

Gemeindevertretung Dahlwitz-Hoppegarten

Satzung zum Schutz des Denkmalbereiches Rennbahnanlagen in Dahlwitz-Hoppegarten (Landkreis Markisch-Oderland)

Aufgrund von § 5 der Kommunalverfassung und § 11 des Denkmalschutzgesetzes hat die Gemeindevertretung der Gemeinde Dahlwitz-Hoppegarten auf ihrer Sitzung am 06. Juli 1998 folgende Satzung beschlossen:

§ 1

Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich dieser Satzung umfaßt die Rennbahnanlagen von Dahlwitz-Hoppegarten einschließlich der Trainierbahnen sowie die Randbebauung der Rennbahnallee, der Goetheallee und der Lindenallee.

Er wird begrenzt:

im Norden

- durch den Verlauf der Gleisanlagen des DB-Geländes sowie die nördliche Grundstücksgrenze der Goetheallee Nr. 8 bis 48;

im Osten

- durch die östliche Grenze des Rennbahngeländes sowie die Gemeindegrenze von Dahlwitz-Hoppegarten und Neuenhagen bis zur Frankfurter Chaussee (im Verlauf identisch mit der östlichen Grenze der Rennbahn sowie der Bollensdorfer Trainierbahn);

im Süden

- durch den Verlauf der Frankfurter Chaussee (B 1/5), die westliche Grenze der Bollensdorfer Trainierbahn sowie den Bollensdorfer Weg bis zur Ecke Rennbahnallee;

im Westen

- durch die Rennbahnallee einschließlich der westlichen Grundstücksbegrenzung Rennbahnallee Nr. 83 bis 111, die westlichen Grundstücksgrenzen der Lindenallee Nr. 36 bis 76 sowie durch den Verlauf des Zochegrabens bis zu den Gleisanlagen.

Das Gebiet ist in dem als Anlage 1 beigefügten Übersichtsplan eingetragen.
Die Anlage 1 ist Bestandteil der Satzung.

§ 2

Sachlicher Geltungsbereich

1. Im Geltungsbereich dieser Satzung sind geschützt:

- der überlieferte Grundriß der Rennbahnanlagen auf dem Rennbahngelände mit benachbarter Bollensdorfer Trainierbahn sowie der historische Siedlungsgrundriß der angrenzenden Wohnbebauung und Trainieranlagen in der Goetheallee, der Rennbahnallee sowie in der Lindenallee,
- die das äußere Erscheinungsbild prägende historische Substanz der baulichen Anlagen sowie der großflächigen Grünanlagen mit den für die Rennbahnanlagen typischen überlieferten Plätzen, dem Straßen- und Wegesystem einschließlich deren Begrünung sowie das Alleensystem.

Der Schutz von Einzeldenkmälern wird von der Satzung nicht berührt.

2. Der historische Siedlungsgrundriß wird geprägt durch:

- a) die Einbettung der Ortsteile Dahlwitz und Hoppegarten in den Natur- und Landschaftsraum, der geprägt ist durch den aus der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts überlieferten Landschaftspark, sowie die großflächigen Rennbahnanlagen mit den dazugehörigen Trainierbahnen; Schloßpark und Bahnverlauf passen sich in die vorhandene Topographie des Geländes ein, die bestimmt wird vom Verlauf des Zochegrabens und des Neuenhagener Mühlenfließes/Erpe,

Gemeindevertretung

Dahlwitz-Hoppegarten

b) den nordöstlich des ehemaligen Gutsdorfes Dahlwitz gelegenen Ortsteil Hoppegarten mit dem seit der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts bestehenden Rennbahnanlagen,
- den nördlichen Teil der Lindenallee als Verlängerung der Rudolf-Breitscheid-Straße und Verbindungsstraße zwischen den Ortsteilen Dahlwitz und Hoppegarten,
- der vorrangig aus Villen und Rennstallanlagen bestehenden einseitigen Randbebauung der Lindenallee, der Goetheallee, der Rennbahnallee sowie des Bollensdorfer Weges, die sich aus dem die Rennbahn rahmenden Verlauf der Alleen erklärt,
- die nach Norden verlaufende Ernst-Thälmann-Straße mit Anbindung an den Stadtbahnhof Hoppegarten,
- die Poststraße und die Bahnhofstraße als Verbindung zwischen Rennbahnanlagen und dem alten Rennbahnhof,

c) die großflächige Rennbahnanlage, die in ihrer Ausdehnung begrenzt wird durch das Neuenhagener Mühlenfließ und den Zoehgraben, sowie die Trainieranlagen der Bollendorfer Bahn (Neue Bahn) im Süden der Rennbahn, als die älteste von ursprünglich sieben zur Rennbahn gehörigen Trainierbahnen;

d) die Form der Hausgrundstücke:

- überwiegend große Grundstücke mit i.d.R. breitgelagerter Bebauung,
- häufig fassen die U-förmig den Hof umgebenden Stallgebäude giebelständig die zur Straße traufständigen villenartigen Wohnhäuser ein.

3. Das historische Erscheinungsbild wird geprägt durch:

a) die überkommenen baulichen Anlagen und gärtnerisch gestalteten Freiflächen aus den verschiedenen Epochen der Rennbahngeschichte mit folgenden Schwerpunkten:

- das Rennbahngelände mit der 1867 geschaffenen und - Anfang 1920 überformten Rennbahnanlage einschließlich ihrer Tribünen, Stallungen, Wohnhäusern, Verwaltungsgebäuden, Wetthäuschen sowie der eigentlichen Rennbahn mit ihren großzügigen landschaftlich gestalteten Grünflächen,

- die Bollensdorfer Trainierbahn;

- das 1870 im Auftrag der königlichen Eisenbahndirektion errichtete und in den 90er Jahren modernisierte Bahnhofsgebäude als Sichtfachwerkbau mit Ziegelausfachung,

- das in der Poststraße 5 überlieferte zweigeschossige Postgebäude,

- das gegenüber auf dem großflächigen Grundstück Poststraße 4 um 1910 durch den Union Club erbaute Auktionshaus mit seinen pavillonartigen Kopfbauten unter Mansardwalmdach,

- das in der Goetheallee 44-48/Ecke Poststraße seit 1868 als Gasthaus mit Stall- und Wirtschaftsgebäuden bestehende Logierhaus,

- das als Eckgebäude Berliner Straße 2/Rennbahnallee seit 1898 am östlichen Ortseingang städtebaulich dominante Mehrfamilienwohnhaus mit Gaststätte "Sonniges Eck",

- die in besonderem Maß ortsbildprägenden vielfältigen Villen- und Rennstallanlagen vom Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts mit parkartigen Villengärten und Einfriedungen in der Goetheallee, Lindenallee, Rennbahnallee, Ernst-Thälmann-Straße und Bollensdorfer Weg, z.B. die auf dem Grundstück Rennbahnallee Nr. 107 um 1896 erbaute Villa mit parkähnlicher Grundstücksbegrünung und kunstvoller schmiedeeiserner Einfriedung oder die 1895/99 einem schloßartigen Herrensitz vergleichbar errichtete Villa Blottnitz mit ursprünglich großzügiger Parkanlage in der Ernst-Thälmann-Straße 2-12, die 1913 fertiggestellte Villa mit Rennstallanlage in der Lindenstraße 70 sowie die besonders ortbildtypischen Trainieranlagen in der Goetheallee Nr. 8-12, 14-18 und Nr. 26-28,

b) die Maßstäblichkeit der Bebauung, insbesondere zwischen Wohn-, Wirtschafts- und Stallgebäuden,

c) die durch Anordnung und Proportionierung der baulichen Anlagen gegebenen siedlungsräumlichen Beziehungen,

Gemeindevertretung

Dahlwitz-Hoppegarten

- d) die traditionelle Gestaltung und das Material der außen sichtbaren Bauteile:
 - Gliederung, Form und Größe der Wandöffnungen,
 - Material und Farbgebung der Gebäudefassaden einschließlich Türen und Fenster,
 - Form, Neigung Firstrichtung und Öffnung der Dächer einschließlich ihres Deckungsmaterials,
 - First- und Trauffhöhe-
- e) die Breite, die Befestigungsart der Straßen und Wege;
- f) die Begrünung, insbesondere die Alleen-, Straßen- und Wegepflanzungen;
- g) das Landschaftsschutzgebiet mit Mühlenfließ und Zohegraben,

§ 3

Begründung der Unterschutzstellung

Der im § 1 bezeichnete Denkmalbereich wird unter Schutz gestellt, weil eine für die Mark Brandenburg nach Struktur und Erscheinungsbild bemerkenswerte landschaftsbezogene städtebauliche Situation aus dem späten 18. bis frühen 20. Jahrhundert erhalten ist, der siedlungs-, sozial- sowie baugeschichtliche, kunstgeschichtliche, gartengeschichtliche und volkskundliche Bedeutung zukommt.

Geschichte der Rennbahnanlage von Dahlwitz-Hoppegarten

Die Anlage der Rennbahn, 1867 im Dahlwitzer Vorwerk Hoppegarten gegründet, veränderte die wirtschaftliche Lage und das Gesicht des Dorfes grundlegend.

Hoppegarten, nördlich von Dahlwitz an der Straße nach Neuenhagen gelegen, wurde zwischen 1722 und 1734 vom damaligen Besitzer des Gutes Dahlwitz, Samuel von Marschall, als Vorwerk gegründet. Aber erst mit dem Aufbau der Galopprennbahn im Jahre 1867 gewann Hoppegarten für Dahlwitz Bedeutung. Ursprünglich befand sich die Pferderennbahn für Berlin in Tempelhof. Als 1866 eine Seuche unter den ebenfalls dort stationierten Pferden der Gardekavallerie ausbrach, mußte für die Gestüts- und Rennpferde eine neue Unterkunft gesucht werden. Der Besitzer des Tempelhofer Rennstalls F. Andre konnte seine Pferde in den leerstehenden Ställen der Dahlwitzer Posthalterei, dem sogenannten "Oberhof" unterbringen. Ein Jahr später pachtete er das Vorwerk in Hoppegarten vom Besitzer des Gutes Heinrich von Treskow, gründete das "Deutsche Union-Gestüt F. Andre" und legte den Turf der Rennbahn an. Der am 15. Dezember des gleichen Jahres ins Leben gerufene "Union Klub" übernahm im Mai 1868 das Gestüt von Andre. Das erste offizielle Rennen auf der neu angelegten Rennbahn fand am 17. Mai 1868 statt. Bereits nach Abschluß der ersten Saison begannen die Arbeiten zu Verbesserungen und Erweiterungen der Rennbahn. Es entstand ein Logierhaus in der Goetheallee 48, um angereisten Jockeys und Pferdebesitzern eine Übernachtungsmöglichkeit zu bieten. Auch außerhalb der Rennbahnanlage entwickelte sich eine rege Bautätigkeit. Graf Henckel war der erste, der sich einen festen Stall, die sogenannten "Henckel-Stallungen", bauen ließ. Nachdem 1869 die ersten großen Rennen gelaufen wurden, ließen sich zunehmend Trainer und Jockeys in Hoppegarten nieder. Besonders viele ausländische Jockeys - Tschechen, Österreicher und insbesondere Engländer - wurden hier heimisch. Aber auch wohlhabende Bürger, die sich die Haltung von Rennpferden leisten konnten, bauten sich Wohnhäuser mit Stallungen. Einige wenige Anwesen besaßen eigene Trainierbahnen.

Im Jahr 1875 kaufte der bislang als Pächter auftretende Union Klub das 1200 Morgen große Rennbahngelände. Die ersten aus Holz errichteten Tribünen wurden 1886/88 durch massive Neubauten ersetzt.

Die sich in Hoppegarten niederlassenden Rennstallbesitzer nutzten zuerst die Grundstücke der Goetheallee und Lindenallee wegen ihrer Nähe zur Rennbahn, als Bauplätze. Zwischen ca. 1880 und 1900 entstand ein Gebäudetypus aus traufständigem zweigeschossigen Wohnhaus, mit den Hof U-förmig umschließenden Ställen und auf dem rückwärtigen Teil des Grundstücks gelegenen Trainieranlagen. Die Rennbahn wurde gerahmt durch die repräsentativ gestalteten Fassaden der sich mit ihrer Schauseite zur Rennbahn orientierenden Villen.

Bei später gebauten Rennstallanlagen, die nicht mehr nur in unmittelbarer Nähe zur Rennbahn errichtet wurden, wiederholte sich in leicht abgewandelter Form, je nach Größe des Stalls oder örtlichen Gegebenheiten des Grundstücks diese Bebauung. Doch gab es unter den verschiedenen Rennstallanlagen einige, die in ihrer Gesamtgestaltung oder Ausstattung einmalig blieben, wie zum Beispiel die von einem weiträumigen Park umgebene schloßartige Villa in der Ernst-Thälmann-Str. 2-12. Das im romantisierenden Stil errichtete Haus mit reich ausgestatteten Erdgeschoßräumen ist neben dem Schloß das größte Wohnhaus in Dahlwitz-Hoppegarten. Die zum Haus gehörenden Pferdeställe befanden sich nicht wie sonst üblich in direkter Nachbarschaft zur Villa, sondern standen ohne direkten Bezug am südlichen Ende des Grundstücks.

Gemeindevertretung

Dahlwitz-Hoppegarten

Eine architekturgeschichtlich besonders anspruchsvoll gestaltete Rennstallanlage mit Villa befand sich auf dem Grundstück in der Rennbahnallee 107 in Anlehnung an einen barocken Herrensitz mit ursprünglich ehrenhofartig angeordneten Stallungen, großflächiger Parkanlage mit auf die Villa zuführender Allee und kunstvoll ausgebildeter schmiedeeisener Einfriedung zur Straße.

Ebenso die von einer Parkanlage umgebene Rennstallanlage mit Villa in der Frankfurter Chaussee 58-60. Das zur Straße liegende ehemalige dreiflügelige Stallgebäude mit Gesindewohnungen in den Kopfbauten öffnete sich mit seinem Innenhof zum Park. Im Gegensatz zu der zurückhaltend dekorierten Fassade der 1921 errichteten Villa ist besonders die Eingangshalle mit offenem Kamin, Holztäfelung und Schnitzereien im Stile der Renaissance aufwendig gestaltet. Zu dem Wohnhaus, das sowohl von der Straße als auch vom Stall zurückgesetzt in dem heute dicht bewachsenen Grundstück liegt, führt eine leicht geschwungene Allee.

Einen ähnlich repräsentativen Anspruch hat die zur Straße liegende Villa der Rennstallanlage Lindenallee 70. Der hinter der Villa sich befindende Hof des Rennstalls wird durch das L-förmige Boxenstallgebäude und das Wohn- und Remisenhaus dreiseitig eingefasst. Auf dem hinteren Teil des Grundstücks befindet sich eine weitläufige Pferdekoppel.

Neben diesen Anlagen entstanden entlang der Lindenallee und Rennbahnallee eine Reihe kleinerer Landhäuser und größere Villen. Im Unterschied zu den beschriebenen Rennstallanlagen wurden die meisten dieser Häuser ohne Rennpferdstallungen errichtet. Viele der Bauherren dieser Häuser standen zwar direkt oder indirekt mit der Rennbahn in Verbindung, besaßen selber aber keine Rennpferde (z. B. Lindenallee 40, Rennbahnallee 111).

Städtebauliche Strukturen

In den Jahren zwischen 1868 und 1920 entstanden eine Vielzahl von Bauten im direkten Zusammenhang mit der Entwicklung der Rennbahn. Neben den Gebäuden, die sich direkt auf dem Rennbahngelände befinden und für den Pferdesport nötig sind: Ställe, Tribünen, Bahnen, Verwaltung, Tierklinik etc., wurden außerhalb private Rennställe, Gestüte und zahlreiche villenartige Wohnhäuser gebaut. Waren in den ersten Jahren die in der Nähe zur Rennbahn gelegenen Grundstücke (Goetheallee, Lindenallee, Rennbahnallee, Bollensdorfer Weg) die bevorzugten Bauplätze, siedelten sich später auch im Dorf (Berliner Straße) Pferdebesitzer mit ihren Stallungen an. Hierbei kam es zu einer Überformung der ursprünglich rein auf landwirtschaftlichen Bedürfnissen ausgerichteten Grundstücksausnutzung durch die besonderen Notwendigkeiten der Pferdehaltung.

Das Gelände der Rennbahn wird einerseits durch die zum Rennbetrieb notwendigen Bauten, andererseits durch die Weitläufigkeit der eigentlichen Rennbahn mit ihrer gestalteten Grünanlage bestimmt. Die Gebäude befinden sich fast alle auf der nordwestlichen Seite des Grundstücks entlang der Goethe- und der Rennbahnallee.

Die großen das Gelände dominierenden Tribünegebäude wurden 1886 errichtet und Anfang der zwanziger Jahre unseres Jahrhunderts überformt. Ihre ziegelsichtigen Fassaden zeigen in sehr moderater Form Anklänge an den Expressionismus. Ebenfalls in diesem Stil wurden das Verwaltungsgebäude und die Pferdeklunik erbaut. Hingegen wurde das Gebäude der "alten Waage, des Pumpenhauses und der Sattelboxen" nicht überformt, sondern im Stil der Erbauungszeit gegen Ende des 19. Jahrhunderts belassen.

Die Gestaltung der Freiflächen zeugt von den englischen Einflüssen bei dem Bau der Rennbahn. Dies gilt insbesondere für die landschaftsgartenartige Grünanlage, die innerhalb der Bahn liegt. Der in Berlin ansässige königliche Bauschreiber und Privatarchitekt Carl Bohm orientierte sich bei der Konzeption der Hoppegartener Rennbahnanlage im Jahre 1867 auch an den Rennbahnen Paris-Longchamp und Chantilly.

Das Bedeutende an der Hoppegartener Rennbahn ist die Rennbahnanlage selbst. Sie besteht aus langen Geraden und weit geschwungenen Bögen. Die volle Bahnrunde mißt 2350 Meter und führt rechts herum. Nach einer kurzen Geraden geht es durch den ausladenden Bogen am Logierhaus, der im hinteren Stück leicht abschüssig angelegt ist. Dann folgt im ersten Drittel der sogenannten Gegengeraden, die 900 Meter lang ist, ein kleiner Hügel. Vom Dahlwitzer Bogen im Südwesten der Bahn geht es in die 30 Meter breite und 550 Meter lange Zielgerade. Die Hoppegartener Zielgerade gilt als die schwerste in Deutschland, weil sie den sogenannten Anberg enthält - eine leichte Steigung im Gelände vom Bogen an bis etwa 250 Meter vor dem Ziel. Eine andere Besonderheit und einmalig in Deutschland ist die 1400-Meter-Gerade für die Sprinterprüfung der zweijährigen Pferde. Sie beginnt im Südwesten kurz vor dem Bollensdorfer Weg und verläuft parallel zur Rennbahnallee. Die Senke am Fließ und der dadurch auf 600 Meter verlängerte Anberg stellen höchste Anforderungen an Pferd und Reiter.

Auch in technischer Hinsicht ist die Hoppegartener Anlage mustergültig. Durch eine bereits im letzten Jahrhundert angelegte unterirdische Bewässerungsanlage mit Drainage kommt es einerseits zu keinem harten Boden in trockenen Monaten, andererseits können schwere Regengüsse abfließen.

Zusammen mit dem Gelände der Rennbahn, des Landschaftsparks und des ehemaligen Weidelandes öffnet sich die Grünzone in Dahlwitz-Hoppegarten mit der nordwestlich der Rennbahn liegenden Birkensteiner- und der im Süden der Bahn sich befindenden Bollensdorfer Bahn fächerartig nach Nordosten. Speziell dem Gelände der Birkensteiner Bahn kommt eine auch für die Nachbargemeinde Neuenhagen große städtebauliche Bedeutung zu.

Gemeindevertretung Dahlwitz-Hoppegarten

In direkter Nachbarschaft zur Bahn siedelten sich nicht nur auf Hoppegartener Gemeindegebiet Rennstallanlagen an wie z. B. die von Tepper-Laski (An der Kath. Kirche 4), sondern auch in Neuenhagen ließen sich Pferdebesitzer mit ihren Stallungen nieder wie der Graditzer Rennstall beweist. Wegen der Nähe zur Bollensdorfer Bahn entstanden auch am Bollensdorfer Weg (Nr. 37) und an der Frankfurter Chaussee (Nr. 58-60) Rennställe.

Als typischer Vertreter eines Rennstalls in Hoppegarten kann die Grundstücksbebauung in der Goetheallee 14 angesehen werden. Die von dem Maurermeister Conrad 1895 für den Rennstallbesitzer H. Brown erbaute Villa der Rennstallanlage besteht aus zwei Etagen mit je einer Wohnung. Die untere Wohnung bewohnte der Besitzer, die obere der Trainer des Rennstalls. Der Eingang sowie das Treppenhaus liegen wie auch die Einfahrt zum Hof an der Seite des Hauses. Das Verblendmauerwerk der Fassade besteht aus rotem Klinker, während die Fensterlaibungen und -verdachungen sowie die Schmuckelemente angeputzt wurden. Die Gestaltung des Äußeren lehnt sich maßvoll am Stil der Renaissance an. Die Villa steht frei, die hufeisenförmig um den Hof angeordneten Wirtschafts-, Wohn- und Stallgebäude liegen zurückgesetzt.

Wie bei Rennställen üblich, sind die Gebäude zur Unterbringung der Pferde als Boxenställe errichtet worden. Über den Ställen im Drempeigeschoß ist der Heuboden untergebracht. Das Wohnhaus für das Stallpersonal liegt im giebelständigen Kopfbau des rechten Stalls. In diesem zweigeschossigen Bedienstetenwohnhaus sind die Wohnräume im ersten Stock untergebracht, während das Erdgeschoß mit Wirtschaftsräumen genutzt wird. Auf dem hinteren Teil des Grundstücks befindet sich eine eigene Trainierbahn, die ursprünglich überdacht gewesen ist.

Durch diese Anlage, wie auch durch die anderen Häuser der Goetheallee und der Rennbahnallee, erhält die Rennbahn mit der einseitigen Bebauung der Straßen und den repräsentativ gestalteten Fassaden der Villen eine anspruchsvolle architektonische Rahmung. Die reich gegliederten Schauffassaden, die im Kontrast zu den einfachen Hoffassaden der Villen stehen, stellen einen direkten Bezug zur gestalteten Landschaft der Rennbahn her. Die Rennbahnleitung baute auch außerhalb ihres Geländes Gebäude, die zum Betrieb einer Rennbahnanlage gehören. So wurde als eines der ersten Gebäude das Logierhaus in der Goetheallee 48 errichtet, um angereisten Jockeys und Pferdebesitzern eine Übernachtungsmöglichkeit zu bieten. In unmittelbarer Nähe, in der Poststraße, wurde ein Auktionshaus errichtet mit Vorführung und Koppel, in dem an bestimmten Tagen Vollblutpferde versteigert wurden.

Durch den Zuzug der vielen Ausländer nach Hoppegarten, zumeist Tschechen, Österreicher und Engländer und durch die Besiedelung der umliegenden Gemeinden mit Gartenstädten stieg der Anteil der katholischen Bevölkerung. Für sie wurde 1905 die "Katholische Kirche St. Georg" erbaut. Das Unternehmen wurde vom Union Klub mit der Bereitstellung eines Baugrundstücks unterstützt. Die direkt am Ortsausgang nach Neuenhagen liegende Kirche ist ein maßvoll gestalteter neogotischer Backsteinbau. Der nach Süden stehende Turm ist mit einem schieferverkleideten, langgestreckten, pyramidenähnlichen Dach bekrönt. Die Kirche ist Zeuge der allgemeinen städtebaulichen Entwicklung des Berliner Umlands und der speziellen Bevölkerungsentwicklung in Hoppegarten.

Im direkten Zusammenhang mit der Entwicklung der Rennbahn steht die Einrichtung eines Bahnhaltendes, der sogenannten Ostbahn, in Hoppegarten. Der Streckenabschnitt zwischen Berlin und Gusow wurde im Oktober 1867 in Betrieb genommen. Wegen der geringen Bevölkerungsdichte dieser Region gab es nur zwei Haltepunkte an der Strecke Berlin-Gusow, Neuenhagen und Strausberg. Das Personenaufkommen war anfänglich gering und der Güterverkehr beschränkte sich weitgehend auf den Transport landwirtschaftlicher Produkte. Mit dem Aufschwung Hoppegartens als Standort der Berliner Pferderennbahn wurde auch ein Haltepunkt in Hoppegarten immer dringender. Die ersten Sonderzüge zu den Renntagen hielten noch auf freier Strecke. Im September 1869 wurde die Genehmigung erteilt, ein Empfangsgebäude zu errichten: Bestehend aus einem Wartesaal für die Allgemeinheit sowie einem weiteren für hochgestellte und fürstliche Personen, samt Dienerzimmer und Toilette. Daneben befand sich in diesem Gebäude ein Stationsbüro, Telegraphenamt, Aufenthaltsraum für die Bahnhofsbeschäftigten und ein Geräteraum. Das 1870 fertiggestellte Bahnhofsgebäude wurde in den neunziger Jahren durch einen Neubau ersetzt, der mehrere Funktionen (Empfang, Stationsbüro, Gepäckaufbewahrung) unter einem Dach vereinigte.

Mit der Fertigstellung der Ostbahn wurde die Posthalterei mit der Poststelle an der Frankfurter Chaussee zugunsten des Transports der Postgüter über den schnelleren Schienenweg 1869 aufgegeben. Das neue Postamt in Dahlwitz-Hoppegarten, Poststraße 5, fand aus verkehrstechnischen Gründen seinen Standort in der unmittelbaren Nähe des neu geschaffenen Hoppegartener Bahnhofs.

Bemerkenswert sind die teilweise erhaltenen Einfriedungen der Hausgrundstücke. Neben den schmiedeeisernen Gittern der Häuser, die ab ca. 1880 gebaut wurden, finden sich an älteren Gebäuden Einfriedungen aus Ziegel- und Kalkstein oder Ziegel- und Bruchstein, die dem Dorf ein einheitliches Gesicht verliehen haben (an einigen Stellen neuzeitliche Umzäunungen unterschiedlicher Formen und Materialien, die das Ortsbild erheblich stören und nicht denkmalrelevant sind).

Gemeindevertretung Dahlwitz-Hoppegarten

Der Denkmalwert von Dahlwitz-Hoppegarten ist im historischen Siedlungsgrundriß und in der das äußere Erscheinungsbild des Ortes prägenden Bausubstanz gegeben. Er umfaßt die gesamte historische Struktur und Bebauung der Ortschaft, die maßgeblich durch den Bau der Rennbahn und die damit einhergehende Ansiedlung der Rennställe und Gestüte geprägt worden ist. Das Dorf Dahlwitz-Hoppegarten mit seinem Schloßpark und der Rennbahn, einschließlich der Trainierbahnen folgt einer bis heute erlebbar gebliebenen Gesamtkonzeption. Durch Straßenverlauf, Bebauung und Freiflächengestaltung werden die wichtigsten Phasen der Ortsentwicklung anschaulich dokumentiert. Die erhaltenen Siedlungsstrukturen und die umfänglich bewahrte historische Bausubstanz des Ortes geben Zeugnis von einer regional untypischen, seit 1867 durch den Pferdesport geprägten, wirtschaftlichen, sozialen und architektonischen Entwicklung von euroäischem Rang. Dahlwitz-Hoppegarten stellt ein wertvolles Denkmal dörflicher Strukturen im brandenburgischen Raum dar, an dessen Schutz öffentliches Interesse besteht.

§ 4 Rechtsfolgen

Mit Inkrafttreten dieser Satzung unterliegen das Erscheinungsbild des Denkmalbereichs, einschließlich der vom sachlichen Geltungsbereich erfaßten baulichen Anlagen, Straßenräume und Grünflächen mit ihrer das äußere Erscheinungsbild tragenden Substanz den Schutzvorschriften des Denkmalschutzgesetzes des Landes Brandenburg. Die Paragraphen 12 und 15 des Denkmalschutzgesetzes werden in der Anlage 2 nachrichtlich wiedergegeben.

§ 5 Inkrafttreten

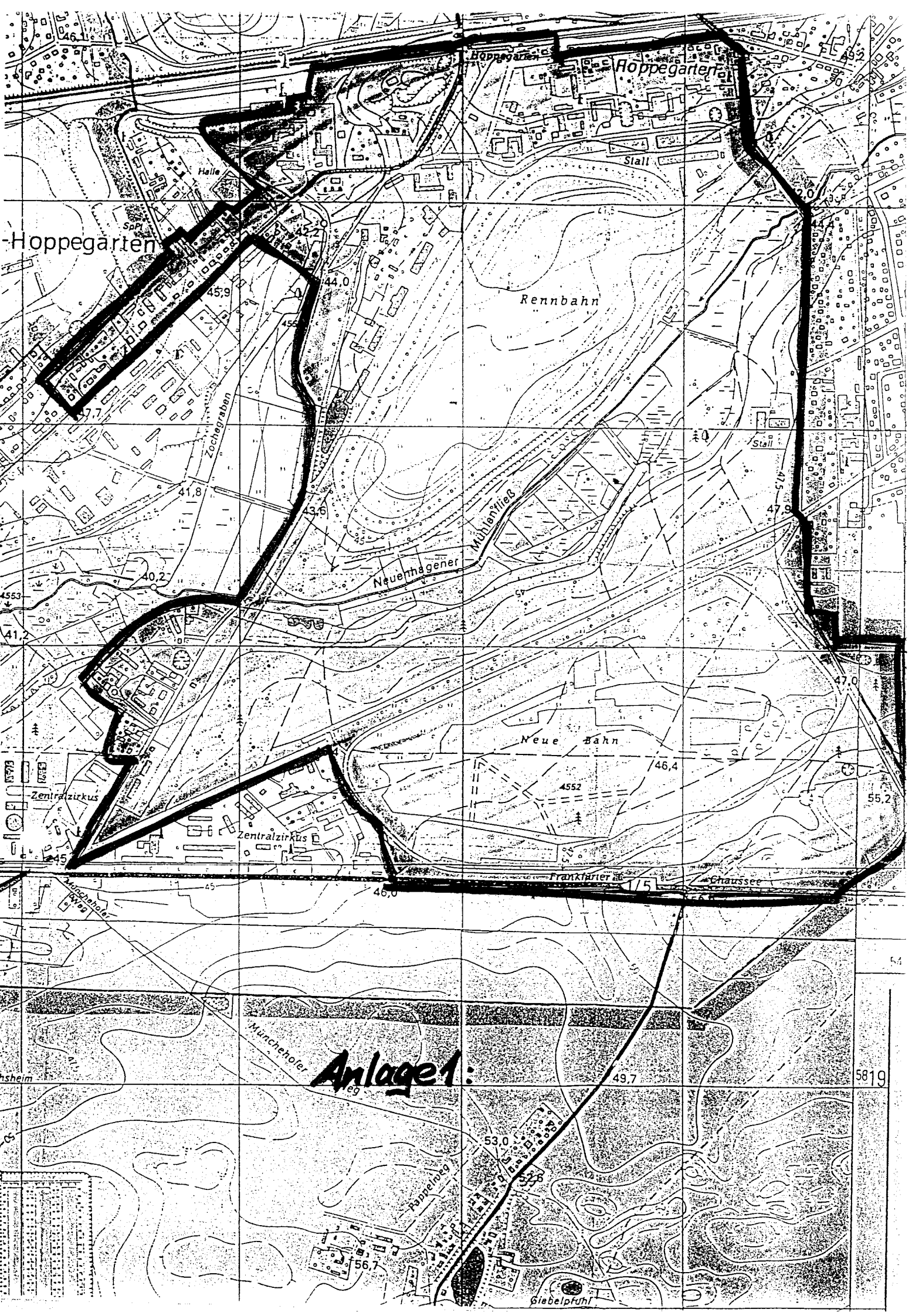
Die Stellungnahme des Brandenburgischen Landesamtes für Denkmalpflege zur Satzung liegt in der Gemeinde vor. Die Satzung tritt am Tage nach der öffentlichen Bekanntmachung in Kraft.

Dahlwitz-Hoppegarten, 06.07.1998



Vorsitzender der Gemeindevertretung

Amtsdirktor



Anlage 1: