

## **Gemeinde Wustermark**

### **1. Satzung zur Änderung der Satzung zum Schutz des Denkmalbereiches Eisenbahner-Siedlung Elstal**

Aufgrund des § 3 Abs. 1 der Kommunalverfassung des Landes Brandenburg (BbgKVerf) vom 18. Dezember 2007 (GVBl. I/07, [Nr. 19], S. 286), geändert durch Artikel 15 des Gesetzes vom 23. September 2008 (GVBl. I/08, [Nr. 12], S. 202, 207) in Verbindung mit § 4 des Gesetzes über den Schutz und die Pflege der Denkmale im Land Brandenburg (Brandenburgisches Denkmalschutzgesetz - BbgDSchG) vom 24. Mai 2004 (GVBl. I/04, [Nr. 09], S. 215) hat die Gemeindevertretung Wustermark in der Sitzung am 08.02.2011 folgende 1. Satzung zur Änderung der Satzung zum Schutz des Denkmalbereichs Eisenbahner-Siedlung Elstal beschlossen:

#### **I.**

#### **1. § 1 der ursprünglichen Satzung wird gestrichen und durch folgenden ersetzt:**

##### **"§ 1 Räumlicher Geltungsbereich**

Der räumliche Geltungsbereich dieser Satzung umfasst das Gebiet der Eisenbahner-Siedlung Elstal. Die Siedlung wird begrenzt durch:

- die Breite Straße mit den angrenzenden Grundstücken im Osten,
- die Friedhofstraße und den Kiefernweg im Norden,
- die Lindenstraße und die Schulstraße mit den angrenzenden Grundstücken im Westen,
- die Puschkinstraße mit den angrenzenden Grundstücken im Süden.

Der räumliche Geltungsbereich ist in dem als Anlage beigefügten Übersichtsplan eingetragen. Diese Anlage ist Bestandteil dieser Satzung."

#### **2. § 2 der ursprünglichen Satzung wird gestrichen und durch folgenden ersetzt:**

##### **"§ 2 Sachlicher Geltungsbereich**

#### **2.1. Im sachlichen Geltungsbereich sind geschützt**

**2.1.1 der historische Grundriss** der Eisenbahner-Siedlung als Ausdruck der städtebaulichen Grundkonzeption der Siedlung;

**2.1.2 das äußere, in sich differenzierte Erscheinungsbild** der Eisenbahner-Siedlung, in dem sich unterschiedliche Architekturauffassungen - einerseits eher als städtisch und andererseits eher als dörflich zu charakterisierende Bereiche - sowie die funktionale und gestalterische Konzeption der Siedlung für den Alltag der Bewohner widerspiegeln.

**2.2 Der historische Grundriss der Eisenbahner-Siedlung wird geprägt durch das Straßennetz mit**

- 2.2.1** seiner in Ost-West-Richtung angelegten und durch die Maulbeerallee, den Karl-Liebknecht-Platz und den Ernst-Walter-Weg bestimmten Hauptachse;
- 2.2.2** den quer zur Hauptachse und in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Wohnstraßen mit zumeist leicht geschwungenen Verläufen;
- 2.2.3** dem zentralen Karl-Liebknecht-Platz, durch den die Hauptachse in parallelem Versatz hindurch läuft;
- 2.2.4** den im Süden und im Norden der Siedlung in Ost-West-Richtung verlaufenden Straßen entlang von Gartenland, an denen nur wenige Wohn- und Wirtschaftsgebäude liegen;
- und ferner durch
- 2.2.5** die einheitliche Ausrichtung der Siedlungshäuser längs der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Straßen, die von den öffentlichen Straßenverkehrsflächen (Fahrbahnen und Gehwege) zurückgesetzt liegen, sodass vor den Gebäuden Vorgärten und andere begrünte Freiflächen angelegt sind;
- 2.2.6** die davon abweichende dreiseitige Anordnung der Wohnbauten mit den teilweise im Erdgeschoss enthaltenen Läden und Büros sowie die solitär an der vierten, östlichen Seite platzierte Kirche am zentralen Karl-Liebknecht-Platz, durch die der Platzraum gefasst wird;
- 2.2.7** die umfangreichen Gartenanlagen hinter den Häusern, die in den inneren Siedlungsbereichen jeweils mit ihren Rückseiten aneinander stoßen.
- 2.3** Das äußere Erscheinungsbild der Eisenbahner-Siedlung
- 2.3.1** Das äußere Erscheinungsbild der Eisenbahner-Siedlung wird geprägt durch die städtebaulichen Baustrukturen, insbesondere
- 2.3.1.1** von der Wohnstraßenbebauung mit hauptsächlich traufständigen zweigeschossigen Reihen- und Mehrfamilienhäusern, ergänzt von Wirtschaftsgebäuden und Mauern, das heißt: eingeschossige traufständige Zeilen zwischen den Siedlungshäusern sowie mit den Siedlungshäusern durch Mauern verbundene eingeschossige Wirtschaftsgebäude, die, soweit sie an den Siedlungseingängen liegen, auch Torsituationen bilden, und schließlich auch von den Mauern überhaupt, die an Wirtschaftsgebäude anschließen und mit denen Hofbereiche abgegrenzt werden (Angaben von Geschosshöhen in diesem Abschnitt ohne Mitzählung von Dachgeschossen);
- 2.3.1.2** vom zentralen Platz mit den hauptsächlich zweigeschossigen (hier ohne Mitzählung von Dachgeschossen) Wohn- und Geschäftshäusern in geschlossener Bebauung, ergänzt von einer solitär stehenden Kirche;
- 2.3.1.3** von dem aus einem historischen Schulgebäude und drei, gegenüber diesem liegenden, traufständigen zweigeschossigen Mehrfamilienhauszeilen (hier ohne Mitzählung von Dachgeschossen) bestehenden Ensemble an der Schulstraße, wobei die mittlere und längste Zeile gegenüber der Schule zurückgesetzt ist, so dass eine platzartige Anlage mit Rasenflächen und Wegeerschließung, hier unter Einhaltung einer Achsensymmetrie, vorliegt;

- 2.3.2 Das äußere Erscheinungsbild der Eisenbahner-Siedlung wird geprägt durch die Gestaltung der Gebäude an allen ihren Seiten mit ihren vielfältig unterschiedlichen Einzelformen bzw. gestalterischen Einzelmerkmalen, wie**
- 2.3.2.1 den Baukörpern mit ihren unterschiedlichen Ausformungen: von einfachen Zeilen bis zu komplex gestalteten Baukörpern mit prägnanten Risalit- und Frontispizausformungen z. B. am Kreuzungsbereich Breite Straße / Ernst-Walter Weg;
- 2.3.2.2 den Fassaden mit
- ihren charakteristischen Gliederungen durch unterschiedliche Putzarten,
  - ihren unterschiedlichen Gesimsen,
  - den ziegelsichtigen Sockeln sowie
  - den vordachartigen Gesimsen an einigen Giebelseiten,
- ferner mit
- besonderen Gestaltungselementen am Karl-Liebknecht-Platz wie die Gestaltung durch ziegelsichtige Fassadenbereiche, Ziegelrahmungen um Türen und Fenster, Bossierungen an risalitartigen Ausformungen von zwei zum Platz hin gelegenen Giebelseiten, hier auch runde Tiermotiv-Tafeln;
- 2.3.2.3 der Dachlandschaft mit
- geschlossenen Dachflächen von Wohn- und Wirtschafts- bzw. Stallgebäuden in unterschiedlichen Formen von Sattel- und Walmdächern bis hin zu komplexen Dachform-Gefügen, nur unterbrochen durch Gauben verschiedener Größe, Lage, Form (z.B. Fledermausgauen, Giebel- und Walmgauen, Schleppegauen mit geraden und mit liegenden Wangen, Gauben mit geraden Wangen, Fenstererkern) und Gestaltung (z.B. Holzverkleidungen an Wangen, auch Fenstergestaltung),
  - Schornsteinköpfen aus Ziegelsteinen sowie
  - der charakteristischen Kronendeckung bei einheitlicher Verwendung von Biber-schwanzziegeln mit bestimmten Merkmalen ihrer form- und farbgebenden Ausbildung;
- 2.3.2.4 den Fensteröffnungen und Fenstern mit ihren charakteristischen Gestaltungsmerkmalen Format, Fenstergliederung, Kämpfer und Sprossen sowie ihren Profilen;
- 2.3.2.5 den Türöffnungen, gestaltet durch unterschiedliche Putzumrahmungen und Putzverdachungen, zum Teil farblich abgesetzt, sowie in einigen Fällen in der Gartenstraße unter Eingangsloggien in Korbbogenform gelegen;
- 2.3.2.6 den Hauseingangstüren, unterschiedlich durch Holz und Glasfüllungen sowie anderen Gestaltungsdetails wie die unterschiedlichen Sprossungen der Glasfeldrahmen gegliedert;
- 2.3.2.7 den gemauerten Stufenanlagen vor den Hauseingangstüren mit unterschiedlichen Formgebungen;
- 2.3.2.8 den zweiflügeligen Rundbogentoren an den Stallgebäuden und zum Teil in den Mauern;

2.3.2.9 den rückwärtigen Veranden bei noch erkennbaren bauzeitlichen Gestaltungselementen;

2.3.2.10 den Farbgebungen der einzelnen Bauteile wie

- das matte Naturrot von Ziegelflächen
- und der mit Biberschwanzziegeln gedeckten Dächer,
- die putzfarbenen Fassaden,
- die zum Teil farblich abgesetzten Türverdachungen und -umrahmungen sowie
- die unterschiedlichen Farben der Türen;

2.3.2.11 den weiteren Gestaltungselementen, wie z. B.:

- "Katzentreppen" an den Schornsteinen,
- Hausnummerbemalungen über den Haustüren,
- Fensterläden unterschiedlicher Farbe und Gestaltung,
- figürliche Plastiken über den Hauseingängen des Gebäudes Schulstr. 17-21,
- Granitplatten vor den Hauseingängen.

**2.3.3 Das äußere Erscheinungsbild der Eisenbahner-Siedlung wird geprägt durch bauzeittypische Materialien an allen Gebäuden und Gebäudeteilen, unabhängig von ihrem Überformungszustand: z. B. Holz für Fenster und Fensterläden, Dachgauben, Tore, Türen und Veranda-Brüstungen, Ton für Biberschwanzziegel;**

**2.3.4 Das äußere Erscheinungsbild der Eisenbahner-Siedlung wird geprägt durch die Vorgartenbereiche und sonstigen Freiräume zwischen den Wohnhäusern und ihren Nebengebäuden einerseits und der Straßenfahrbahn mit seinen Gehbereichen andererseits:**

Die zurückhaltende und offene Gestaltung von Vorgärten und weiteren straßenbegleitenden Freiflächen vor den Wohnhäusern und ihren Wirtschaftsgebäuden ist geprägt lediglich von

- Rasenflächen,
- Hausbäumen (Birken) und Einfriedungen durch niedrige Hecken (Liguster oder ähnliche Arten),
- Großbäumen (insbesondere Linden) an Kreuzungen und Einmündungen von Straßen,
- Plattenwegen, die auf die Hauseingänge gerade zulaufen, sowie
- Wegen zu den Tordurchgängen der Wirtschaftsgebäude.

**2.3.5 Das äußere Erscheinungsbild der Eisenbahner-Siedlung wird geprägt durch die weitläufigen Gartenbereiche hinter den Häusern und die längs der rückwärtigen Gebäudefluchten verlaufenden Erschließungswege;**

**2.3.6 Das äußere Erscheinungsbild der Eisenbahner-Siedlung wird geprägt durch die Straßenbereiche mit der teilweise vorhandenen Pflasterung, den bordsteineingefassten Fahrbahnen, den betonplattenbelegten Bürgersteigen sowie mit zum Teil Alleen bildenden Straßenbäumen."**

**3. § 3 der ursprünglichen Satzung wird gestrichen und durch folgenden ersetzt:**

**"§ 3 Begründung der Unterschutzstellung**

Der im § 1 bezeichnete Denkmalbereich wird unter Schutz gestellt, weil er geschichtliche, städtebauliche und künstlerische Bedeutung besitzt.

Die Eisenbahnersiedlung wurde zwischen 1919/20 und 1930 als Wohnsiedlung für den nahe gelegenen Rangierbahnhof Wustermark, der zu dieser Zeit einer der größten Güterumschlagplätze Deutschlands war, errichtet. Bauherr war die Deutsche Reichsbahn. Für Entwurf und Ausführung war die gemeinnützige Reichsbahn-Siedlungs-Gesellschaft Berlin verantwortlich.

Die Siedlung wurde in mehreren aufeinanderfolgenden Bauabschnitten errichtet. Angefangen wurde mit der Breiten Straße und der Gartenstraße im Osten. Ihren vorläufigen Abschluss fand die Bautätigkeit ca. 1930 mit der Lindenstraße und der Schulstraße. Eine 1939 projektierte Erweiterung in westliche Richtung wurde nicht mehr ausgeführt.

Die Siedlung besteht aus Baublöcken mit je vier bis sechs Reihenhäusern, die untereinander durch eingeschossige Stallgebäude verbunden sind. Sie reihen sich an den leicht geschwungenen Straßen auf. Hinter den Häusern befinden sich große Nutzgärten (für jede Familie ca. 400 m<sup>2</sup>), die eine teilweise Selbstversorgung erlaubten.

Während sich in der Grundkonzeption die Siedlungshäuser der späteren Bauphasen nicht von denen der früheren unterscheiden, lassen sich in der architektonischen Gestaltung die unterschiedlichen Entstehungszeiten gut nachvollziehen. Die Häuser der ersten Bauphase (Breite Straße, Gartenstraße) sind vielfältig gegliedert durch fein profilierte Gesimse, durch glatte Putzfelder, die bei einigen Blocks die Türachse betonen (Breite Straße), bei anderen als breite Bänder die Fenster zusammenfassen oder die Türen rahmen (Gartenstraße), durch die unterschiedliche Größe der Fenster und durch verschiedenartige, von Block zu Block variierende Türverdachungen. Einige Blocks in der Gartenstraße besitzen korbbogenartige Eingangsgloggien, bei anderen führen Treppen zu den Eingangstüren. Die Häuser der späteren Bauphasen besitzen eine weniger kleinteilige Fassadenaufteilung. Die Bebauung des zentralen Karl-Liebnecht-Platzes weist leicht expressionistische Details auf. Die langgestreckten Fassaden der Lindenstraße sind durch ein angedeutetes Stockwerkgesims, die Rahmung der Eingangstüren und die zu diesen empor führenden Treppen gegliedert. Am stärksten vereinfacht sind die Häuser in der Schulstraße.

Die Eisenbahner-Siedlung ist Zeugnis des umfangreichen Wohnungsbauprogramms, mit dem die Reichsbahn ab 1919 der allgemeinen Wohnungsnot begegnete, und das für eine Unterbringung der Eisenbahner möglichst in der Nähe ihrer Dienststelle sorgen sollte. Mit ihrem dörflichen Charakter und der Möglichkeit der Selbstversorgung - als Reaktion auf die wirtschaftliche Notlage nach dem Ersten Weltkrieg - ist die Siedlung ein charakteristisches Beispiel für die allgemeinen Tendenzen des Siedlungsbaus dieser Zeit. Die späteren Bauabschnitte veranschaulichen, dass sich die Konzeption der dörflichen Selbstversorger-Siedlung als konservative Alternative zu den Großsiedlungen die ganzen 1920er Jahre über hielt.

Auch in ihrer städtebaulichen Anlage ist die Siedlung ein typischer Vertreter des Siedlungsbaus der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg - zumindest in den frühen Bauabschnitten - und dessen Weiterleben in den konservativen Architekturströmungen der 20er Jahre. Mit ihren leicht geschwungenen Straßen, dem Wechsel zwischen Wohn- und Stallgebäuden verschiedener Höhe, den Gärten hinter den Häusern und der abwechslungsreichen architektonischen Gestaltung erfüllt sie die zeitgenössische Forderung nach einer „malerischen“, „natürlichen“

Wirkung des Straßenraumes, die ihre Wurzeln in der Siedlungsbewegung zu Beginn des 20. Jahrhunderts hat, und die sich gegen städtische Wohn- und Lebensformen wandte.

Dies gilt vor allem für die quer zur Hauptachse verlaufenden Wohnstraßen, während der zentrale Platz mit Kirche, Läden und Restaurant eher „städtisch“ wirkt. In den späteren Bauabschnitten, der Linden- und der südlichen Schulstraße, weicht das malerische Element zurück zugunsten einer linearen, großflächigeren Gestaltung, die bei der Schule und der gegenüberliegenden Wohnbebauung zu einer repräsentativen Platzgestaltung mit einer in den früheren Bauabschnitten vermiedenen Achsensymmetrie führt.

Wesentlich zum Gesamteindruck der Siedlung trägt die Formen- und Detailvielfalt der Architektur bei, die die verschiedenen Entstehungsphasen voneinander unterscheidet und dafür sorgt, dass - trotz der einheitlichen Wirkung der zweigeschossigen Putzbauten - keinerlei Monotonie aufkommt. Vor allem die ausgewogene, dabei gleichzeitig spannungsreiche Fassadengliederung der frühen Bauten ist bemerkenswert. Mit ihren scharf eingeschnittenen Fenstern, ihren sparsamen Ornamenten und ihren ausgewogenen Proportionen erinnert diese Architektur an den Architekten Heinrich Tessenow. Die verschiedenen Bauphasen ergänzen sich gegenseitig und bilden sowohl künstlerisch als auch städtebaulich ein harmonisches Ganzes.

Als typische Reichsbahnsiedlung der Nachkriegszeit, die gleichzeitig das zeitgenössische Konzept einer zumindest teilweisen Selbstversorgung verfolgte und das Ideal einer „malerischen“ Gestaltung erfüllte, besitzt die Siedlung sozialgeschichtliche und städtebauliche Bedeutung. Als Beispiel für die Weiterführung des Siedlungsideals der unmittelbaren Nachkriegszeit, das auf die Siedlungsbewegung des frühen 20. Jahrhunderts zurückgeht, in einer konservativen Gegenbewegung zum „Neuen Bauen“ der 1920er Jahre besitzt sie architekturgeschichtliche Bedeutung. Ihre künstlerische Bedeutung liegt vor allem in der qualitativollen Ausführung der Bauten des ersten Bauabschnittes.“

## II.

### 1. Inkrafttreten

Die 1. Satzung zur Änderung der Satzung zum Schutz des Denkmalbereichs Eisenbahner-Siedlung Elstal tritt am Tage nach der öffentlichen Bekanntmachung in Kraft.

Wustermark, den 17.06.2011

  
Schreiber  
Bürgermeister



Gemeinde Wustermark  
Gemarkung Elstal  
Flur 1

Gemeinde Wustermark  
Gemarkung Elstal  
Flur 2

Gemeinde Wustermark  
Gemarkung Elstal  
Flur 2

M 1 : 2 5 0 0

Grenze räumlicher  
Geltungsbereich

Gemeinde Wustermark  
Gemarkung Elstal  
Flur 3

Gemeinde Wustermark  
Gemarkung Elstal  
Flur 4

Gemeinde Wustermark  
Gemarkung Wustermark  
Flur 15

Gemeinde Wustermark  
Gemarkung Elstal  
Flur 3

Gemeinde Wustermark  
Gemarkung Elstal  
Flur 16

**GEMEINDE WUSTERMARK**

Satzung zum Schutz des  
Denkmalbereiches  
Eisenbahner-Siedlung Elstal  
**08. Februar 2011**

Anlage Übersichtsplan  
Räumlicher Geltungsbereich