

Stadtverwaltung Ettlingen

Erläuterungsbericht.

=====

Die Baufluchten im Gebiet "Kleiner Gehren" und "Obere Zehntwiesen" wurden am 23.2.1949 bzw. 1.3.1950 festgestellt. Eine Überprüfung hat jedoch ergeben, daß eine teilweise Aufhebung und Neufeststellung der Baufluchten notwendig ist, da die Voraussetzungen, unter denen die früheren Feststellungen erfolgten, sich inzwischen geändert haben.

Zur besseren Ausnutzung des Geländes soll deshalb der beiderseitige Baufluchtenabstand in der Zehntwiesenstraße, das ist die Strecke zwischen Z 2 und Z 5, von 36,00 m auf 30,00 m verringert werden. Eine Verringerung des Baufluchtenabstandes ist ohne weiteres möglich, da das Gebiet nördlich der Strecke Z 2 - Z 5 nicht mehr, wie ursprünglich vorgesehen, als Wohngebiet, sondern zur Ansiedlung von Gewerbebetrieben vorgesehen ist und deshalb eine besondere Abschirmung gegen Lärmbelästigung nicht mehr erfordert. Eine Veränderung der Fahrbahn- und Gehwegbreite tritt nicht ein, lediglich der Grünstreifen an der Nordseite des Straßenzuges wird von 12,00 m auf 6,00 m Breite verringert.

Ebenfalls zur besseren Ausnutzung des Baugeländes ist die Verlegung der Bauflucht auf der nordwestlichen Straßenseite der Karl-Friedrich-Straße, d.i. die Strecke R 1 - F 3 - Z 1, um 16,00 m in südöstlicher Richtung vorgesehen, wobei an der Straßen- und Gehwegbreite keine Änderung eintritt, sondern nur der ursprünglich vorgesehene Grünstreifen von 20,00 m auf 8,00 m verringert wird.

Weiter ist vorgesehen, zur Erzielung eines besseren Anschlusses an die Bulacherstraße, Landstraße II.O.Hr. 211, die später einmal als Zubringerstraße zur Autobahn dienen soll - die Verhandlungen hierüber wurden bereits schon mit der Abteilung Autobahn in Stuttgart aufgenommen, das ist die Strecke zwischen Punkt R 4 und V 1, die Dieselstraße, im Lageplan als Verbindungsstraße bezeichnet, an ihrer Eingmündung in die Rheinstraße um ca. 80,00 m in östlicher Richtung zu verlegen. Bei Beibehaltung des ursprünglich festgestellten Straßenzuges würden sich bei Weiterführung des Straßenzuges nach Norden mit Anschluß an die Bulacherstraße sehr kostspielige Geländeerwerbungen ergeben, zumal unter anderem 2 Wohngrundstücke erworben werden müßten, um die darauf erstellten Wohnhäuser abbrechen zu können, was bei dem heute bestehenden und auch noch lange Zeit anhaltenden Wohnraummangel nicht möglich sein wird. Eine Umgehung dieses kostspieligen Aufwandes ist ohne weiteres durch eine Verlegung der Eingmündung in die Rheinstraße um ca. 80,00 m in östlicher Richtung möglich, wobei gleichzeitig eine bereits vorhandene Verbindungsstraße zwischen Rhein- und Bulacherstraße nach entsprechender Verbreiterung mit verwendet werden kann. Der neue Straßenzug würde dann in Richtung der Punkte R 3/V 6 - V 5 - V 4/Z 2 - V 3 - V 2 - V 1 verlaufen. Mit Rücksicht auf den sich entwickelnden Verkehr ist die Fahrbahnbreite mit 9,00 m und die beiderseitigen Gehwege mit 3,00 m vorgesehen. Der beiderseitige Baufluchtenabstand würde somit auf Strecke R 3/V 6 - V 5 - V 4/Z 2 20,00 m und auf der Strecke V 4/Z 2 - V 3 - V 2 - V 1 20,00 m betragen.

Neu würde in die Planung der Straßenzug des Feldbergweges zwischen den Punkten F 3 - F 2 - F 1 - V 5 hereingenommen, wobei eine Fahrbahnbreite von 5,50 m und einseitiger Gehweg mit 2,50 m vorgesehen ist. An der Nordwestseite ist ein Schutzstreifen von 1,00 m Breite vorgesehen. Der beiderseitige Baufluchtenabstand beträgt somit 17,00 m.

Aufzuheben sind die Bau- und Straßenfluchten:

a) Verbindungsstraße - Westseite:

E 6 - C 10; D 6 - E 7; E 8 - E 9; E 10 - E 11;
E 12 - E 13; E 14 - E 15.

Ostseite:

E - C 9; D 3 - D 4; D 5 - E 1; E 2 - E 3.

b) Zehntwiesenstraße - Nordseite:

C 8 - C 9; C 10 - C 11; C 12 - N 13; N 4 - N 7.

Südseite:

D 5 - D 4.

c) Karl-Friedrich-Straße - Westseite:

B 1 - C.

Neu festzustellen sind die Bau- und Straßenfluchten:

a) Verbindungsstraße - Westseite:

S - R 6; S 8 - S 9; S 10 - S 11; S 12 - S 13;
S 14 - S 15; S 16 - S 17.

Ostseite:

S 1 - P; P 5 - S 2; S 3 - S 4; S 5 - S 6; S 7 - E 3.

b) Zehntwiesenstraße - Nordseite:

R 6 - R 5; R 4 - R 3; R 2 - R 1;

Südseite:

D 6 - S 8; S 5 - S 4.

c) ~~Nordseite~~ Feldbergweg - Nordseite:

P - O 1;

Südseite:

P 5 - P 4; P 3 - P 2; P 1 - O 2;

d) Karl-Friedrichstraße - Westseite:

B 1 - O - O 1; O 2 - O 3 - C.

Ettlingen, den 15. April 1952.

Stadtbauamt ;



Erläuterungsbericht
=====

zum Baufluchtenplan des Gebietes "Kleiner Gehren"
am Bahnhof Ettlingen-Bundesbahn.

Die Baufluchten für das Gebiet "Kleiner Gehren" wurden bereits im Zusammenhang mit der Feststellung der Bau- und Straßenfluchten im Gebiet "Obere Zehntwiesen" am 23.2.1949 festgestellt.

Das Gebiet, für das die Aufhebung bzw. Neufeststellung der Baufluchten beantragt wird, ist im Norden durch die Landstraße I.O.Nr. 66 (Rheinstraße), im Osten durch die Wohnstraße I, im Süden durch die Zehntwiesenstraße und im Westen durch die Bahnhofstraße begrenzt.

Verschiedene Anträge um Zuteilung größerer Bauplätze, u.a. der Karth. Kirchengemeinde um Überlassung eines Baugeländes von ca. 70 ar zur Erstellung einer Kirche mit Pfarr- und Gemeindehaus und verschiedener Gewerbebetriebe, die Baugelände von ca. 12 - 15 ar benötigen, gaben Veranlassung zur Neufeststellung der Baufluchten.

Wesentliche Änderungen gegenüber der früheren Feststellung sind nicht eingetreten. Die als Wohnstraße II und III bezeichneten Straßenzüge erfahren eine Verschiebung um 10 - 15 m in östlicher Richtung. Hierdurch wird eine den Anträgen entsprechende günstigere Geländeaufteilung erzielt.

Den Erfordernissen des Verkehrs ist durch entsprechende Straßenquerschnitte Rechnung getragen. Aus beiliegenden Unterlagen sind alle weiteren techn. Angaben zu ersehen.

Ettlingen, den 21. Dezember 1949.

Stadtbauamt:



Technische Erläuterungen

zum Baufluchtenplan des Gebiets "Obere Zehntwiesen"

am Bahnhof Ettlingen - Reichsbahn.

Das Gebiet, für das die Feststellung von Baufluchten vorgesehen ist, wird begrenzt durch die Landstraße I.O. Nr. 66 (Rheinstraße), durch die Bahnhofstraße am Reichsbahnhof, durch die Nebenbahn der Deutschen Eisenbahn-Betriebsgesellschaft A.G. vom Reichsbahnhof Ettlingen nach dem Bahnhof Ettlingen/Stadt und schließlich durch die Karl-Friedrich-Straße. Das Plangebiet umfaßt etwa 38 ha.

Veranlassung zur Feststellung der Baufluchten in diesem Gebiet sind in erster Linie die zahlreichen Gesuche von gewerblichen- und Industriebetrieben, die z.T. in anderen Teilen des Landes ihre Anlagen infolge des Krieges aufgeben mußten oder deren Betriebe durch Kriegswirkungen zerstört wurden. Daneben ist jedoch auch die Schaffung von Baugebieten in entsprechendem Umfange für den Wohnungsbau sehr dringend. Von dem Feststellungsgebiet sind etwa 18 ha für gewerbliche- und Industriebetriebe und etwa 20 ha für Wohnungsbau - einschl. der bereits bebauten Flächen - vorgesehen.

Das Baugebiete für Industriebetriebe erfordert unbedingt die Schaffung von normalspurigen Anschlußgleisen. Es sind für diesen Zweck drei neue Hauptgleise vorgesehen, die alle von der normalspurigen Nebenbahn Ettlingen-Reichsbahnhof nach Ettlingen/Stadt abzweigen und in westlicher Richtung in das Baugebiet führen. Durch diese Linienführung wird die Zerschneidung des Baugebietes vermieden, die Bauplätze erhalten alle eine für die Bebauung günstige Form und die Abmessungen der einzelnen Baustellen können dem tatsächlichen Bedürfnis entsprechend gewählt werden.

Die Planung der Anschlußgleise geschah im Benehmen mit den zuständigen Stellen der Reichsbahn und der Deutschen Eisenbahn-Betriebsgesellschaft (Albtalbahn), unter Beachtung der hierfür geltenden Vorschriften.

Für die Erschließung des Gebietes durch Ortsstraßen war zunächst die Fortführung der Zehntwiesenstraße nach Westen bis in die Bahnhof- und Wohngebiet ergibt. Zum Anschluß des Baugebietes an die bestehenden Hauptverkehrsstraßen ist eine Straße mit entsprechenden Abmessungen in der Nord-Südrichtung vorgesehen, die nördlich an die Landstraße I.O. Nr. 66 (Rheinstraße) anschließt und in südl. Richtung über die Nebenbahn nach der Reichsstraße Nr. Ettlingen-Rastatt einen Anschluß erhalten wird. Im Übersichtsplan 1 : 5000 ist diese Anschlußmöglichkeit angedeutet, deren Gestaltung (Linienführung) jedoch späterer Festlegung vorbehalten ist. Die Lage der übrigen für die Erschließung erforderlichen Straßen ergibt sich aus der Forderung, daß durch die Aufteilung zweckmäßige Baublöcke für eine mögl. günstige Bebauung erzielt werden sollen. Diesen Gesichtspunkten ist insbesondere entsprochen durch die Anordnung der Wohnstraßen in der Nord/Südrichtung.

Den Anforderungen der Gesundheit und Annehmlichkeit ist Rechnung getragen durch die Anordnung einer entsprechenden Grünanlage entlang der Zehntwiesen- und Karl-Friedrich-Straße. An der Zehntwiesenstraße bewirkt diese Grünanlage in gewissem Maße auch die erwünschte räumliche Trennung zwischen gewerblich genutzten- und Wohnbauflächen.

Auf die Schaffung weiterer öffentlicher Plätze konnte in diesem Gebiet verzichtet werden, da der vorhandene, etwa 2 ha große öffentliche Platz an der Rheinstraße (Wasen) und die im Plan vorgesehene Grünanlage an der Zehntwiesen- und Karl-Friedrich-Straße diesem Bedürfnis genügen.

Dem zu erwartenden Verkehr ist durch entsprechende Bemessung der Straßenquerschnitte Rechnung getragen. An Straßen, die in späteren Jahrzehnten unter Umständen eine Erweiterung erfahren müssen, sind geräumige Vorgärten vorgesehen, die in diesem Falle in Anspruch genommen werden können.

Da in dem Plangebiet nur verhältnismäßig geringe Höhenunterschiede bestehen, sind die Gefällsverhältnisse der geplanten Straßen sehr einfach. Bei deren Festlegung mußte auf die Höhenlage der Anschlußgleise und auf eine möglichst günstige Entwässerung (Kanalisation) Rücksicht genommen werden.

Die Planung geschah in ständigem Benehmen mit den zuständigen Stellen der Aufsichtsbehörde und den Dienststellen der Reichsbahn bzw. der Deutschen Eisenbahn-Betriebsgesellschaft, deren Anregungen und Vorschläge in dem nun vorliegenden Plan durchgeführt sind. Im übrigen enthalten die Unterlagen alle für die Beurteilung des Gesamtvorhabens erforderlichen technischen Angaben.

Ettlingen, den 31. Mai 1947.

H. Leibold