

Anlage

zum Bebauungsplan Nr. 70 der Stadt Euskirchen

" CITY - SÜD "

Gemarkung Euskirchen, Flur 37 und 40

BEGRÜNDUNG

aufgrund des Beschlusses vom 7.7.1982

1. Räumlicher Geltungsbereich

Das Bebauungsplangebiet wird begrenzt durch:

Roitzheimer Straße, Münstereifeler Straße, Wilhelmstraße, Alleestraße, Oststraße bis zur Grundstücksgrenze 124 und 125, Flur 40 in Verlängerung der östl. Grundstücksgrenze des Flurstückes 326, Flur 40 bis zur Südseite des Bahngeländes, von hier in westl. Richtung bis zur Johannesbergstraße, Westgrenze der Flurstücke 501 und 502, Flur 37 und der Straße An der Vogelrute.

2. Zweck des Bebauungsplanes

2.1 Gesamtstädtischer Rahmen

Der Stadtkern von Euskirchen war im Laufe der letzten Jahrzehnte einer bis heute nicht abgeschlossenen, wesentlichen Änderung seiner Funktion von der Gewerbestadt zum zentralen Ort für rund 100.000 E mit vielfältigen Dienstleistungsfunktionen unterworfen. Die Stadt hat im letzten Jahrzehnt diesen Wandel im Rahmen eines Gesamtkonzeptes zu steuern versucht.

Neben dem engeren Kernbereich (nördlich der Bahn) hat das Gebiet südlich der Bahnlinie bis zum jüngstbebauten Gewerbegebiet aufgrund seiner relativ wenig intensiven Nutzung, seinen großenteils überalterten Wohn- und Gewerbe-

gebäuden, der unklaren Erschließung mit großen Freiflächen sowie aufgrund seiner günstigen Lage für die weitere Stadtentwicklung namentlich der Verflechtung mit dem Umland große Bedeutung. Hier sollen entsprechend dem "Gesamtaufbauplan Stadtkern" in unmittelbarer Zuordnung zum Bundesbahnhof Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe sowie ein Parkplatz zur Versorgung des umliegenden Gebietes und zum Umsteigen auf die Bundesbahn (park and ride-Parkplatz) entstehen.

Mit dieser Zielsetzung befindet sich die Stadt Euskirchen in voller Übereinstimmung mit der Landesplanung, die Euskirchen im LEP I/II, von 1979 als Mittelzentrum mit 50-100.000 Einwohner im Mittelbereich ausweist und feststellt: "Mittelzentren haben eine zentrale Stellung innerhalb eines regionalen Arbeitsmarktes, regionale Arbeitsmärkte zeichnen sich durch enge Berufspendlerverflechtungen sowie durch eine vielfältige Arbeitsmarktstruktur aus. Das Arbeitskräftepotential, das sich im Umland eines größeren Arbeitsmarktzentrums befindetet, ist im allgemeinen pendlermäßig auf dieses Zentrum ausgerichtet." (LEP I/II, Ziff.5.3).

Die Planungsvorstellungen entsprechen auch der Konzentration öffentlicher Investitionen auf Schwerpunkte (Standorte), die wesentlich durch den Bahnhof und das Zentrum des öffentlichen Nahverkehrs bestimmt sind (Richtlinien für Standortprobleme). Entsprechend sind die im folgenden näher dargestellten Planungsziele für den anstehenden Bereich im wesentlichen bereits im Standortprogramm der Stadt Euskirchen von 1976 enthalten. Eine besondere Aktualität hat diese Planung dadurch erhalten, daß die Düngemittelfabrik Scheibler & Co, die Eigentümer des größten Teils der neuuzuordnenden Flächen war, ihren Betrieb aufgegeben

und 1981 an die Stadt veräußert hat.

2.2 Zielsetzung

Auf der Grundlage der oben skizzierten Verhältnisse ergeben sich folgende Planungsziele:

- o Intensivierung der Nutzung
- o Schaffung einer Fußgängerverbindung unter der Bahn hindurch und Anschluß des südlich der Bahnstrecke gelegenen Gebietes.
- o Verkehrlicher Anschluß des Plangebietes auf der Grundlage des geplanten Kernstadt-Verkehrssystems (speziell Eifelring).
- o Anlage von Parkplätzen.
- o Vorsorge für eine eventuelle Verlegung des Busbahnhofs auf die Südseite der Bahn.

2.3 Übereinstimmung mit dem Flächennutzungsplan

Den Darstellungen des Flächennutzungsplanes lag das Ziel zugrunde, vor dem Bahnhof eine Verkehrsberuhigung zu erreichen. Hierfür sollte die Alleestraße abgebunden und ein durchgehender Verkehr verhindert werden. Sie ist zwischen Hochstraße und Wilhelmstraße als Grünfläche dargestellt. Im Zuge weiterer, detaillierter Planungen wurde unter Beibehaltung der generellen Zielsetzung der Verkehrsablauf im Bahnhofsbereich untersucht. Hierbei zeigte sich, daß die Alleestraße auf absehbare Zeit öffentliche Verkehrsfläche bleiben muß.

Südlich der Bahn stellt der FNP innerhalb des planfestgestellten Bundesbahngeländes gemischte Bauflächen dar. Hierbei handelt es sich um von der Bundesbahn verpachtete Flächen für Gewerbebetriebe. Der Bebauungsplan beschränkt



sich auf die nachrichtliche Übernahme des Bahngeländes.

Insofern sind die Festsetzungen des Bebauungsplanes aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

3. Festsetzungen des Bebauungsplanes

3.1 MI-Gebiet

Entsprechend der Lage zwischen Stadtkern und Gewerbegebiet sind die Baugebiete als MI-Gebiete festgesetzt. Zur Einschränkung der Wohnfunktion in der immissionsbelasteten Lage (Gewerbe und Verkehr) ist im Textteil vorgesehen, daß Wohnungen - mit Ausnahme der Wohngebäude an der Johannesbergstraße - nur in den Obergeschossen zulässig sind.

Die geplante Fußgängerunterführung mit ihrer durch den bereits vorhandenen Tunnel (Zugang zu den Gleisen) fixierten Lage macht an ihrem südlichen Endpunkt eine Neugestaltung der Randbebauung notwendig, wobei die Gebäude Johannesbergstraße Nr. 13 - 17 abgerissen werden müssen und Nr. 12 durch einen zurückgesetzten Neubau ersetzt werden muß. Die übrigen Gebäude an der Johannesbergstraße können erhalten bleiben. Die Festsetzung einer größeren Grundstückstiefe ermöglicht Grundstücksbegradigungen und -vergrößerungen sowie eine rückwärtige Zufahrt (Garagen und Anlieferung). Im Eckbereich Johannesbergstraße/westl. Parkplatz ist die öffentliche Verkehrsfläche für die angestrebte Fußgängerverbindung zur geplanten Fußgängerunterführung im Plan bis an die geplante Bebauung geführt (Weiterführung durch textl. Festsetzung). Dadurch steht der Bebauung in diesem Eckbereich eine nur geringe Grundstücksfläche gegenüber. Hier wurden zugunsten einer etwa gleichhohen Randbebauung die für die GRZ/GFZ nach der BauNVO § 17 Abs. 1 höchstzulässigen Werte im Bebauungsplan überschritten,

Kopie Stadt-Eustrichen



doch treffen hier auch die für eine Ausnahme notwendigen Voraussetzungen gemäß § 17 Abs. 1o BauNVO zu. Die besondere städtebauliche Begründung liegt in der im öffentlichen Interesse vorgesehenen Festsetzung der öffentlichen Verkehrsfläche (Fußwegverbindung). Zudem werden hierdurch die Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt und es stehen auch keine öffentlichen Belange entgegen.

3.2 Verkehrsflächen

Die Festsetzung der Verkehrsflächen erfolgte auf der Grundlage eingehender Untersuchungen der Sigma-Ingenieurgesellschaft - Bearbeitung Büro Dr. Spitz -, auf die im folgenden zurückgegriffen wird.

3.2.1 Verkehrssystem

Das geplante Straßensystem der Kernstadt sieht einen äußeren Straßenring vor, der in wesentlichen Abschnitten (Kelten-, Jülicher-, Rüdesheimer- und Eifelring) bereits vorhanden ist. Die Verbindung von Eifelring und Rüdesheimer Ring ist in der baureifen Planung, die Weiterführung nach Osten mit Anschluß an die Kölner Straße - und damit die Schließung des Ringes - vom Rat beschlossen (Standortprogramm). Weitere Veränderungen ergeben sich durch die im Ausbau befindliche Weiterführung der BAB A 1 und die geplante Nordumgehung der Kernstadt durch die B 56

Diese Maßnahmen werden zu einer erheblichen Entlastung der Kölner-, Gerber- und Münstereifeler Straße führen. Der Generalverkehrsplan der Stadt Euskirchen stellt fest: "1974 wurden an der Bahnunterführung Münstereifeler Straße noch ca. 1.800 Kfz in der Spitzenstunde gezählt, für 1990 wurden im Planfall II (Minimalnetz) hier ca. 800 Pkw-E pro/h prognostiziert ...".

Kopie Stadt Euskirchen



Das Bebauungsplangebiet wird an den Eifelring über die Roitzheimer Straße und "An der Vogelrute" angeschlossen. Eine neue oder zusätzliche Zufahrt zum Güterbahnhof ist langfristig unmittelbar vom Eifelring aus ebenfalls möglich.

Die zu erwartende Reduzierung des Verkehrsaufkommens auf der Roitzheimer Straße entspricht der in der Bürgeranhörung nach § 2 a (2) BBauG von den Anliegern geäußerten Hauptforderung an die zukünftige Gestaltung des Bebauungsplangebietes.

Der Bahnhof wird wie bisher erschlossen, wobei zur Entlastung der Münstereifeler Straße an der Einmündung Alleestraße eine neue Verkehrsregelung vorgesehen ist, die jedoch die Verkehrsflächenfestsetzung nicht beeinflusst.

3.2.2 Parkplätze

Zur Versorgung des südlich der Bundesbahn gelegenen Misch- und Gewerbegebietes und zur Bedienung des Bundesbahnhofes ist hier ein größeres Angebot an Parkmöglichkeiten vorgesehen. Der Generalverkehrsplan Euskirchen stellt zum Parkplatzbedarf u.a. folgendes fest: "Begrenzt man zur Zeit den Einzugsbereich des Euskirchener Bahnhofs auf die Einwohner der Stadt selbst, so sind bei ca. 40.000 bis 50.000 zuzuordnenden Einwohnern etwa 250 bis 300 Stellplätze für eine park and ride-Anlage erforderlich. Bei evtl. Streckenstilllegungen in Richtung Bad Münstereifel, Mechernich und Düren ist jedoch zu erwarten, daß viele Pendler aus diesem Bereich mit dem Pkw nach Euskirchen kommen und von dort mit der Eisenbahn (S-Bahn) weiter nach Köln bzw. Bonn fahren werden. Damit wären dem Euskirchener Bahnhof wesentlich mehr Einwohner zuzurechnen, womit somit sich zwangsläufig der Stellplatzbedarf erhöhen würde."



Eine Anzahl von 500 Stellplätzen dürfte dann als realistisch angesehen werden".

Die heute gegebenen Abstellmöglichkeiten im Bereich Wilhelmstraße bis Disternicher Torwall und auf den freigemachten Flächen an der Gerberstraße werden durch die Fortführung der Sanierung in nächster Zukunft wegfallen, so daß die Aussagen des Generalverkehrsplanes aktuell werden. Für die Annahme der Parkplätze ist eine möglichst glatte Fußwegverbindung zu den Bahnsteigen und zum Stadtzentrum notwendig. Daher wurde geplant, den östlichen Parkplatz (einschließlich Zufahrt zum Güterbahnhof) zum Bahngelände hin um rund 3,50 m abzusenken. Auf der Stadtseite lassen die Höhenverhältnisse ebenfalls Rampen mit rund 4 % Neigung zu, so daß auf beiden Seiten ein zwangloser Zugang gesichert ist. Die Parkplätze haben eine Kapazität von rund

120 Stellplätzen westlicher Parkplatz

120 - 150 Stellplätze östlicher Parkplatz.

Bei Verlegung des Busbahnhofs auf den östlichen Parkplatz muß zur Erhaltung der Gesamtkapazität der westliche Parkplatz mit einer Palette überbaut werden, die insgesamt rund 100 zusätzliche Stellplätze ermöglicht.

Zum Schutze der Anlieger an der Johannesbergstraße ist im Bereich des westl. Parkplatzes ein hinreichend großer Grünstreifen anzulegen.

3.2.3 Busbahnhof

Der Busbahnhof auf der Nordseite des Bahnhofs ist beengt und hat keine Erweiterungsmöglichkeiten. Kapazitätsvergrößerungen durch organisatorische Veränderungen unter Inanspruchnahme von Gelände der Bundesbahn sind nach Aussage der Regionalverkehrsgesellschaft Köln (RVK) möglich. Für den Fall, daß dies nicht ausreicht, muß eine Verlegung des Busbahnhofs ins Auge gefaßt werden. Von den hierfür vom Standort her möglichen Flächen ist in absehbarer Zeit



nur das Bebauungsp' angebot verfügbar. Aus diesem Grunde wurde in der ingenieurmäßigen Planung auch sichergestellt, daß auf dem östlichen Parkplatz ein zentraler Busbahnhof angeordnet werden kann. Seine Zufahrt würde über den Eifelring - An der Vogelrute, seine Abfahrt über die neue Johannesbergstraße - Roitzheimer Straße erfolgen. Veränderungen in der Führung der Buslinien und der Haltestellen würden dabei - wie ohnehin durch die geplanten Erweiterungen der Fußgängerzone - notwendig.

3.2.4 Straßen

Die Roitzheimer Straße ist in ihrer heutigen Breite übernommen. Fahrbahn, Gehweg und teilweise Parkstreifen sind ausreichend (Ausnahme Einmündung Johannesbergstraße s. unten).

Johannesbergstraße und Güterbahnhofzufahrt verlaufen heute nebeneinander. In der Planung wird die heutige Zufahrt zum Güterbahnhof als Zufahrt zu den Parkplätzen bzw. Busbahnhof in einer Breite von $2 \times 3,25$ m ausgebaut. Die erhöhte Verkehrsbedeutung macht im Einmündungsbereich in die Roitzheimerstraße ein Abrücken von der Münstereifeler Straße notwendig (Staulänge), wobei gleichzeitig ein verkehrstechnisch besserer, rechtwinkliger Aufstoß erreicht wird.

Die Johannesbergstraße behält damit lediglich die Erschließungsfunktion für die Wohngebäude Nr. 2 - 12. Bei Realisierung der abgesenkten Lösung für die Parkplätze, würde die Johannesbergstraße vor dem zurückgesetzten Gebäude Nr. 12 in einem Wendehammer mit 12 m Durchmesser enden. Zwar werden damit die angestrebten Mindestwerte 18 m bzw. 12,5 m unterschritten, doch erscheint dies angesichts der geringen Verkehrsbedeutung vertretbar.

Zur Verdeutlichung der neuen Funktion als reine Anliegerstraße sollte das Straßenprofil entsprechend umgestaltet (geringere Breite, evtl. durchgehende Pflasterung) und nach Norden hin abgegrünt werden.



Der östl. Teil des Weges 500 - ehemalige Bergstraße - wird ab dem Ende des östlichen Parkplatzes zum Mischgebiet zugezogen, da er keine Erschließungsfunktion mehr hat.

3.2.5 Sonstige Festsetzungen innerhalb der Verkehrsflächen

(1) Überbauung (lfd.Nr. 3 Plantext)

Die Zufahrt zum westlichen Parkplatz erfolgt in erster Linie über die Straße "An der Vogelrute". Um eine durchgehende Bebauung dennoch zu ermöglichen, wurde über der Parkplatzzufahrt (öffentliche Verkehrsfläche) eine Überbauungsmöglichkeit textlich gesichert.

(2) Durchgang (lfd.Nr. 4 Plantext)

Vom westlichen Parkplatz ist eine gute Verbindung zur Fußgängerunterführung notwendig. Um nicht durch eine entsprechende zeichnerische Festsetzung die schwierigen Probleme im Zusammenhang mit der Höhenlage, Nutzung und Bebauung des Eckbereichs zu vergrößern, wurde eine textliche Festsetzung vorgezogen, die dem Architekten einen gewissen Spielraum läßt. Die Führung des Durchganges muß einsichtig sein und darf keine unnötigen Treppen aufweisen.

(3) Treppenanlagen (lfd. Nr. 5 Plantext)

Infolge der Absenkung des Parkplatzes wird zur Verbindung der Johannesbergstraße und des Parkplatzes/Fußgängerunterführung eine Treppenanlage notwendig. Um eine funktionelle und optische Integration in die Neubauten an diesem wichtigen Eckpunkt zu ermöglichen, ist im Text festgesetzt, daß im Zusammenhang mit der Treppenanlage auch ein maximal 2-geschossiges Gebäude zulässig ist, wobei die Hauptfunktion der Treppen durch entsprechende Breite und Höhe sowie einsichtige Führung gewährleistet bleiben muß.



3.3 Bahnanlagen

Das planfestgestellte Bundesbahngelände ist gemäß § 9 Abs. 6 BBauG nachrichtlich übernommen. Lediglich östlich der geplanten Fußgängerunterführung ist ein Teil des Bundesbahngeländes (Güterbahnhofszufahrt, ca. 880 m²) in Abstimmung mit der Bundesbahn in eine öffentliche Verkehrsfläche überführt worden, da nur so die Abfahrt vom östlichen Parkplatz/Busbahnhof angemessen gesichert ist. Innerhalb der Bahnanlagen sind die geplante Unterführung und die Rampen schematisch eingezeichnet. Auch die heute gewerbliche Nutzung auf dem Bundesbahngelände an der Johannesbergstraße ist im Gegensatz zum Flächennutzungsplan nicht gesondert dargestellt.

3.4 Versorgungsflächen

Als Versorgungsfläche ist der Standort für eine bestehende Umspannstation festgesetzt. Eine Standortfestsetzung für die an der Bergstraße bestehende Umspannanlage ist in Abstimmung mit dem RWE unterblieben. Es ist von einem Bedarf einer C-Anlage auszugehen, deren Standort ohne Festsetzung im Bebauungsplan gefunden werden kann.

3.5 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen

An der Vogelrute und Roitzheimer Straße verläuft eine Gasfernleitung der Ruhrgas AG, die mit Schutzstreifen im Plan übernommen ist. Sie verläuft überwiegend in die öffentliche Verkehrsfläche. An der Roitzheimer Straße wird jedoch auch ein Streifen privater Grundstücksfläche vom Schutzstreifen erfaßt, der als mit Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zu belastenden Flächen im Bebauungsplan festgesetzt ist.



3.6 Festsetzungen zur Gestaltung

(1) Dachformen

In Anpassung an das im gesamten Stadtgebiet übliche Satteldach ist diese Dachform auch für die Hauptgebäude vorgesehen. Untergeordnete oder rückwärtige Gebäudeteile dürfen auch flach gedeckt sein. Dies ermöglicht u.a. eine Benutzung als Dachterrasse.

Mit der Festsetzung der Firstrichtung parallel zur Straße ist beabsichtigt, den in Euskirchen üblichen Verlauf der Firstrichtung aufzunehmen. Es sollten jedoch die Dachflächen möglichst (durch Dachgauben, Einschnitte usw.) gegliedert werden, um zu einer aufgelockerten Dachlandschaft zu kommen, wobei jedoch das Satteldach als Hauptform klar erkennbar bleiben muß.

Um in diesem größtenteils völlig neuzugestalteten Gebiet eine erkennbare räumliche Ordnung zu erzielen, wurden angesichts der großen Bautiefen zur Straße hin Baulinien festgesetzt. Da hierdurch auch sehr eintönige glatte Fassaden entstehen können, wurde im Textteil die Möglichkeit eröffnet, daß Teile von Gebäuden von der Baulinie zurückspringen.

4. Maßnahmen

4.1 Maßnahmen zur Ver- und Entsorgung

Das Bebauungsplangebiet ist zwar von außen erschlossen, doch verlangt die Neugestaltung im Inneren speziell für die Bauzeile zwischen den Parkplätzen entsprechende neue Erschließungsmaßnahmen.



(1) Kanalisation

Für die Entwässerung muß ein Sonderentwurf aufgestellt werden. Es ist damit zu rechnen, daß Regenrückhaltekanäle gebaut werden müssen, um das Oberflächenwasser aus dem verdichteten Einzugsbereich gefahrenlos ableiten zu können. Die Verlegung von Kanälen ist in der öffentlichen Verkehrsfläche möglich.

(2) Wasserversorgung

Das Bebauungsplangebiet ist durch folgende Wasserleitungen erschlossen:

Alleestraße/Bahnhofstraße/Oststraße DN 100

Roitzheimer Straße DN 150

An der Vogelrute DN 100

Bergstraße DN 125

Hiervon müßten infolge der geplanten Absenkung des östlichen Parkplatzes die Leitung in der Bergstraße in diesem Abschnitt verlegt werden. Zusätzlich ist zur inneren Erschließung eine weitere Wasserleitung zwischen An der Vogelrute und Fußgängerunterführung erforderlich.

(3) Elektroversorgung

Die Versorgung mit Elektroenergie ist durch mehrere 10 KV-Kabel und zwei Trafos gesichert.

(4) Telefon

Die Versorgung der heutigen Bebauung ist gesichert. Die Neubauten können durch in der öffentlichen Verkehrsfläche verlegte Leitungen versorgt werden.



4.2 Maßnahmen des Verkehrsausbaus

Die wichtigsten verkehrlichen Maßnahmen sind:

- o Verlängerung der Bundesbahnunterführung
- o Absenkung der Güterbahnhofzufahrt beiderseits der Unterführung
- o Absenkung der östlichen Parkplatzfläche mit Abbinden der Bergstraße und Herstellung der Parkplätze

Daran können sich anschließen:

- o Umgestaltung des nördlichen Bahnhofsvorplatzes (insbes. Anlegung einer Rampe zur Fußgängerunterführung)
- o Verbesserung der Einmündung Roitzheimer-/Bergstraße
- o Verbreiterung der Bahnunterführung im derzeit bestehenden Abschnitt.

4.3 Soziale Maßnahmen nach § 13 a Bundesbaugesetz

Insgesamt wird der Bebauungsplan sich für die im Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen durch die Intensivierung der Nutzung und die bessere Verbindung zur Innenstadt positiv auswirken. Eine Ausnahme gilt für die Bewohner der Gebäude Johannisbergstraße Nr. 12 - 17, die wegen des geplanten Abrisses umziehen müssen. Da es sich um eine geringe Zahl von Bewohnern handelt, dürfte die Unterbringung an anderer Stelle der Kernstadt keine Schwierigkeiten bereiten. Da eine größere Zahl von neuen Wohnungen vorgesehen ist, ist auch ein Verbleib im Stadtviertel durch den Umzug in eine neuerstellte Wohnung denkbar. Ggfs. kann die Stadt bei der Suche nach neuem Wohnraum behilflich sein.



5. Kosten, die der Gemeinde entstehen

Die bei der Verwirklichung der Planung entstehenden Kosten können erst nach einer ingenieurmäßigen Planung angegeben werden. Die nachfolgende Aufstellung kann nur die Größenordnung der Kosten angeben. Sie sind stark abhängig von der Ausgestaltung der Unterführung mit ihren Anschlüssen beiderseits der Bahn sowie den Parkplätzen. Die im Falle einer großzügigen Absenkung der Südseite zur Unterführung hin zusätzlich auftretenden Kosten sind als Alternativposition mit aufgeführt.

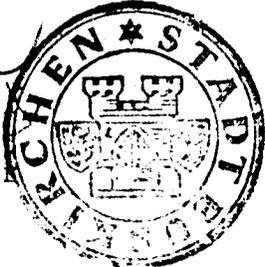
Kopie Stadt Euskirchen

Maßnahme	Kosten	Gemeindeanteil
1. Entschädigung und Abriß v. 5 Wohngebäuden ; auschal	900.000,-	
2. Herstellung der Straßen, Wege und Parkplatzflächen bei 140,- DM/qm	2.000.000,-	
3. Herstellung der Entwässerung	1.000.000,-	
4. Herstellung der Fußgängerunterführung (5,0 m Breite, 75 m Länge) bei 7.000 DM/qm	3.200.000,-	
5. Absenkung des Bahnhofsvorplatzes mit Stützmauern, Rampen, Treppen u.Grünanl.	1.000.000,-	
Gesamt:	7.100.000,-	

Alternativ: Zusatzkosten bei Absenkung des östlichen Parkplatzes und der Güterbahnhofzufahrt 1.100.000,-

Euskirchen, den 7.7.1982

J. Bauer
 (Wolf Bauer)
 Bürgermeister



Geschehen!
 Köln, den 4.1.1983
 Der Regierungspräsident
 im Auftrag
M. Mag