

**Auftraggeber:**

**Gemeinde Wustermark  
Hoppenrader Allee 1  
14641 Wustermark**

**Beurteilung des geltenden Baurechts in der Eisenbahnersiedlung in  
Wustermark, Ortsteil Elstal**

**Auftragnehmer:**



Plan und Praxis GbR  
Ingenieurbüro für Stadt- und Regionalplanung  
Manteuffelstraße 111  
10997 Berlin

[gf@planundpraxis.de](mailto:gf@planundpraxis.de)

**Berlin, November 2019**

## Inhaltsverzeichnis

<b>INHALTSVERZEICHNIS</b>	<b>2</b>
<b>ABBILDUNGSVERZEICHNIS</b>	<b>3</b>
1. Anlass und Zielsetzung	5
2. Prüfkriterien des § 34 Abs. 1 BauGB	7
2.1 Ortsteil	7
2.2 Im Zusammenhang bebauter Ortsteil	9
2.3 Bebauungszusammenhang	9
2.4 Maßstabsbildende Bebauung	10
2.5 Nicht maßstabsbildende Bebauung	10
2.5.1 Wirtschaftsgebäude in der Lindenstraße	11
2.5.2 Wirtschaftsgebäude in der Schulstraße	12
2.5.3 Wirtschaftsgebäude in der Gartenstraße	15
2.5.4 Wirtschaftsgebäude in der Breite Straße	17
2.5.5 Puschkinstraße - Neubebauung und Wirtschaftsgebäude	21
2.5.6 Karl-Liebknecht-Platz	25
2.5.7 Sonstige Nebenanlagen in den Gärten	26
3. Einfügen in die Eigenart der näheren Umgebung	29
3.1 Nähere Umgebung	29
3.2 Eigenart der näheren Umgebung	30
3.3 Prägende Art der baulichen Nutzung	30
3.4 Prägendes Maß der baulichen Nutzung	31
4. Bauweise	39
5. Überbaute Grundstücksflächen	39
6. Einfügen in die Eigenart der näheren Umgebung	39
7. Gesicherte Erschließung	40
8. Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse	40
9. Ortsbild	41
10. Satzung über die Festlegung des im Zusammenhang bebauten Ortsteils von Elstal	41
11. Satzung der Gemeinde Elstal über die örtliche Bauschrift zur Erhaltung der Gebiete „Eisenbahnersiedlung“, „Stahl- und Steinhaussiedlung“ und „Ernst-Thälmann-Platz“	42
12. Satzung zum Schutz des Denkmalbereiches Eisenbahner-Siedlung Elstal	43
13. Zusammenfassende Einschätzung	44
14. Konsequenzen für die weitere Planung	45
15. Weiteres Vorgehen	46

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Lage der Siedlung im Gemeindegebiet	7
Abbildung 2:	Siedlungsstruktur der Eisenbahnersiedlung	8
Abbildung 3:	Abbildung Wirtschaftsgebäude Lindenstraße	11
Abbildung 4:	Abbildung nördlicher Teil der Lindenstraße	12
Abbildung 5:	Bebauung am Anger ohne Wirtschaftsgebäude	13
Abbildung 6:	Wirtschaftsgebäude in der Schulstraße	13
Abbildung 7:	Wirtschaftsgebäude in der Schulstraße	14
Abbildung 8:	Wirtschaftsgebäude in der Schulstraße Ecke Puschkinstraße	14
Abbildung 9:	Wirtschaftsgebäude in der Gartenstraße	15
Abbildung 10:	Wirtschaftsgebäude in der Gartenstraße	15
Abbildung 11:	Wirtschaftsgebäude in der Gartenstraße	16
Abbildung 12:	Wirtschaftsgebäude in der Gartenstraße	16
Abbildung 13:	Wirtschaftsgebäude in der Breite Straße, unterschiedlicher Erhaltungszustand	17
Abbildung 14:	Wirtschaftsgebäude in der Breite Straße	18
Abbildung 15:	Wirtschaftsgebäude in der Breite Straße	18
Abbildung 16:	Wirtschaftsgebäude in der Breite Straße	19
Abbildung 17:	Wirtschaftsgebäude in der Breite Straße mit fehlgenutzten Vorgärten	19
Abbildung 18:	Wirtschaftsgebäude in der Breite Straße Ecke Puschkinstraße	20
Abbildung 19:	Wirtschaftsgebäude in der Breite Straße	20
Abbildung 20:	Vorentwurf für einen B-Plan Eisenbahnersiedlung Elstal 1939	21
Abbildung 21:	Neubauten in der Puschkinstraße und der Schulstraße	22
Abbildung 22:	Neubauten in der Schulstraße	22
Abbildung 23:	Neubauten in der Puschkinstraße und der Schulstraße	23
Abbildung 24:	Stellplätze der Neubebauung in der Puschkinstraße	23
Abbildung 25:	Stellplätze für Bestandsbebauung, Erschließung von der Puschkinstraße	24
Abbildung 26:	Städtebauliches Ensemble mit zusätzlicher Prägung durch die Vorplätze als Eingangssituation	24
Abbildung 27:	Wirtschaftsgebäude in der Puschkinstraße	25
Abbildung 28:	Karl-Liebknecht-Platz	25
Abbildung 29:	Karl-Liebknecht-Platz	26
Abbildung 30:	Typisches Gartenhäuschen	26
Abbildung 31:	Typischer Gartenbereich	27
Abbildung 32:	Typisches Gartenhäuschen	27
Abbildung 33:	Typisches Gartenhäuschen	28
Abbildung 34:	Freizeitgenutzter Gartenbereich	28
Abbildung 35:	Garagenanlage außerhalb der Eisenbahnersiedlung	32
Abbildung 36:	Wohnbebauung außerhalb der Eisenbahnersiedlung	32
Abbildung 37:	Prägende, das bauliche Maß bestimmende Bebauung in der Lindenstraße	33
Abbildung 38:	Prägende, das bauliche Maß bestimmende Bebauung in der Lindenstraße	33
Abbildung 39:	Prägende, das Maß bestimmende Bebauung in der Schulstraße	34
Abbildung 40:	Prägende, das Maß bestimmende Bebauung in der Schulstraße	34
Abbildung 41:	Prägende, das Maß bestimmende Bebauung in der Gartenstraße	35
Abbildung 42:	Prägende, das Maß bestimmende Bebauung in der Gartenstraße	35
Abbildung 43:	Prägende, das Maß bestimmende Bebauung in der Breitestraße	36
Abbildung 44:	Prägende, das Maß bestimmende Bebauung in der Breitestraße	36

Abbildung 45:	Prägende Bebauung, Art und Maß bestimmende Bebauung am Karl-Liebknecht- Platz	37
Abbildung 46:	Prägende Bebauung, Art und Maß bestimmende Bebauung am Karl-Liebknecht- Platz	37
Abbildung 47:	Prägende Bebauung ,Art und Maß bestimmende Bebauung in der Puschkinstraße	38
Abbildung 48:	Prägende Bebauung, Art und Maß bestimmende Bebauung in der Puschkinstraße Ecke Breite Straße	38
Abbildung 49:	Satzung über die Festlegung des im Zusammenhang bebauten Ortsteils von Elstal	42
Abbildung 50:	Satzung der Gemeinde Elstal über die örtliche Bauschrift zur Erhaltung der Gebiete „Eisenbahnersiedlung“, „Stahl- und Steinhaussiedlung“ und „Ernst-Thälmann-Platz“	43
Abbildung 51:	Geltungsbereich der Denkmalbereichssatzung (1. Änderung)	44

## 1. Anlass und Zielsetzung

Die Gemeindevertretung hat die Aufstellung des Bebauungsplans E 37 „Eisenbahnersiedlung, einschließlich Garagenkomplex Ernst-Thälmann-Platz<sup>1</sup>“ beschlossen. Der Aufstellungsbeschluss sowie der Erlass einer Veränderungssperre<sup>2</sup> wurden am 16.05.2017 im Amtsblatt bekannt gemacht. Die erstmalige Verlängerung der Veränderungssperre um ein weiteres Jahr wurde am 02.04.2019 im Amtsblatt bekannt gemacht. Eine nochmalige Veränderungssperre ist rechtlich nicht möglich, weshalb das Bauleitplanverfahren zügig zum Abschluss gebracht werden muss. Dies ist insbesondere deshalb geboten, weil mit dem Auslaufen der Veränderungssperre Bauvorhaben im Plangebiet nach § 34 BauGB zu beurteilen sind, die ggf. Entwicklungen eröffnen, die den Planungszielen widersprechen könnten. Während die Eigentümerin „Deutsche Wohnen“ sich vertraglich mit der Gemeinde auf die Zulassung von Vorhaben erst nach Abschluss des Bauleitplanverfahren geeinigt hat, könnten Bauanträge oder Bauvoranfragen von den sonstigen Eigentümern im Plangebiet nach § 34 BauGB gestellt werden. Durch § 34 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 2 BauGB soll die nach der jeweils vorhandenen Siedlungsstruktur angemessene Fortentwicklung der Bebauung eines Bereichs ermöglicht werden.

Die Voraussetzung einer Fortentwicklung durch Zulassung weiterer Vorhaben im unbeplanten Innenbereich sind in § 34 BauGB geregelt. Ob und welche Vorhaben auf der Grundlage des § 34 BauGB genehmigungsfähig sind, soll nachfolgend planungsrechtlich beurteilt werden. Diese Beurteilung soll:

- die Genehmigungslage nach § 34 BauGB, unter Berücksichtigung der Belange des Denkmalschutzes aufzeigen,
- das Planungserfordernis zur Aufstellung und Abgrenzung des geplanten Bebauungsplans E 37 begründen,
- die mögliche Gefährdungslage durch Fehlentwicklungen nach Ablauf der Veränderungssperre aufzeigen,
- die aktuell laufende Diskussion zum Umgang mit der Eisenbahnersiedlung versachlichen,
- eine mit der Bauaufsicht des Landkreises und der unteren Denkmalschutzbehörde abgestimmte Grundlage für die planungs-, bauordnungs- und denkmalrechtliche Beurteilung von Vorhaben nach § 34 BauGB bilden,
- die bisher unterschiedliche Beurteilung von Vorhaben in der Eisenbahnersiedlung nach § 34 BauGB, nach der BbgLBO sowie nach der Satzung zum Schutz des Denkmalbereiches Eisenbahner-Siedlung Elstal versachlichen, insbesondere klären, ob die bestehenden Wirtschaftsgebäude (historische Ställe zwischen den Wohngebäuden) nach § 34 BauGB im Rahmen einer angemessenen Fortentwicklung der Bebauung einer anderen Nutzung zugeführt werden dürfen und ob ggf. eine zusätzliche Bebauung, beispielsweise im rückwärtigen

<sup>1</sup> Amtsblatt für die Gemeinde Wustermark vom 16.5.2017. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst mit kleinen Abweichungen die historische Eisenbahnersiedlung in den Grenzen der „1. Satzung zur Änderung Jahrgang 24 • Nr. 2 • 16.05.2017 7 der Satzung zum Schutz des Denkmalbereichs Eisenbahner-Siedlung Elstal“ (Denkmalbereichssatzung) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.11.2011 (Amtsblatt der Gemeinde Wustermark - Jahrgang 18 • Nr. 7 • 14.11.2011) sowie den angrenzenden Garagenkomplex am Ernst-Thälmann-Platz. Der Geltungsbereich umfasst eine Fläche von ca. 26,4 Hektar und befindet sich in der Gemarkung Elstal auf Teilflächen der Flure 2, 3 und 4.

Präzisierung der in der Denkmalbereichssatzung beschriebenen sachlichen Schutzgüter. Hierbei gilt es insbesondere Festsetzungen zum Erhalt und zur Sicherung der historischen Grundrisse sowie des Nutzungskonzeptes einer kombinierten Wohn- und Gartennutzung zu treffen. Entsprechend werden die Ausweisung eines Wohngebietes und die gleichzeitige Sicherung vorhandener Grün- und Kleingartenflächen sowie der zugehörigen Wirtschaftsgebäude angestrebt.

<sup>2</sup> Die Gemeindevertretung Wustermark beschließt die als Anlage S angefügte Satzung über eine Veränderungssperre gemäß § 16 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. E 37 „Eisenbahnersiedlung Elstal einschließlich Garagenkomplex Ernst-Thälmann-Platz“.

Bereichen nach § 34 BauGB auch unter denkmalpflegerischen Belangen genehmigungsfähig sind.

Voraussetzung der Zulässigkeit nach § 34 Abs. 1 BauGB ist zunächst, dass es sich um einen, im Zusammenhang bebauten Ortsteil einer Gemeinde handeln muss. Sofern Ortsteilqualität erfüllt ist, muss sich ein Vorhaben (Neuerrichtung, Änderung, Nutzungsänderung) nach der Art und dem Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der überbaubaren Grundstücksfläche in die Eigenart der näheren Umgebung einfügen. Entspricht die nähere Umgebung einem Baugebiet i.S.d. BauNVO, so beurteilt sich die Zulässigkeit von Vorhaben gem. § 34 Abs. 2 BauGB in Bezug auf die Art der baulichen Nutzung allein danach, ob das Vorhaben in diesem Baugebiet nach der BauNVO zulässig wäre. Für diesen Fall ist § 34 Abs. 2 BauGB eine Sondervorschrift zu § 34 Abs. 1. BauGB.

Diese Tatbestandsmerkmale werden nachfolgend unter Berücksichtigung der bestehenden Satzung über die Festlegung des im Zusammenhang bebauten Ortsteils von Elstal, der Satzung der Gemeinde Elstal über die örtliche Bauschrift zur Erhaltung der Gebiete „Eisenbahnersiedlung“, „Stahl- und Steinhaussiedlung“ und „Ernst-Thälmann-Platz“ und der Satzung zum Schutz des Denkmalsbereiches Eisenbahner-Siedlung Elstal beurteilt.

## 2. Prüfkriterien des § 34 Abs. 1 BauGB

Die Prüfung der Zulässigkeit von Vorhaben im unbeplanten Innenbereich nach § 34 BauGB setzt zunächst voraus, die unbestimmten Rechtsbegriffe, zu denen umfangreiche Rechtsprechung vorliegt, auf die konkrete örtliche Situation zu übertragen und zu prüfen, ob und welche Vorhaben sich planungsrechtlich in den vorgefundenen prägenden Rahmen der näheren Umgebung einfügen.

§ 34 Abs. 1 BauGB: Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile

- (1) Innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile ist ein Vorhaben zulässig, wenn es sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der naheren Umgebung einfügt und die Erschließung gesichert ist. Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse müssen gewahrt bleiben; das Ortsbild darf nicht beeinträchtigt werden.

### 2.1 Ortsteil

Ortsteil i.S.v. § 34 Abs. 1 Satz 1 BauGB ist jeder Bebauungskomplex im Gebiet einer Gemeinde, der nach Zahl der vorhandenen Bauten ein gewisses Gewicht besitzt und Ausdruck einer organischen Siedlungsstruktur ist<sup>3</sup>. Die Ortsteilqualität ist grundsätzliche Voraussetzung für die Anwendung des § 34 BauGB.

Die in den 1920er Jahren einheitlich als Gartenstadt angelegte Eisenbahnersiedlung ist aufgrund ihrer Größe (ca. 27 ha), der Anzahl der vorhandenen Wohngebäude und ihrer gartenstadttypischen Bebauungs- und Siedlungsstruktur zweifelsfrei ein im Zusammenhang bebauter Ortsteil – der Ortsteil Elstal - in der Gemeinde Wustermark.

**Abbildung 1: Lage der Siedlung im Gemeindegebiet**



Quelle: Gemeinde Wustermark

<sup>3</sup> BVerwG, Beschl. v. 2.4.2007 – 4 B 7/07 – BauR 2007, 1383; grundlegend BVerwG, Urt. v. 6.11.1968 – IV C 31.66 – BVerwGE 31, 22.

Abbildung 2: Siedlungsstruktur der Eisenbahnersiedlung



Quelle: Gemeinde Wustermark



## 2.2 Im Zusammenhang bebauter Ortsteil

Ein Vorhaben, das innerhalb eines Ortsteils ausgeführt werden soll, ist nach § 34 BauGB nur zulässig, wenn das zu bebauende Grundstück von relevanter Bebauung umgeben ist und diese relevante Bebauung in einem Zusammenhang steht.

In der Eisenbahnersiedlung ist der Bebauungszusammenhang der relevanten Bebauung zweifelsfrei durch deren historische Bebauung als Gartenstadt, deren bis heute erhaltene Bausubstanz und deren Sicherung durch die Denkmalschutzsatzung Eisenbahner-Siedlung Elstal gewährleistet.

Unter dem Begriff der **relevanten Bebauung** i.S.v. § 34 Abs. 1 BauGB fällt nicht jede beliebige bauliche Anlage. Gemeint sind vielmehr Bauwerke, die für die **angemessene Fortentwicklung** der vorhandenen Bebauung maßstabsbildend sind. Hierzu zählen grundsätzlich nur Bauwerke, die dem ständigen Aufenthalt von Menschen dienen, nicht aber Garagen, Ställe, Lauben, Gartenhäuser sowie sonstige Nebenanlagen<sup>4</sup>. Diese Anlagen allein können keinen Bebauungszusammenhang begründen. Sie sind jedoch Vorhaben i.S.d. § 29 BauGB und können eine prägende Wirkung erzeugen<sup>5</sup>.

## 2.3 Bebauungszusammenhang

Ausschlaggebend für das Vorliegen eines Bebauungszusammenhangs i.S.d. § 34 Abs. 1 Satz 1 BauGB ist, ob und inwieweit eine tatsächlich aufeinanderfolgende Bebauung trotz etwa vorhandener Baulücken nach der Verkehrsauffassung den Eindruck der Geschlossenheit und Zusammengehörigkeit vermittelt und die zur Bebauung vorgesehene Fläche (noch) diesem Zusammenhang angehört. Die Eisenbahnersiedlung wurde zwischen 1919/20 und 1930 als Wohnsiedlung für den nahe gelegenen Rangierbahnhof Wustermark errichtet. Bauherr war die Deutsche Reichsbahn. Die Siedlung wurde in mehreren aufeinanderfolgenden Bauabschnitten errichtet. Angefangen wurde mit der Breite Straße und der Gartenstraße im Osten. Ihren vorläufigen Abschluss fand die Bautätigkeit ca. 1930 mit der Linden- und der Schulstraße. Die Siedlung besteht aus Baublöcken mit je 4 bis 6 Reihenhäusern, die untereinander durch eingeschossige Stallgebäude (Wirtschaftsgebäude) verbunden sind. Sie reihen sich an den leicht geschwungenen Straßen auf. Hinter den Häusern befinden sich große Nutzgärten (für jede Familie ca. 400 qm), die der Selbstversorgung dienen. Während sich die Grundstruktur der Gartenstadt in allen Bauphasen gleicht, weisen die Gebäude aus der ersten Bauphase eine feinteiligere Fassadengliederung und Fassadengestaltung auf. Die Siedlung ist ein typisches Beispiel für den Siedlungsbau nach dem ersten Weltkrieg und den konservativen Architekturströmungen der 20er Jahre, mit dem Gedanken der Selbstversorgung. Die Eisenbahnersiedlung Elstal ist ein Prototyp für eine Siedlung mit hohem sozialgeschichtlichen und städtebaulichen Wert.

Die historische Bebauung mit Wohngebäuden und zugeordneten Wirtschaftsgebäuden sowie ursprünglich der Selbstversorgung dienenden Gartenflächen ist bis heute unverändert erhalten und bestimmt die städtebauliche und denkmalpflegerische Qualität der Siedlung. Der Eindruck der Geschlossenheit und Zusammengehörigkeit könnte nicht exemplarischer als in dieser Siedlung zum Ausdruck kommen. Auch die klare Abgrenzung der Eisenbahnsiedlung durch ihre Bebauungs- und Erschließungsstruktur macht eine eindeutige Abgrenzung zum Außenbereich sowie zu anderen angrenzenden Baugebieten einwandfrei möglich.

---

<sup>4</sup> BVerwG, Urt. v. 30.06.2015 - 4 C 5.14 - EA - Rdnr. 15: Baulichkeiten, die nur vorübergehend genutzt werden oder in einem weiteren Sinne "Nebenanlagen" zu einer landwirtschaftlichen, (klein-) gärtnerischen oder sonstigen Hauptnutzung sind, sind in aller Regel keine Bauten, die für sich genommen ein für die Siedlungsstruktur prägendes Element darstellen.

<sup>5</sup> BVerwG, Beschl. v. 11.7.2002 - 4 B 30/02 - BauR 2002, 1827; BVerwG, Beschl. v. 2.8.2001 - 4 B 26/01 - BauR 2002, 277; BVerwG, Urt. v. 10.7.2000 - 4 B 39/00 - NVwZ 2001, 70.

Die großen Gärten in der Eisenbahnersiedlung vermitteln zwar keinen Bebauungszusammenhang, sie unterbrechen ihn andererseits aber nicht, weil diese Flächen wegen ihrer ursprünglichen Zweckbestimmung einer Bebauung entzogen sind. Insofern ist die gesamte Eisenbahnersiedlung, einschließlich ihrer großen Gärten ein im Zusammenhang bebauter Ortsteil, der nach geltendem Baurecht (§ 34 BauGB) zu beurteilen ist. Folglich stellen die großen Gartenflächen kein Außenbereich im Innenbereich dar.

Ob innerhalb der großen Gärten eine Hinterlandbebauung – Bauvorhaben in zweiter Reihe – nach § 34 BauGB genehmigungsfähig ist wird bestimmt durch die maßstabsbildende und prägende vorhandene Bebauung. Die Zulässigkeit einer Bebauung als sog. zweite Baureihe lässt sich nicht allgemein beantworten. Im Allgemeinen legt die Rechtsprechung einen "negativen" Prioritätsgrundsatz zugrunde; d.h. ist bislang eine Hinterlandbebauung nicht vorhanden, dann fügt sich ein Vorhaben in der zweiten Baureihe nicht ein. Würde erstmals eine Hinterlandbebauung zugelassen, würde diese "Vorbildwirkung" für weitere Vorhaben begründen und hierdurch bewältigungsbedürftige "Spannungen" erzeugen. Maßgebender Gesichtspunkt ist auch, ob die Hinterlandbebauung die "grüne Lunge" bzw. Ruhezonen des Straßengevierts zerstört. Diese Argumente treffen für die Eisenbahner-Siedlung in exorbitanter Weise zu. In den Gärten sind keine entsprechenden baulichen Vorbilder vorhanden, weshalb im Rahmen des geltenden Baurechts eine Hinterlandbebauung definitiv ausschneidet. Zugleich würde eine erstmalige Hinterlandbebauung Spannungen, insbesondere Verkehrszunahme, Stellplatzfragen, Überlastung der Ver- und Entsorgungsanlagen, Überlastung der sozialen Infrastruktureinrichtungen, ggf. Immissionskonflikte und Eingriffe in Natur und Landschaft erzeugen, unkontrollierte Nachverdichtung bewirken oder Zielkonflikte mit dem Denkmalschutz begründen, die sich nur im Rahmen der Bauleitplanung bewältigen ließen.

## 2.4 Maßstabsbildende Bebauung

Dem im Zusammenhang bebauten Ortsteil im Sinne des § 34 Abs. 1 Satz 1 BauGB können nach der Rechtsprechung des BVerwG nur solche Bauwerke zugerechnet werden, die für eine nach der vorhandenen Siedlungsstruktur angemessene Fortentwicklung der Bebauung maßstabsbildend sind. Welche Fortentwicklung angemessen ist, ist mit Blick auf das im Begriff des Ortsteils anklingende Ziel einer organischen Siedlungsstruktur zu bestimmen<sup>6</sup>. Maßstabsbildend ist die Bebauung, die geeignet ist dem Gebiet im Sinne einer nach der Siedlungsstruktur angemessenen Fortentwicklung ein bestimmtes städtebauliches Gepräge zu verleihen. Dies sind Bauwerke, die dem ständigen Aufenthalt von Menschen dienen sowie Hauptanlagen und landwirtschaftlich genutzte (Haupt-) Betriebsgebäude wie massive Scheunen, anders für die im Regelfall einzustufenden Gewächshäuser<sup>7</sup>.

In der Eisenbahnersiedlung sind nur die genehmigten und ausgeübten Hauptnutzungen, also die Wohngebäude maßstabsbildend.

## 2.5 Nicht maßstabsbildende Bebauung

Während die vorhandenen Wohngebäude die maßstabsbildende Bebauung der Eisenbahnersiedlung darstellen, sind die ihnen zugeordneten Wirtschaftsgebäude Teil des prägenden Erscheinungsbildes des Ensembles, bilden jedoch keine maßstabsbildende Bebauung. Die niedrigen Wirtschaftsgebäude, meist mit traufständigen Satteldächern zwischen den Wohngebäuden, sind Bauwerke, die historisch der Nutztierhaltung und als Lagerflächen dienten. Planungs- und bauordnungsrechtlich sind es somit

<sup>6</sup> BVerwG, Urt. v. 30.06.2015 - 4 C 5.14

<sup>7</sup> BVerwG, Urt. v. 05.04.2017 - 4 B 46.16 –

Nebengebäude, die der Hauptnutzung dienen. Während der Nutztierhaltung in den Wirtschaftsgebäuden heute keine Bedeutung mehr zukommt, erfüllen sie dennoch als Abstellflächen für Fahrräder, Kinderwagen, für Müllbehälter und Gartengeräte eine dienende Funktion. Diese dienende Funktion ist auch unter neuzeitlichen Bedingungen geboten, weil die Wohngebäude über keine Kellerräume verfügen, die diese Funktion übernehmen können. Die Wirtschaftsgebäude unterscheiden sich je nach Lage in unterschiedliche Typen. Es dominieren die eingeschossigen Stallgebäude zwischen den Wohnhäusern in geschlossener Bauweise in unterschiedlicher Länge. Zur Betonung von Eingangsbereichen wurden freistehende Stallgebäude mit Walmdächern errichtet. Diese unterschiedlichen Typen von Wirtschaftsgebäudes und deren Nutzung als Nebenanlagen sind in der gesamten Eisenbahnersiedlung vorhanden.

Im Folgenden wird die Bestandsaufnahme der Wirtschafts- und Nebengebäude in den einzelnen Straßen der Eisenbahnersiedlung behandelt, um anhand der beschriebenen Rechtslage zu klären inwieweit diese in den einzelnen Straßen einer Nutzung durch Wohnen zugeführt werden können.

### 2.5.1 Wirtschaftsgebäude in der Lindenstraße

In der Lindenstraße sind unterschiedliche Typen von Wirtschaftsgebäuden in unterschiedlichem baulichen Zustand vorhanden.

**Abbildung 3: Abbildung Wirtschaftsgebäude Lindenstraße**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

Ein Teil der Wirtschaftsgebäude in der Lindenstraße wurde nach historischem Vorbild saniert und wird als Abstellräume für die ebenfalls sanierten Mietwohnungen genutzt. Die in der Lindenstraße vorhandenen, als Mietwohnungen genutzten Wohngebäude und die vorhandenen Wirtschaftsgebäude unterscheiden sich von den übrigen Straßenzügen in der Eisenbahnersiedlung durch ihre verbesserten Stellplatzmöglichkeiten am Anger.

Die im nördlichen Teil der Lindenstraße befindlichen Wirtschaftsgebäude sind nur zum Teil saniert, werden jedoch als der Hauptnutzung dienende Nebenräume genutzt. Auffallend ist hier die Nutzung der Vorgärten vor den Miet- und Wirtschaftsgebäuden als begrünte und unversiegelte Flächen.

Abbildung 4: Abbildung nördlicher Teil der Lindenstraße



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

Die unsanierten Wirtschaftsgebäude sind in einem baulich schlechten Erhaltungszustand. Neben den Wohngebäuden wurden auch einzelne Wirtschaftsgebäude in der Lindenstraße nach historischem Vorbild saniert und einer Nutzung als Nebenanlagen für Fahrräder, Müllabstellraum sowie für Gartengeräte zugeführt. Dies ist gegenüber den nicht sanierten und teilweise in einem sehr schlechten Erhaltungszustand befindlichen Wirtschaftsgebäuden in der Schulstraße vermutlich deshalb geschehen, weil einerseits die Parkmöglichkeiten für PKWs hier nicht gegeben sind und weil die Sanierung unterblieb, weil eine Umnutzung der Wirtschaftsgebäude geplant war.

Die Wohngebäude selbst wurden nach historischen Vorbildern saniert, während die unsanierten Wirtschaftsgebäude das Ortsbild belasten. In der übrigen Eisenbahnersiedlung hat eine zusammenhängende, umfassende Sanierung der Wohn- und Wirtschaftsgebäude bisher nur partiell und nicht aufeinander abgestimmt stattgefunden. Das einheitliche Erscheinungsbild des baulichen Ensembles wird hierdurch belastet.

Die Wirtschaftsgebäude in der Lindenstraße sind zweifelsfrei keine Gebäude, die im Sinne einer angemessenen Fortentwicklung der Bebauung maßstabsbildend sind. Deshalb sind sie keiner Umnutzung zu Wohnzwecken zugänglich.

### **2.5.2 Wirtschaftsgebäude in der Schulstraße**

In der gesamten Schulstraße sind alle Wohngebäude nach historischen Vorbildern saniert und zu Wohnzwecken genutzt. Im Gegensatz zur Lindenstraße sind die Wirtschaftsgebäude weitgehend unsaniert und stören das Ensemble.

**Abbildung 5: Bebauung am Anger ohne Wirtschaftsgebäude**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

Im Gegensatz zur Lindenstraße sind an dem Anger in der Schulstraße keine Wirtschaftsgebäude. In den übrigen Bereichen der Schulstraße, mit Ausnahme des Schulstandortes selbst, werden die Wirtschaftsgebäude ausschließlich als Nebenanlagen genutzt. Die historische Bebauungsstruktur der Wirtschaftsgebäude ist weitgehend erhalten, jedoch in einem zum Teil sehr schlechten Erhaltungszustand.

**Abbildung 6: Wirtschaftsgebäude in der Schulstraße**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

**Abbildung 7: Wirtschaftsgebäude in der Schulstraße**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

Im Kreuzungsbereich Schulstraße mit der Puschkinstraße ist wie in den Kreuzungsbereichen Gartenstraße oder Breitestraße mit der Puschkinstraße ein abweichender Typ von Wirtschaftsgebäuden errichtet worden. Diese freistehenden Wirtschaftsgebäude bilden städtebaulich mit ihrem Vorplatz eine Eingangssituation. Die Wirtschaftsgebäude selbst werden als Nebenanlagen genutzt und befinden sich zum Teil in einem sehr schlechten Erhaltungszustand.

**Abbildung 8: Wirtschaftsgebäude in der Schulstraße Ecke Puschkinstraße**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

Alle Wirtschaftsgebäude in der Schulstraße sind zweifelsfrei keine Gebäude die im Sinne einer angemessenen Fortentwicklung der Bebauung maßstabsbildend und deshalb keiner Umnutzung zu Wohnzwecken zugänglich sind.

### 2.5.3 Wirtschaftsgebäude in der Gartenstraße

Die Gartenstraße zeichnet sich als Folge der Privatisierung an Einzeleigentümer durch einen sehr unterschiedlichen Erhaltungszustand der Reiheneigentumshäuser und der zugehörigen Wirtschaftsgebäude aus. Kennzeichnend sind vergleichsweise lange Wirtschaftsgebäude zwischen den Reiheneigentumshäusern, die jedoch alle im ursprünglichen Erscheinungsbild erhalten und alle als der Hauptnutzung dienende Nebenanlagen genutzt werden.

**Abbildung 9: Wirtschaftsgebäude in der Gartenstraße**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

**Abbildung 10: Wirtschaftsgebäude in der Gartenstraße**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

Der Sanierungsumfang der Wirtschaftsgebäude ist wie bei den Reiheneigentumswohnungen uneinheitlich, aber das historische Erscheinungsbild und die Funktion berücksichtigend.

**Abbildung 11: Wirtschaftsgebäude in der Gartenstraße**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

Auch die Vorgärten vor den Reiheneigentumshäusern und den Wirtschaftsgebäuden sind uneinheitlich. Neben begrünten und unversiegelten Vorgärten sind zugleich versiegelte Stellplätze vorhanden.

**Abbildung 12: Wirtschaftsgebäude in der Gartenstraße**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

Auch die Wirtschaftsgebäude in der Gartenstraße sind zweifelsfrei keine Gebäude, die im Sinne einer angemessenen Fortentwicklung der Bebauung maßstabsbildend und deshalb keiner Umnutzung zu Wohnzwecken zugänglich sind.



#### 2.5.4 Wirtschaftsgebäude in der Breite Straße

Die Bebauung in der Breite Straße ist hinsichtlich des Erhaltungszustandes der baulichen Anlagen direkt vergleichbar mit der Bebauung in der Gartenstraße. Sowohl die zweigeschossigen Wohngebäude als auch die Wirtschaftsgebäude befinden sich in einem sehr unterschiedlichen Erhaltungszustand. Die als Eigentumsreihenhaus genutzten Wohngebäude sowie die Wirtschaftsgebäude weisen einen unterschiedlichen Erhaltungszustand auf und bestimmen das Erscheinungsbild. Alle Wirtschaftsgebäude werden als Nebenlagen genutzt und grenzen unmittelbar an die Wohngebäude. Im Unterschied zu den übrigen Siedlungsstraßen verfügen die Gebäude abschnittsweise über größere und kleinere Vorgärten vor den Wohn- und Wirtschaftsgebäuden, mit der Folge, dass die Vorgärten oftmals als Stell- und Abstellplätze genutzt werden.

**Abbildung 13: Wirtschaftsgebäude in der Breite Straße, unterschiedlicher Erhaltungszustand**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

Teilweise sind die Vorgärten gärtnerisch angelegt oder mit Bäumen bestückt.

**Abbildung 14: Wirtschaftsgebäude in der Breite Straße**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

**Abbildung 15: Wirtschaftsgebäude in der Breite Straße**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

**Abbildung 16: Wirtschaftsgebäude in der Breite Straße**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

**Abbildung 17: Wirtschaftsgebäude in der Breite Straße mit fehlgenutzten Vorgärten**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

Wie in den übrigen Siedlungsstraßen sind die Wirtschaftsgebäude an den Kreuzungen mit der Puschkinstraße als freistehende Nebenlagen errichtet und bilden eine städtebaulich attraktive Eingangssituation. Die so entstandenen Vorplätze werden jedoch unterschiedlich genutzt, teils als versiegelte und teils als unversiegelte Stell- und Abstellplätze.

**Abbildung 18: Wirtschaftsgebäude in der Breite Straße Ecke Puschkinstraße**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

Einzelstehende Wirtschaftsgebäude Breite Straße Ecke Puschkinstraße mit unterschiedlicher Vorplatznutzung

**Abbildung 19: Wirtschaftsgebäude in der Breite Straße**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

Auch in der Breite Straße sind die Wirtschaftsgebäude zweifelsfrei keine Gebäude, die im Sinne einer angemessenen Fortentwicklung der Bebauung maßstabsbildend sind, weshalb sie keiner Umnutzung zu Wohnzwecken zugänglich sind.

### 2.5.5 Puschkinstraße - Neubebauung und Wirtschaftsgebäude

An der Puschkinstraße sowie im Kreuzungsbereich Puschkinstraße Ecke Schulstraße befinden sich neben der Neubebauung am nördlichen Rand der Schulstraße die einzigen zwei Neubauvorhaben mit rückwärtigen Stellplätzen sowie rückwärtigen Kellerersatzbauten in der Eisenbahnersiedlung. Diese Neubauvorhaben entsprechen von ihrem Standort, der offenen Bauweise und der Art der Nutzung dem Vorentwurf für einen Bebauungsplan Eisenbahnersiedlung Elstal aus dem Jahr 1939. Hinsichtlich der Kubatur und insbesondere des gestalterischen Erscheinungsbildes hebt sich die Neubebauung jedoch von der ansonsten typischen Bebauung ab.

**Abbildung 20: Vorentwurf für einen B-Plan Eisenbahnersiedlung Elstal 1939**



Quelle Elstal Gestaltungsstudie 2019

Aufgrund der einheitlichen erhaltenden Bebauung der Eisenbahnersiedlung und der städtebaulich bewusst abweichenden Gestaltung der Neubebauung ist diese nicht maßstabsbildend. Unabhängig hiervon begründet die Neubebauung keine städtebaulichen Spannungen, weder von der Art und dem Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der überbaubaren Grundstücksflächen. Sie bilden auch keinen Maßstab für eine Nachverdichtung der Gartenstadt an den nicht überbauten Grundstücksflächen und für eine Nachverdichtungen innerhalb der an Erschließungsstraßen liegenden Gärten zwischen den historischen Bauzeilen.

**Abbildung 21: Neubauten in der Puschkinstraße und der Schulstraße**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

**Abbildung 22: Neubauten in der Schulstraße**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

Die Anlage von rückwärtigen Stellplätzen südlich der Puschkinstraße zwischen Schulstraße und Karl-Liebknecht-Platz sind einerseits notwendiger Folge der mit der Neubebauung nachzuweisenden Stellplätze und andererseits eines nicht öffentlichen Erschließungsweges von der Puschkinstraße zum Kiefernweg. Die hier vorhandenen Stellplätze und Carport haben keine maßstabsbildende Bedeutung für eine angemessene Fortentwicklung der Bebauung.

**Abbildung 23: Neubauten in der Puschkinstraße und der Schulstraße**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

**Abbildung 24: Stellplätze der Neubebauung in der Puschkinstraße**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

**Abbildung 25: Stellplätze für Bestandsbebauung, Erschließung von der Puschkinstraße**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

An den Kreuzungen der Puschkinstraße mit den Querstraßen haben sich besondere Typen von Wirtschaftsgebäuden gebildet, die den jeweiligen Kreuzungsbereich prägen und baulich aufweiten. Diese Wirtschaftsgebäude befinden sich in einem unterschiedlichen baulichen Zustand und sind nicht unmittelbar mit den Wohngebäuden verbunden. Diese freistehenden einzelnen Wirtschaftsgebäude werden baulich und funktional als der Wohnnutzung dienende Nebenanlagen genutzt und haben keine maßstabbildende Bedeutung für eine angemessene Fortentwicklung der Bebauung. Die diesen Wirtschaftsgebäuden zugeordneten Freiflächen sind teils unversiegelt und teils sind es vollversiegelte Stellflächen.

**Abbildung 26: Städtebauliches Ensemble mit zusätzlicher Prägung durch die Vorplätze als Eingangssituation**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019



**Abbildung 27: Wirtschaftsgebäude in der Puschkinstraße**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

### 2.5.6 Karl-Liebknecht-Platz

Auch am Karl-Liebknecht-Platz ist die historische Bebauung erhalten und saniert. Am Platz sind aufgrund der historischen Versorgungsfunktion keine Wirtschaftsgebäude vorhanden. Die Bebauungsstruktur in ihrer platzbildenden Anordnung hebt sich von der übrigen Bebauungsstruktur der reinen Wohngebäude ab, ist jedoch in ihrer Anordnung typisch für Gartenstädte.

**Abbildung 28: Karl-Liebknecht-Platz**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

**Abbildung 29: Karl-Liebknecht-Platz**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

### **2.5.7 Sonstige Nebenanlagen in den Gärten**

In den großen rückwärtigen Gärten der Eisenbahnersiedlung steht die historische Nutzung als Anbauflächen für Obst und Gemüse (Selbstversorgung) nicht mehr im Mittelpunkt der ausgeübten Nutzung. Es dominieren Zier- und Erholungsgärten, in denen ergänzend Gerätehäuschen errichtet wurden. Diese Gerätehäuschen verdeutlichen den zusätzlichen Platzbedarf an Nebenanlagen über die Wirtschaftsgebäude hinaus.

**Abbildung 30: Typisches Gartenhäuschen**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

Nebengebäude unterschiedlicher Qualität und insgesamt geringer Größe sind sowohl in den Miet- als auch in den Eigentümergeärten vorhanden. Diese Nebengebäude sind zur Ausübung veränderten Freizeitverhaltens in Gärten typisch und wurden bisher durch die Denkmalschutzbehörde hingenommen.

Im Rahmen der bauleitplanerischen Fortentwicklung der Gärten wäre eine einheitliche Gestaltung der Nebenanlagen städtebaulich relevant und denkmalpflegerisch geboten.

**Abbildung 31: Typischer Gartenbereich**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

**Abbildung 32: Typisches Gartenhäuschen**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

**Abbildung 33: Typisches Gartenhäuschen**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

**Abbildung 34: Freizeitgenutzter Gartenbereich**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

Alle Nebengebäude im rückwärtigen Bereich der Mieter- und Eigentümergeärten bilden keinen Maßstab für eine angemessene Fortentwicklung der Bebauung. Da in rückwärtigen Gärten keine Hauptnutzungen historisch vorhanden waren und bis heute keine rückwärtige Neubebauung von Hauptnutzungen stattgefunden hat, ist nach geltenden Baurecht im unbeplanten Innenbereich eine Nachverdichtung innerhalb der Gärten nicht genehmigungsfähig.

### 3. Einfügen in die Eigenart der näheren Umgebung

Nach § 34 Abs. 1 und 2 BauGB richtet sich die planungsrechtliche Zulässigkeit baulicher Vorhaben im unbeplanten Innenbereich nach dem sich aus der vorhandenen Bebauung ergebenden Maßstab. Erst wenn der maßgebliche Rahmen ermittelt ist, stellt sich die weitere Frage, ob sich das zur Prüfung stehende Vorhaben in ihn i.S.d. § 34 BauGB einfügt. Das bedeutet allerdings, dass alles an Bebauung in den Blick zu nehmen ist, was in der näheren Umgebung tatsächlich vorhanden ist. Eine Beschränkung auf das, was von der vorhandenen Bebauung städtebaulich wünschenswert oder auch nur vertretbar ist, darf insoweit nicht vorgenommen werden. Auch eine städtebaulich unerwünschte Bebauung darf bei der Bildung des Maßstabs nicht einfach von vornherein vernachlässigt werden<sup>8</sup>. Die Eigenart wird durch diejenige vorhandene Bebauung und ihre Nutzung geprägt, die das Wesen der näheren Umgebung ausmacht. Die Eigenart zeigt sich bei einer auf das Wesentliche zurückgeführten Betrachtung. Alles, was die Bebauung nicht prägt oder gar als Fremdkörper erscheint, muss außer Acht gelassen werden. Maßgebend sind die vier Einfügensmerkmale:

- • die Art und
- • das Maß der baulichen Nutzung (regelmäßig nur die Kubatur; gestalterische Aspekte sind unbeachtlich)
- • die Bauweise und
- • die Grundstücksfläche, die überbaut werden soll.

Ergänzend sind:

- • die Sicherung der Erschließung,
- • die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie
- • der Schutz des Ortsbildes

zu berücksichtigen.

#### 3.1 Nähere Umgebung

Diese genannten beachtlichen vier Kriterien sind in der maßgeblichen näheren Umgebung zu prüfen. Dabei reicht die nähere Umgebung so weit, wie sich die Ausführung des zur genehmigenden Vorhabens auswirken kann und wie die Umgebung ihrerseits den bodenrechtlichen Charakter des Baugrundstücks prägt.

Die einheitliche Anlage der Gartenstadt im Jahr 1919 / 1930 und die klare Abgrenzung zu angrenzenden Baugebieten (Gewerbe im Westen, Neubaugebieten im Osten) sowie dem Außenbereich lassen eine eindeutige Beschränkung der maßgeblichen näheren Umgebung auf die Grundstücke in der Eisenbahnersiedlung zweifelsfrei zu.

Die nähere Umgebung muss für die einzelnen Kriterien in § 34 Abs. 1 BauGB jeweils gesondert bewertet werden, da die wechselseitige Prägung der Grundstücke hinsichtlich dieser Kriterien nicht dieselbe Reichweite hat.

- Bei der Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung ist die maßgebliche Umgebung im Allgemeinen räumlich enger zu begrenzen als etwa bei der Ermittlung der Art der baulichen Nutzung.

---

<sup>8</sup> BVerwG, Urt. v. 15.2.1990 – 4 C 23/86 – NVwZ 1990, 755.

- Unter dem Blickwinkel der überbaubaren Grundstücksflächen ist bei der Bestimmung des maßgeblichen Rahmens der Umkreis der Umgebungsbebauung in der Regel enger zu begrenzen als bei der Ermittlung der Gebietsart.
- Der für die Bestimmung der Bauweise maßgebliche Umgebungsbereich ist regelmäßig enger zu begrenzen als etwa der für die Ermittlung der Art der baulichen Nutzung heranzuziehende Rahmen.

Angesichts des einheitlichen Entstehungs-, Bauungs- Siedlungs- und Nutzungscharakters der Eisenbahnersiedlung und der damit verbunden klaren Trennung zu anderen Gebieten, ist die Siedlung selbst Maßstab zur Abgrenzung der näheren Umgebung. Innerhalb der Siedlung ist dann eine straßenabschnittsweise Bestimmung der näheren Umgebung geboten, welche die einheitlich geprägte Bauungs- und Nutzungsstruktur als Maßstab der Beurteilung heranzieht.

### **3.2 Eigenart der näheren Umgebung**

Die Eigenart wird durch diejenige vorhandene Bebauung und ihre Nutzung geprägt, die das Wesen der näheren Umgebung ausmacht. Maßgebend sind die vier Einfügensmerkmale. Die Eigenart zeigt sich bei einer auf das Wesentliche zurückgeführten Betrachtung. Alles, was die Bebauung nicht prägt oder gar als Fremdkörper erscheint, muss außer Acht gelassen werden. Auch eine außen der näheren Umgebung wahrnehmbare Bebauung kann die Eigenart der näheren Umgebung nach dem Maß der baulichen Nutzung mitprägen.

Entspricht die Eigenart der näheren Umgebung einem der in der BauNVO bezeichneten Baugebiete, beurteilt sich die Zulässigkeit des Vorhabens nach seiner Art allein danach, ob es nach der Verordnung in dem Baugebiet allgemein zulässig wäre, § 34 Abs. 2 BauGB.

### **3.3 Prägende Art der baulichen Nutzung**

Die gesamte Eisenbahnersiedlung ist als Wohngebiet für Bedienstete der Bahn errichtet worden. Nur am Karl-Liebknecht-Platz befanden sich der Versorgung der Siedlung dienende Einrichtungen wie Läden und kleine Handwerksbetriebe, Fleischer und Friseure. Während die Versorgungsfunktion des Karl-Liebknecht-Platzes aufgegeben und überwiegend durch Wohnnutzungen ersetzt wurde, hat sich die Wohnnutzung in der übrigen Siedlung nicht verändert. Von der Art der Nutzung entspricht die Eisenbahnersiedlung zweifelsfrei einem reinen Wohngebiet. Insofern sind von der Art der Nutzungen nur in reinen Wohngebieten nach § 3 BauNVO zulässige Nutzungen genehmigungsfähig.

#### **§ 3 BauNVO Reine Wohngebiete**

(1) Reine Wohngebiete dienen dem Wohnen.

(2) Zulässig sind

1. Wohngebäude,
2. Anlagen zur Kinderbetreuung, die den Bedürfnissen der Bewohner des Gebiets dienen.

(3) Ausnahmsweise können zugelassen werden

1. Läden und nicht störende Handwerksbetriebe, die zur Deckung des täglichen Bedarfs für die Bewohner des Gebiets dienen, sowie kleine Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
2. sonstige Anlagen für soziale Zwecke sowie den Bedürfnissen der Bewohner des Gebiets dienende Anlagen für kirchliche, kulturelle, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

(4) Zu den nach Absatz 2 sowie den §§ 2, 4 bis 7 zulässigen Wohngebäuden gehören auch solche, die ganz oder teilweise der Betreuung und Pflege ihrer Bewohner dienen.

### 3.4 Prägendes Maß der baulichen Nutzung

Laut Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 23.3.1994 ist „in erster Linie auf solche Maße abzustellen, die nach außen wahrnehmbar in Erscheinung treten. Die (absolute) Größe der Gebäude nach ihrer Grundfläche, Geschoszahl und Höhe, bei offener Bauweise auch zusätzlich ihr Verhältnis zur umgebenden Freifläche, prägen das Bild der maßgeblichen Umgebung und bieten sich deshalb vorrangig als Bezugsgrößen zur Ermittlung des zulässigen Maßes der baulichen Nutzung an. Die relativen Maßstäbe – die GRZ und die GFZ – werden vielfach nur eine untergeordnete oder gar keine Bedeutung haben, weil sie in der Örtlichkeit häufig nur schwer ablesbar sind, vielmehr erst errechnet werden müssen.“ Die rechnerische Beurteilung der GRZ, GFZ täuscht meist eine Scheinrationalität vor. Es kommt somit darauf an, das Vorhaben hinsichtlich seiner Grundfläche und seiner Höhe, also seiner KUBATUR, im Verhältnis zu seiner umgebenden Bebauung zu beurteilen“.

Bauordnungsrechtliche Gestaltungsmerkmale wie Dachform, Fassadenmaterial, Farbgebung oder Fenster- und Türenformate sind für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung bzgl. des Einfügens unbeachtlich. Auch die Darstellungen des Flächennutzungsplans oder sonstiger informeller Planungen i.S.v. § 1 Abs.11 BauGB sind unbeachtlich.

In der einheitlich errichteten Eisenbahnersiedlung dominieren:

- in der Lindenstraße ausschließlich zweigeschossige Gebäude auf sehr großen Grundstücken mit kleinen Vorgärten
- in der Schulstraße ausschließlich zweigeschossige Gebäude auf sehr großen Grundstücken mit kleinen Vorgärten
- in der Gartenstraße zweigeschossige Gebäude auf der Ostseite sowie abschnittsweise auf der Westseite auch eingeschossige Gebäude (mit ausgebauten Dachgeschoss) auf sehr großen Grundstücken mit kleinen Vorgärten
- in der Breite Straße ausschließlich zweigeschossige Gebäude auf sehr großen Grundstücken mit unterschiedlich großen Vorgärten
- in der Puschkinstraße eine dreigeschossige Neubebauung und Wirtschaftsgebäude an den Kreuzungen
- Karl-Liebknecht-Platz ausschließlich zweigeschossige Gebäude ohne Vorgärten und kleineren rückwärtigen Gärten

Die im Norden unmittelbar an die Siedlung angrenzende Wohnbebauung aus späterer Zeit und die dort später errichteten Garagenanlagen sind nicht Bestandteil der Eisenbahnersiedlung. Grenzt das Baugrundstück an einen Bereich, dessen Eigenart von derjenigen der übrigen näheren Umgebung des Baugrundstücks deutlich abweicht, so kann dieser Bereich nicht als Eigenart der näheren Umgebung bezeichnet werden. Eine Mittelwertbildung zwischen beiden Bereichen ist nicht möglich<sup>9</sup>. Folglich sind diese Bereiche für die Beurteilung von Bauvorhaben innerhalb der Eisenbahnersiedlung nicht beachtlich.

---

<sup>9</sup> vgl. BVerwG, Urteil vom 16.04.1971 – IV C 2.69, Buchholz 406.11, § 19 BauGB Nr. 26

**Abbildung 35: Garagenanlage außerhalb der Eisenbahnersiedlung**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

**Abbildung 36: Wohnbebauung außerhalb der Eisenbahnersiedlung**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019



**Abbildung 37: Prägende, das bauliche Maß bestimmende Bebauung in der Lindenstraße**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

**Abbildung 38: Prägende, das bauliche Maß bestimmende Bebauung in der Lindenstraße**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

**Kurzbeschreibung:**

Dominierende offene, zweigeschossige Wohnbebauung und seitlich angrenzenden eingeschossigen Wirtschaftsgebäuden mit kleinen Vorgärten und großen rückwärtigen Gärten.

**Abbildung 39: Prägende, das Maß bestimmende Bebauung in der Schulstraße**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

**Abbildung 40: Prägende, das Maß bestimmende Bebauung in der Schulstraße**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

**Kurzbeschreibung:**

Dominierende offene, zweigeschossige Wohnbebauung, in einem Teilabschnitt nur eingeschossig und seitlich angrenzenden eingeschossigen Wirtschaftsgebäuden mit kleinen Vorgärten und großen rückwärtigen Gärten.

**Abbildung 41: Prägende, das Maß bestimmende Bebauung in der Gartenstraße**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

**Abbildung 42: Prägende, das Maß bestimmende Bebauung in der Gartenstraße**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

**Kurzbeschreibung:**

Dominierende offene, zweigeschossige Wohnbebauung mit seitlich angrenzenden eingeschossigen Wirtschaftsgebäuden mit kleinen Vorgärten und großen rückwärtigen Gärten.

**Abbildung 43: Prägende, das Maß bestimmende Bebauung in der Breitestraße**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

**Abbildung 44: Prägende, das Maß bestimmende Bebauung in der Breitestraße**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

**Kurzbeschreibung:**

Dominierende offene, zweigeschossige Wohnbebauung mit seitlich angrenzenden eingeschossigen Wirtschaftsgebäuden mit kleinen Vorgärten und großen rückwärtigen Gärten.

**Abbildung 45: Prägende Bebauung, Art und Maß bestimmende Bebauung am Karl-Liebknecht-Platz**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

**Abbildung 46: Prägende Bebauung, Art und Maß bestimmende Bebauung am Karl-Liebknecht-Platz**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

**Kurzbeschreibung:**

Dominierende geschlossene zweigeschossige Wohnbebauung ohne Vorgärten und kleinen rückwärtigen Gärten.

**Abbildung 47: Prägende Bebauung ,Art und Maß bestimmende Bebauung in der Puschkinstraße**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

**Abbildung 48: Prägende Bebauung, Art und Maß bestimmende Bebauung in der Puschkinstraße Ecke Breite Straße**



Quelle: Plan und Praxis, Oktober 2019

**Kurzbeschreibung:**

Dominierende offene, dreigeschossige Wohnbebauung mit eingeschossigen rückwärtigen Nebenanlagen und rückwärtigen Stellplätzen.

#### **4. Bauweise**

In der Eisenbahnersiedlung herrscht nahezu ausschließlich die offene Bauweise vor. Baukörper als Mietgeschosswohnungen und Reihenhäusern in offener Bauweise mit bis zu 50 m Länge bestimmen das Erscheinungsbild. Typisch für die Anlage der Siedlung als Gartenstadt sind die zwischen den Wohngebäuden angeordneten Wirtschaftsgebäude, die den Eindruck geschlossener Bauzeilen vermitteln. Baukörper mit einer Länge über 50 m befinden sich lediglich am Karl-Liebknecht-Platz. Baulücken innerhalb der den Erschließungsstraßen zugeordneten traufständigen Wohn- und Wirtschaftsgebäude sind nicht vorhanden. Lediglich an den zu Straßenverkehrsflächen orientierten Gärten befinden sich unbebaute Grundstücke. Eine Ausnahme hiervon befindet sich an der Puschkinstraße, an der zwei in den zur Straße orientierten Gärten Neubauten in offener Bauweise entstanden sind.

#### **5. Überbaute Grundstücksflächen**

Alle Grundstücke in der Eisenbahnersiedlung sind straßenseitig bebaut. Eine bauliche Nutzung mit Hauptanlagen in rückwärtigen Grundstücksbereich existiert nicht. Die großen rückwärtigen Gärten bestimmen die Zuordnung der überbauten Grundstücke zu den nicht überbauten Grundstücksflächen. Insofern ist das Verhältnis der sehr großen, nicht überbauten Grundstücksflächen (Gärten und Vorgärten) zu den mit Wohngebäuden straßenseitig errichteten überbauten Grundstücksflächen maßstabbildend für die überbaubaren Grundstücksflächen. Die so prägende Umgebung schließt deshalb eine Neubebauung auf den bisher nicht bebauten Grundstücksflächen grundsätzlich aus.

#### **6. Einfügen in die Eigenart der näheren Umgebung**

Aus der Bestandermittlung der in der näheren Umgebung vorhandenen Baulichkeiten nach ihrer Art, ihrem Maß der baulichen Nutzung sowie der nicht überbauten Grundstücksfläche und der Bauweise kann ein Rahmen ermittelt werden, der den Maßstab für Neuerrichtungen, Änderungen oder Nutzungsänderungen bildet. Bleibt das konkrete Vorhaben nun in diesem gefundenen und bestimmten Rahmen, ist es i.d.R. zulässig, es sei denn, dass Gesichtspunkte des Rücksichtnahmegebots dagegensprechen.

Je reiner, d.h. einheitlicher die beachtliche Umgebung ist, umso enger wird voraussetzungsgemäß der Rahmen, den sie hergibt<sup>10</sup>. An die Gartenstadt angrenzende Nutzungen weichen von der Eigenart der Bebauung in der Eisenbahnersiedlung deutlich ab, weshalb diese angrenzenden Bereiche nicht als die Eigenart der näheren Umgebung der Eisenbahnersiedlung prägende Bebauung anzusehen sind.

Die Eigenart der näheren Umgebung wird von einer überwiegend zweigeschossigen, in der Lindenstraße zusätzlich von einer eingeschossigen offenen Wohnbebauung geprägt. Diese Wohnbebauung auf sehr großen Grundstücken ist ausschließlich straßenorientiert. Im rückwärtigen Grundstücksbereich befindet sich keine prägenden und damit für eine Fortentwicklung maßstabbildende Bebauung. Die überwiegend zwischen den Wohngebäuden angeordneten Wirtschaftsgebäude sind Nebenanlagen, die nicht maßstabbildend für eine Umnutzung in eine andere Nutzung, beispielsweise eine Wohnnutzung, sind.

Die bis heute erhaltene einheitliche Bebauungs- und Nutzungsstruktur in der Eisenbahnersiedlung bestimmt den Rahmen der näheren Umgebung. Dieser wird durch die fehlenden Baulücken und die

---

<sup>10</sup> BVerwG, Urt. v. 26.5.1978 – IV C 8.77 – jurion.

fehlenden zur einheitlichen Wohnbebauung alternativen maßstabsbildenden Bebauungsformen gebildet. Dieser sich ergebende sehr enge einheitliche Rahmen lässt keine bauliche Fortentwicklung der Eisenbahnersiedlung im Rahmen des geltenden Baurechts durch Neubauten oder Umnutzungen von Nebengebäuden zu.

Der sehr einheitliche Rahmen der prägenden Umgebung darf nur dann überschritten werden, wenn von dem Vorhaben infolge seiner Vorbildfunktion keine bodenrechtliche und ausgleichsbedürftigen Spannung begründet werden<sup>11</sup>. Eine Rahmendehnung ist unzulässig, wenn das Vorhaben die vorhandene Situation in bauplanungsrechtlich relevanter Weise verschlechtert, stört oder belastet. Stiftet es in diesem Sinne Unruhe, so lassen sich die Voraussetzungen für seine Zulassung nur unter Einsatz der Mittel der Bauleitplanung schaffen. Ein Planungsbedürfnis besteht, wenn durch das Vorhaben schutzwürdige Belange Dritter mehr als geringfügig beeinträchtigt werden. Ein Vorhaben kann auch infolge seiner Vorbildwirkung geeignet sein, bodenrechtlich beachtliche ausgleichsbedürftige Spannungen zu erzeugen oder zu erhöhen.

In der Eisenbahnersiedlung würde eine Umnutzung der Wirtschaftsgebäude ebenso wie eine Neubebauung in zweiter Reihe einerseits Vorbildfunktion für alle Grundstücke in der Siedlung begründen und andererseits eine Nachverdichtung auslösen, die den vorgegebenen engen Rahmen sprengen würde. Damit würde nicht nur die städtebauliche Leitidee der Gartenstadt konterkariert und das Ensemble zerstört werden, sondern zusätzlich würden Erschließungsprobleme erzeugt, welche nur durch Bauleitplanung zu bewältigen wären. Zugleich würden durch eine weitere Verdichtung durch eine Hinterlandbebauung die vorhandenen Ruhezone gestört. Letztlich würde eine Nachverdichtung und die daraus resultierenden Folgen damit auch gegen das Gebot der Rücksichtnahme verstoßen und bewältigungsbedürftige Spannungen erzeugen.

## **7. Gesicherte Erschließung**

Ein Vorhaben im unbeplanten Innenbereich setzt die gesicherte Erschließung voraus. Zu einer gesicherten Erschließung des Baugrundstücks gehören die

- • Straße zu dem Baugrundstück,
- • die notwendigen Versorgungsleitungen für Elektrizität und Wasser,
- • sowie eine ordnungsgemäße Abwasserentsorgung.

Diese erschließungstechnischen Voraussetzungen sind in der Eisenbahnersiedlung erfüllt.

## **8. Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse**

Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse dienen der Abwehr städtebaulicher Missstände, beispielsweise der Entstehung oder Verfestigung von Gemengelagen oder der Einhaltung von Mindestmaßen an Wohnruhe, Erholungsbedürfnisse oder ungestörten Schlaf. Diese Anforderungen sind in der Eisenbahnersiedlung in ihrer heutigen Ausprägung erfüllt. Weder in der Siedlung selbst, noch in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft befinden sich Störquellen, noch ist das Gebiet durch Verkehrs- oder sonstigen Lärm unverhältnismäßig vorbelastet. Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnis sind folglich erfüllt.

---

<sup>11</sup> BVerwG, Urt. v. 26.5.1978 – IV C 8/77 – jurion.



## **9. Ortsbild**

Das Verbot der Beeinträchtigung des Ortsbilds hat eine eigenständige Bedeutung. Ein Vorhaben, das sich gemäß § 34 Abs. 1 Satz 1 BauGB in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt, kann gleichwohl bauplanungsrechtlich unzulässig sein, wenn es das Ortsbild beeinträchtigt<sup>12</sup>.

Beim Beeinträchtigen des Ortsbilds kommt es darauf an, ob ein Gesamtbild, hier das Ensemble, das durch unterschiedliche Elemente geprägt sein kann, gestört wird. Maßstab der Beurteilung im Sinne einer wertenden Betrachtung ist, ob die Anlage das ästhetische Empfinden eines für Fragen der Ortsbildgestaltung aufgeschlossenen Betrachters verletzt<sup>13</sup>. Durch § 34 BauGB wird das Ortsbild nur in dem Umfang vor Beeinträchtigungen geschützt, wie dies im Geltungsbereich eines Bebauungsplans durch Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 BauGB und den ergänzenden Vorschriften der Baunutzungsverordnung möglich wäre.

In der Eisenbahnersiedlung ist der Leitgedanke der Gartenstadt mit seiner typischen Wohnbebauung, zugeordneten Wirtschaftsgebäuden und großen Gärten ebenso ortsbildprägend wie der Straßenraum und die Führung der Straßenverkehrsflächen. Das Ensemble der Eisenbahnersiedlung als typische Gartenstadt bestimmt das Ortsbild. Eine nutzungsstrukturelle Änderung der Wirtschaftsgebäude mit einhergehenden baulichen Veränderungen, eine Aufstockung der Wohnbebauung oder zu Zulassung von Neubauvorhaben im zweiten Reihe in den Gärten würden das Ensemble der Gartenstadt zerstören und damit das Ortsbild i.S.v. § 34 Abs. 1 Satz 1 BauGB nachhaltig beeinträchtigen.

## **10. Satzung über die Festlegung des im Zusammenhang bebauten Ortsteils von Elstal**

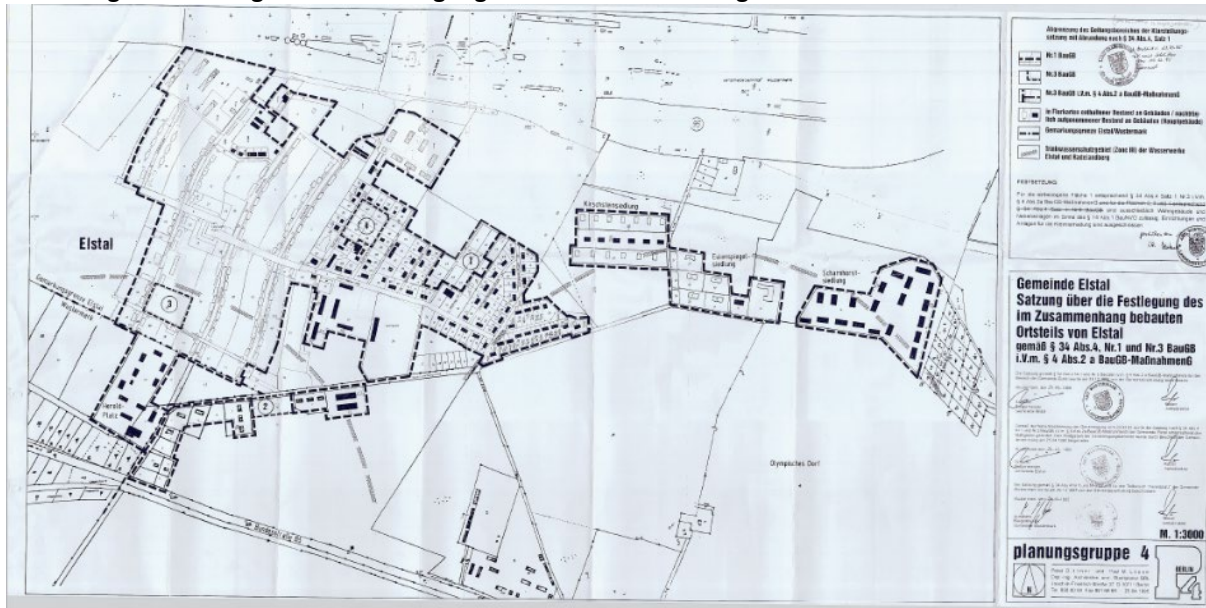
Für den Ortsteil Elstal wurde am 16.10.1994 eine Klarstellung gemäß § 34 Abs. 4 Nr. 1 BauGB beschlossen. Die Klarstellungssatzung umfasst auch die gesamte Eisenbahnersiedlung. Die Satzung stellt klar, dass alle in der Eisenbahnersiedlung befindlichen Grundstücke dem im Zusammenhang bebauten Ortsteil zuzuordnen sind und § 34 BauGB Maßstab für die Zulassung von Vorhaben bildet. Weitere Aussagen werden in der Satzung nicht getroffen. Für die nördlich an die Eisenbahnersiedlung angrenzenden Grundstücke war die Klarstellung beachtlich, während für die Eisenbahnersiedlung selbst die Zugehörigkeit zum unbeplanten Innenbereich keinem Zweifel unterlag. Für die hier zu beurteilende Zulässigkeit von Vorhaben nach § 34 BauGB bestätigt die Satzung nur das geltende Baurecht.

---

<sup>12</sup> BVerwG, Beschl. v. 16.7.1990 – 4 B 106/90 – NVwZ-RR 1991, 59.

<sup>13</sup> BVerwG, Urt. v. 18.2.1983 – 4 C 18/81 – DVBl. 1983, 886.

Abbildung 49: Satzung über die Festlegung des im Zusammenhang bebauten Ortsteils von Elstal



Quelle Gemeinde Wustermark

## 11. Satzung der Gemeinde Elstal über die örtliche Bauschrift zur Erhaltung der Gebiete „Eisenbahnersiedlung“, „Stahl- und Steinhaussiedlung“ und „Ernst-Thälmann-Platz“

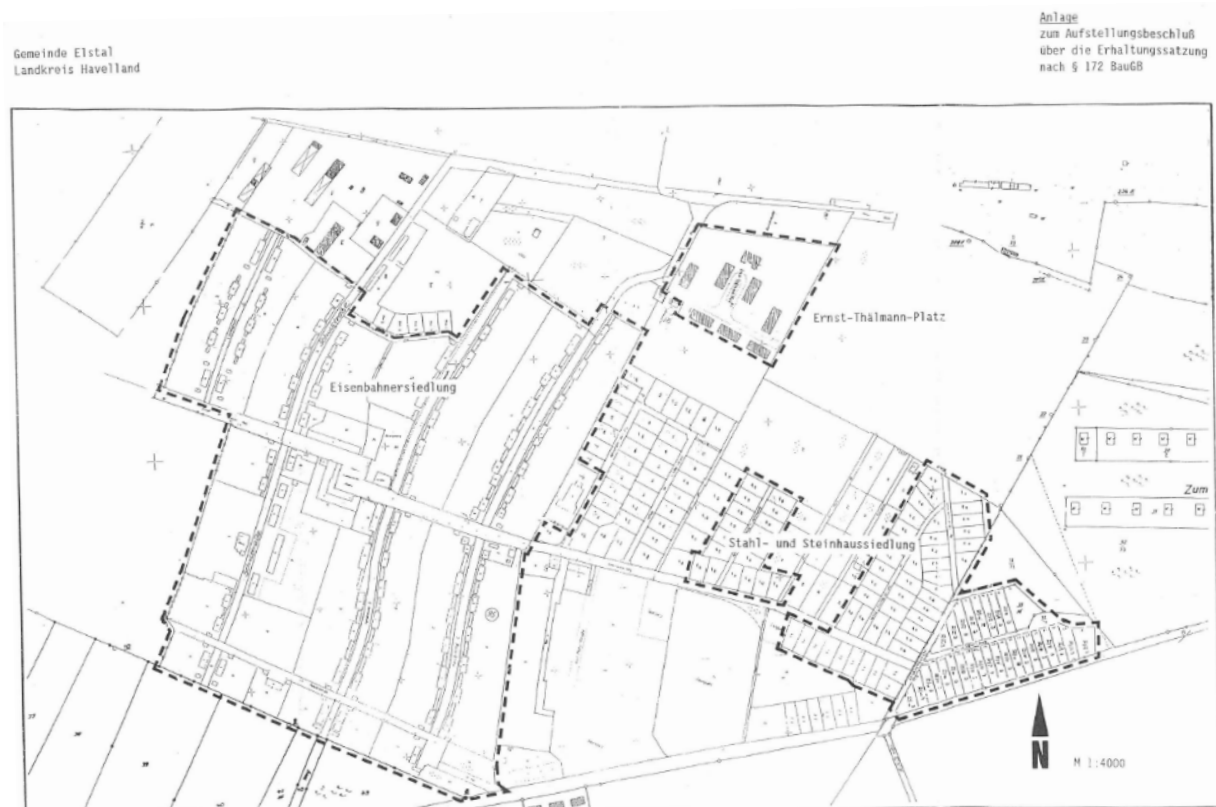
Die Gemeinde Wustermark hat am 13.12.1994 für drei Siedlungen im Ortsteil Elstal eine Erhaltungssatzung nach § 172 Abs. 1 BauGB gleichlautenden Inhalts beschlossen. Die Bekanntmachung Satzung im Amtsblatt erfolgte am 16.8.1995. Für die Eisenbahnersiedlung besteht folglich zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart der Siedlung aufgrund seiner städtebaulichen Gestalt ein Genehmigungsvorbehalt für den Abbruch, die Änderung oder die Nutzungsänderung sowie die Errichtung baulicher Anlagen.

Die Erhaltungssatzung nach § 172 Abs. 1 BauGB ist ein weiteres Steuerungsinstrument zur Erhalt der städtebaulichen Eigenart der Siedlung und begründet einen Genehmigungsvorbehalt alle genehmigungspflichtige und nicht genehmigungspflichtige Vorhaben. Die Satzung verdeutlicht die besondere städtebauliche Bedeutung der Eisenbahnersiedlung und ist bei der Zulassung von Vorhaben nach geltendem Baurecht - § 34 BauGB - zwingend beachtlich. Aufgrund der Zweistufigkeit der Satzung begründet die Satzung zunächst nur einen generellen Genehmigungsvorbehalt für alle Vorhaben. Erst bei der konkreten Vorhabenzulassung wird die Zulässigkeit eines Vorhabens abschließend geprüft.

Ausgenommen von der städtebaulichen Erhaltungssatzung sind Grundstücke für öffentliche oder religiöse Zwecke sowie für planfestgestellte bzw. in der Planfeststellung befindliche Vorhaben.

Abbildung Satzung der Gemeinde Elstal über die örtliche Bauschrift zur Erhaltung der Gebiete „Eisenbahnersiedlung“, „Stahl- und Steinhaussiedlung“ und „Ernst-Thälmann-Platz“

Abbildung 50: Satzung der Gemeinde Elstal über die örtliche Bauschrift zur Erhaltung der Gebiete  
„Eisenbahnersiedlung“, „Stahl- und Steinhaussiedlung“ und „Ernst-Thälmann-Platz“



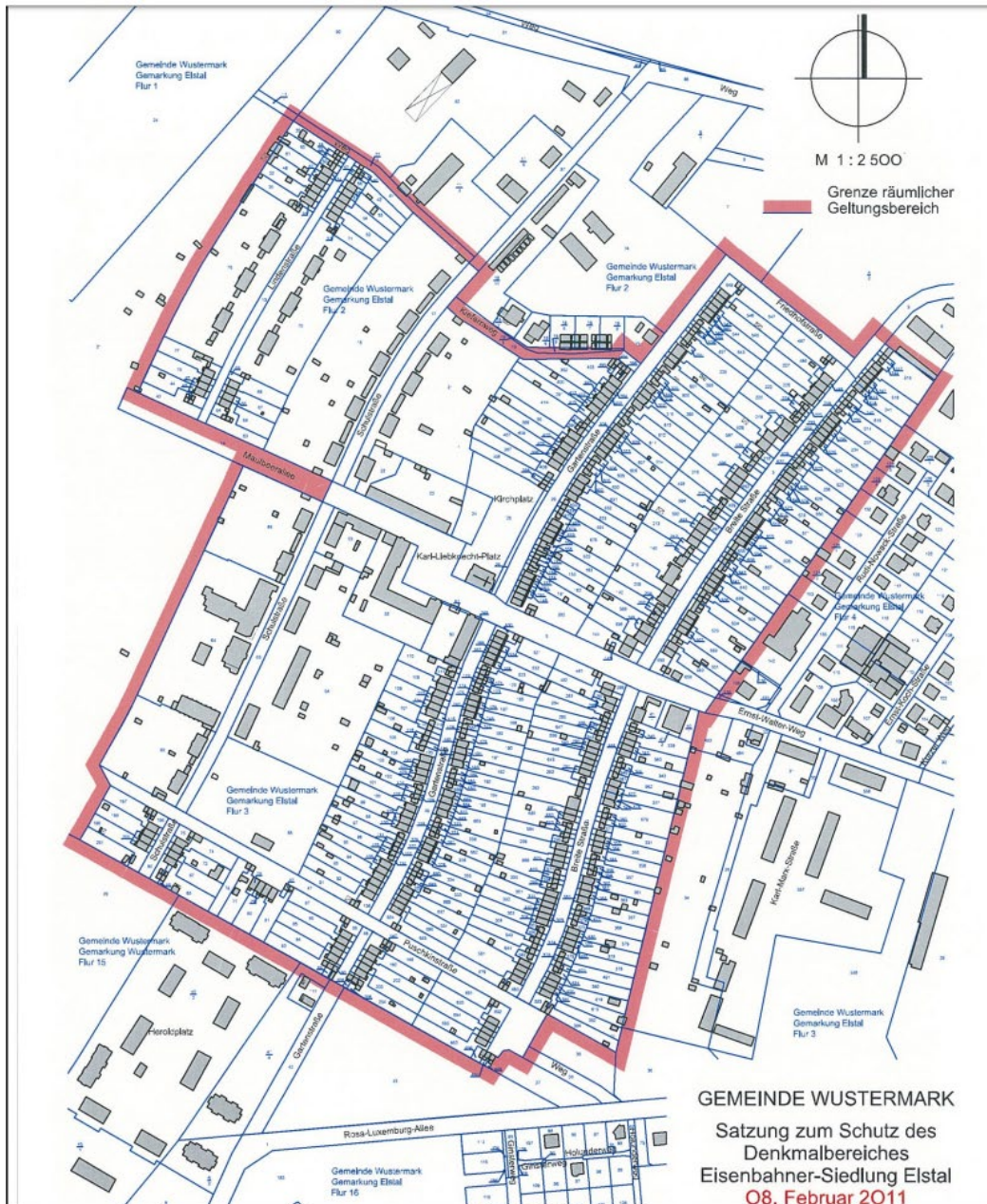
Quelle Gemeinde Wustermark

## 12. Satzung zum Schutz des Denkmalbereiches Eisenbahner-Siedlung Elstal

Für die Eisenbahnersiedlung Elstal wurde am 8.2.2011 die bestehende Denkmalbereichssatzung geändert. Der räumliche Geltungsbereich der Satzung umfasst die in den 20ziger und 30ziger Jahren errichtete Siedlung als Gartenstadt. Die Satzung schützt die prägenden Elemente der Gartenstadt, insbesondere:

- den Grundriss der Gartenstadt,
- das äußere Erscheinungsbild der funktionalen und gestalterischen Konzeption der Siedlung
- das Straßennetz
- das äußere Erscheinungsbild der baulichen Wohnanlagen und den ihnen zugeordneten Wirtschaftsgebäuden mit ihren typischen Gestaltungselementen
- sowie die Vorgärten und Gärten

Abbildung 51: Geltungsbereich der Denkmalbereichssatzung (1. Änderung)



Quelle Gemeinde Wustermark

Bauliche und nutzungsstrukturelle Veränderungen an den bestehenden Gebäuden (Wohn- und Wirtschaftsgebäude), die über eine Instandsetzung und Modernisierung hinausgehen, sowie zusätzliche bauliche Anlagen auf den nicht überbauten Grundstücksflächen wären mit der Satzung zum Schutz des Denkmalbereiches Eisenbahnersiedlung Elstal unvereinbar.

### 13. Zusammenfassende Einschätzung

Der nahezu vollständige Erhalt des Ensembles der historischen Gartenstadt aus den 20ziger und 30ziger Jahren begründet das sehr homogene und einheitliche Erscheinungsbild der baulichen Haupt- und Nebenanlagen (Wirtschaftsgebäude, ehemals Stallungen) und der nicht überbaubaren Grundstücksflächen mit sehr große Gartenflächen, die als Zier- und Erholungsgärten genutzt werden. Aus diesem städtebaulichen Ensemble resultiert ein klar prägender Rahmen für bauliche Vorhaben, der nahezu kein Potential für die Fortentwicklung der Bebauung eröffnet und den

Entwicklungsspielraum für Neubauvorhaben oder Umnutzungen nach geltendem Baurecht (§ 34 Abs.1 i.V.m. Abs. 2 BauGB) auf ein Minimum reduziert.

Bauliche Veränderungen durch Neubauten oder Umnutzungen in der Eisenbahnersiedlung sind wegen des sehr engen und prägenden Rahmens des Ensembles Gartenstadt im Rahmen des geltenden Baurechts - § 34 Abs. 1 i.V.m. Abs. 2 BauGB - nicht bzw. nur sehr untergeordnet möglich. Eine Umnutzung der Wirtschaftsgebäude zu Wohnzwecken oder eine Neubebauung in zweiter Reihe sind ebenso unzulässig wie eine Aufstockung der vorhandenen Wohnbebauung. Dies wäre nur durch eine Bauleitplanung möglich, welche die mit einer solchen Planung verbundenen Spannungen abschließend bewältigt. Eine derartige Bauleitplanung setzt ein städtebauliches Leitbild für die Fortentwicklung der Gartenstadt voraus.

Weiteren beachtlichen Schutz vermitteln die Satzung der Gemeinde Elstal über die örtliche Bauschrift zur Erhaltung der Gebiete „Eisenbahnersiedlung“, „Stahl- und Steinhaussiedlung“ und „Ernst-Thälmann-Platz“ sowie die Satzung zum Schutz des Denkmalsbereiches Eisenbahner-Siedlung Elstal, welche die besondere städtebauliche Bedeutung der Eisenbahnersiedlung unterstreichen.

#### **14. Konsequenzen für die weitere Planung**

Das sehr homogene einheitliche Erscheinungsbild der Eisenbahnersiedlung führt letztlich dazu, dass der prägende Rahmen für eine Fortentwicklung der Siedlung und seiner Bebauung so eng ist, dass gegenüber dem heutigen baulichen Bestand keine Entwicklungsspielräume für eine Neubebauung, Umwandlung oder Aufstockung vorhandener baulicher Anlagen nach geltendem Baurecht - § 34 Abs. 1 i.V.m. Abs. 2 BauGB - gegeben sind. Lediglich Instandsetzungen und Modernisierungen sind nach der derzeitigen Rechtslage zulässig.

Dies hat zu Folge, dass mit dem Auslaufen der Veränderungssperre grundsätzlich keine Bauvorhaben nach § 34 BauGB planungsrechtlich genehmigungsfähig sind, die Neubauvorhaben in zweiter Reihe, Umnutzung von Wirtschaftsgebäuden zu Wohnzwecken oder eine Aufstockung bzw. Anbauten an vorhandene Wohngebäude zum Gegenstand haben.

Weitere Folge des engen prägenden Rahmens der näheren Umgebung nach § 34 BauGB ist, dass bauliche Veränderungen in Form von Neubauvorhaben oder Umnutzungen von Wirtschaftsgebäuden sowie Aufstockungen von vorhandenen Wohngebäuden nur durch Bauleitplanung möglich sind. Die Aufstellung eines Bebauungsplans für die Eisenbahnersiedlung würde auch keinen Planungsschaden i.S.v. §§ 39 BauGB begründen, wenn sein wesentliches Ziel in der Sicherung des Bestandes sowie der behutsamen Fortentwicklung von Wirtschaftsgebäuden oder der Zulassung bzw. Sicherung von zusätzlichen Nebenanlagen in den Gärten besteht. Auch die Entwicklung von Spiel- und Bewegungsflächen in den großen Gärten, ggf. auch als Gemeinschaftsanlagen in den einzelprivatisierten Bereichen der Siedlung wären denkbare Planungsziele eines Bebauungsplans.

Ein lediglich den Bestandsschutz festschreibender Bebauungsplan wäre städtebaulich nicht erforderlich und damit nichtig.

## **15. Weiteres Vorgehen**

Bisher bestand zwischen der Gemeinde, der Bauaufsicht des Landkreises und der unteren Denkmalschutzbehörde kein rechtliches Einvernehmen hinsichtlich zulässiger baulicher oder nutzungsstruktureller Veränderungen an bestehenden baulichen Anlagen sowie der Zulassung von Nebenanlagen in den großen Gärten. Diese Situation begründete u.a. den Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan und den Erlass einer Veränderungssperre nach § 14 BauGB.

Vor diesem Hintergrund soll auf der Grundlage der vorliegenden Beurteilung von Vorhaben nach § 34 Abs. 1 i.V.m. Abs. 2 BauGB und unter Berücksichtigung der Satzung zum Schutz des Denkmalbereiches Eisenbahner-Siedlung Elstal ein abgestimmtes Vorgehen aller beteiligten Ämter zur Zulassung von Vorhaben nach geltendem Baurecht herbeigeführt werden.

Eine abgestimmte, übereinstimmende Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben nach geltendem Baurecht bestimmt maßgeblich das weitere Vorgehen zum Umgang mit der Eisenbahnersiedlung. Dies betrifft insbesondere den akuten Entwicklungsdruck, das Erfordernis zur Aufstellung eines Bebauungsplans und die Erarbeitung einer städtebaulichen Zielkonzeption für die zukünftige Entwicklung der Siedlung.

Eine solche Zielkonzeption ist, auch unabhängig von einer Abstimmung hinsichtlich der baurechtlichen Beurteilung, für die gesamte Eisenbahnersiedlung zu erarbeiten, um die unterschiedlichen Entwicklungsvorstellungen aufeinander abzustimmen und so die Voraussetzungen für eine planungsrechtliche Sicherung dieser Vorstellungen zu schaffen. Eine solche planungsrechtliche Sicherung mittels eines Bebauungsplans wäre letztlich eine Grundlage für Rechts- und Investitionssicherheit in der Siedlung.