



Lageplan M: 1:2000



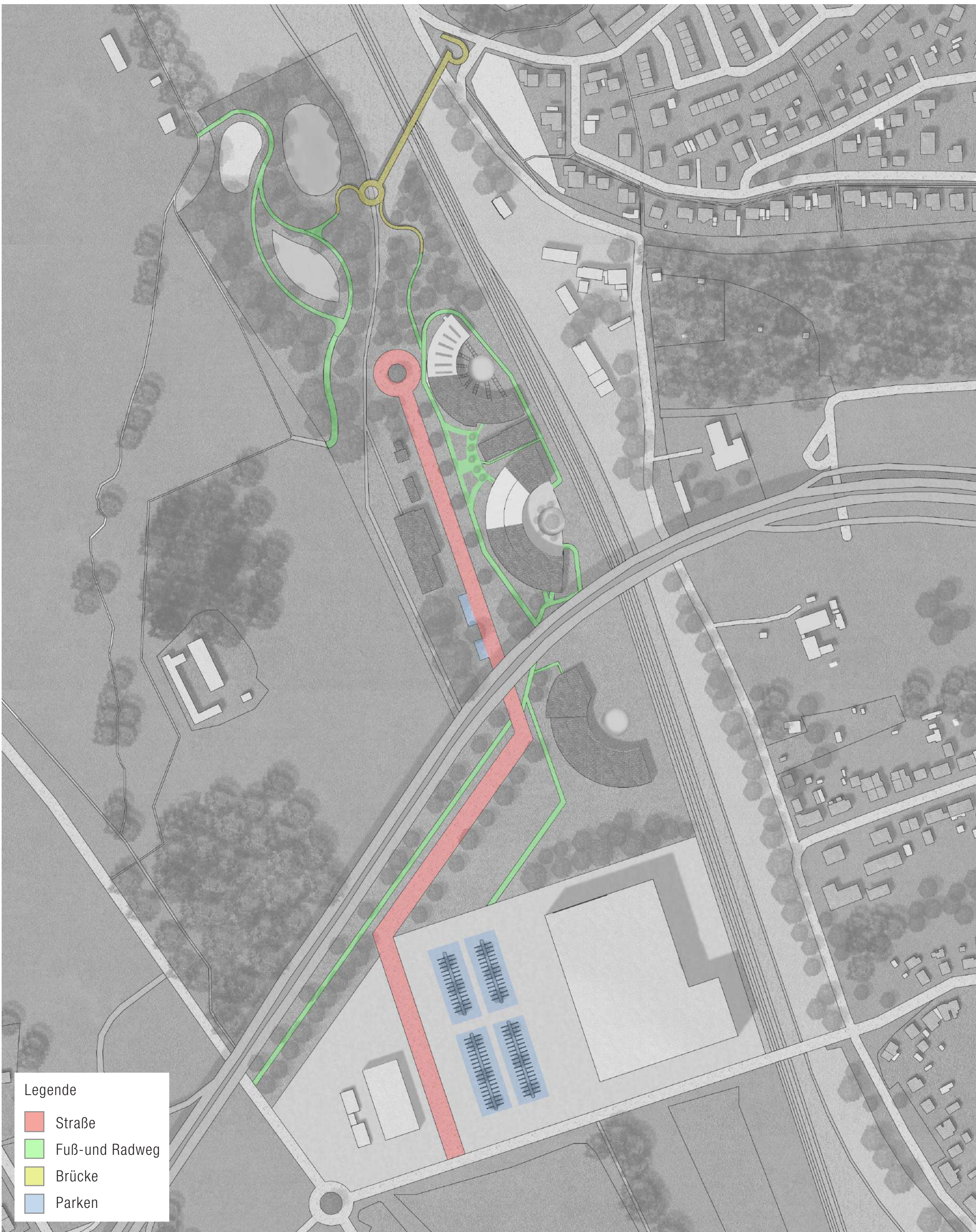
Vogelperspektive vom Eingang zwischen Lockshuppen 1 und Lockshuppen 2

Alt und Rund

REVITALISIERUNG VON DREI LOCKSCHUPPEN IN STRALSUND

Drei Lockshuppen warten auf ihr Erwecken. Seit vielen Jahren stehen auf einer Gesamtfläche von 65.000 m² drei ehemalige Ringlockshuppen leer. Mit der Zeit holte sich die Natur ihre Fläche zurück und somit zerfiel das Bahnbetriebswerk der Hansestadt Stralsund immer mehr. Grünflächen verwilderten und die Lockshuppen fielen ein und wurden teilweise mit Bäumen und Sträuchern überwachsen. Die Lockshuppen stammen aus verschiedenen Zeiten und weisen somit auch verschiedene Zustände auf. Der erste von den drei Lockshuppen wurde einst 1879 erbaut und elf Jahre später erweitert. Allerdings war dieser auch der erste, welcher stillgelegt wurde. Lockshuppen zwei wurde 1895 erbaut und ebenfalls einige Jahre später durch einen Anbau erweitert. Der jüngste Lockshuppen und somit auch der besterhaltene Lockshuppen 3 stammt aus dem Jahre 1917. Er wurde noch bis 2001 genutzt. Dies hängt aber vor allem mit dem aus DDR Zeiten stammenden Anbau zusammen, welcher lange Zeit als Bürofläche genutzt wurde. Im Zuge eines Entwurfprojektes der Hochschule Wismar wurde ein Konzept entwickelt, die mit Tradition behafteten Lockshuppen und das dazugehörige Gebiet wieder zum Leben zu erwecken. So setzen wir uns die Hauptziele, das Gebiet besser an die Stadt anzubinden und währenddessen die Lockshuppen interessanter für Besucher zu gestalten. Die Geschichte des Ortes sollte dabei nie vergessen werden. Durch die ungünstige Lage des Gebietes werden die Franken- und Tribseervorstadt voneinander getrennt. Die Schwierigkeit bestand dabei darin, diese beiden Gebiete möglichst einfach, aber auch attraktiv zu verbinden. Infolge dessen wurde hierfür eine Fußgängerbrücke im Norden des Planungsgebietes entworfen. Diese verbindet auf der einen Seite nicht nur die beiden Stadtteile miteinander, sondern bildet eine fußläufige Anbindung der Tribseervorstadt an die Altstadt. Zusätzlich ist sie ein Aushängeschild für das gesamte Gebiet und soll schon beim da-runter Durchfahren dazu einladen das Gebiet erkunden zu wollen. Um mit dem Gebiet möglichst viele

verschiedene Besucher anzulocken, wurden die Nutzungen aufeinander abgestimmt und breit gefächert. So befindet sich im nördlichen Teil des Planungsgebietes ein neu integrierter und angesiedelter Park, welcher hauptsächlich Möglichkeiten für jüngere Leute und Familien bietet. So kann man hier einen Skatepark mit einer Streetart-Wand finden und einen geräumigen Spielplatz mit angrenzendem Bolzplatz. Aber auch die etwas älteren Leute finden auf einer der zahlreichen Bänke einem Platz zum entspannen. Zum Beispiel am neu geschaffenen Teich im Herzen des Parks, welcher einen direkten Blick auf die Lockshuppen aufweist. So soll das Interesse der Besucher geweckt werden, auch das angrenzende Gebiet der Lockshuppen erkunden zu wollen. Der südliche Teil des Grundstückes wird durch ein Abstellgleis der Deutschen Bahn vom nördlichen Teil räumlich getrennt. Um dies aber zu keinem Hindernis zu machen, wurde die neu geplante Brücke so platziert, dass sie sowohl die Stadtteile miteinander verbindet, als auch das Überwinden des Abstellgleises ermöglicht. Im südlichen Teil angekommen, wird die Parkatmosphäre weitergeführt. So wird der neuen massiven Straße, welche nur für die Be- und Entlieferung geplant ist, ihre Schwere durch eine Baumallee zwischen Straße und Gehweg genommen. Auch die Plätze zwischen den Lockshuppen werden mit Grün- und Sitzflächen aufgelockert und laden zum Verweilen ein. An den zahlreichen Außenraumflächen gibt es verschiedenste Objekte aus der damaligen Zeit zu entdecken, wie zum Beispiel die alten Gleise, Elemente der Stumpfgleise oder die Freiluftmaschinen. Somit soll das Gebiet nicht nur die bahnteressierten Hobbyisten ansprechen, sondern ein überregionales Anlaufziel für Familien, Schulklassen und Touristen sein. Auch im Inneren der Lockshuppen geht die Geschichte nicht verloren. In Kombination mit den verschiedenen Nutzungen soll so einem Tagesausflug nichts im Wege stehen.



Piktogramm zum Erschließungskonzept



Außenperspektive vom Grünraum



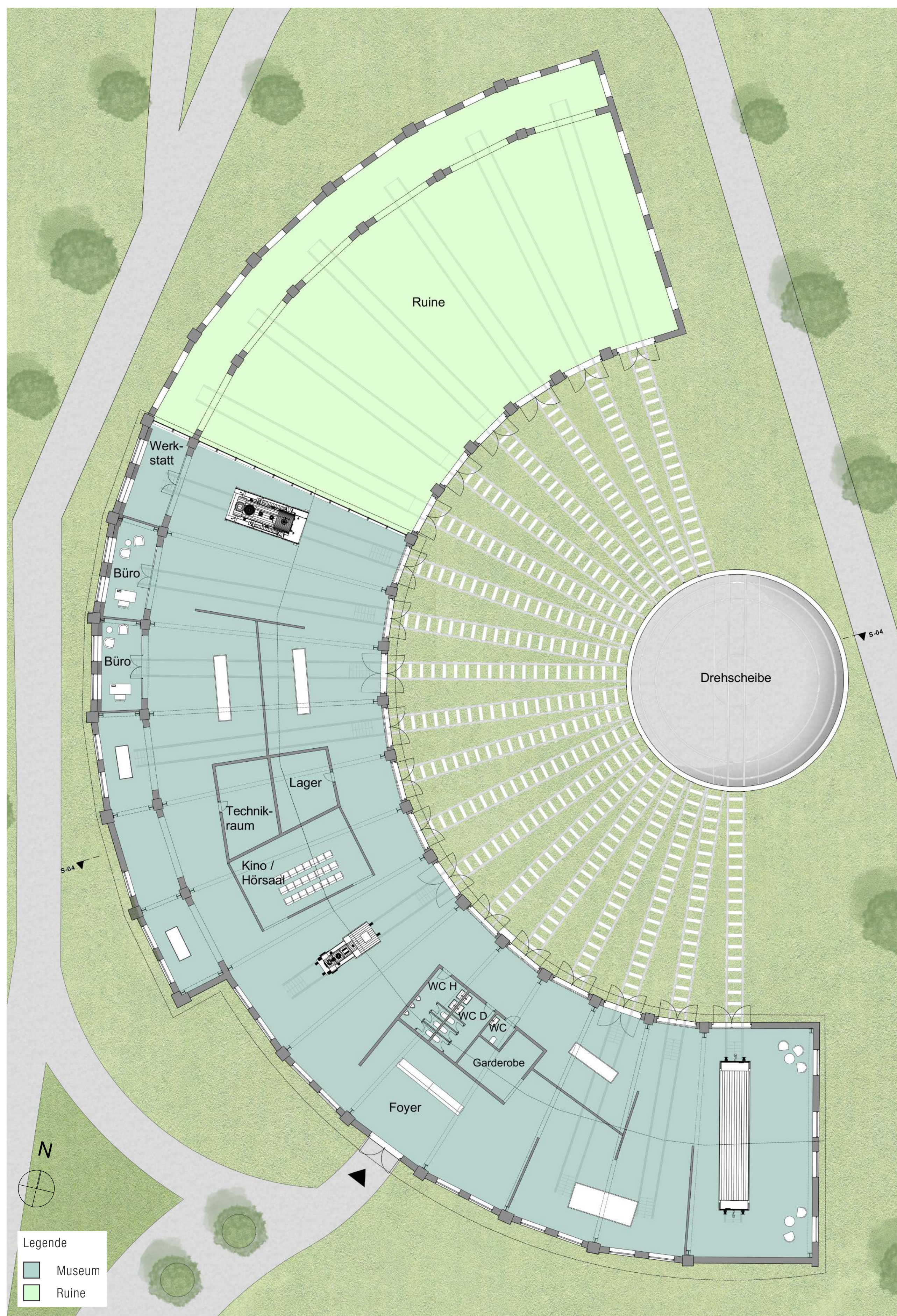
Außenperspektive Skatepark



Fußgänger- und Fahrradbrücke



Außenperspektive Spielplatz



Grundriss Ergeschoss M: 1:200



Vogelperspektive vom Lokschuppen 1

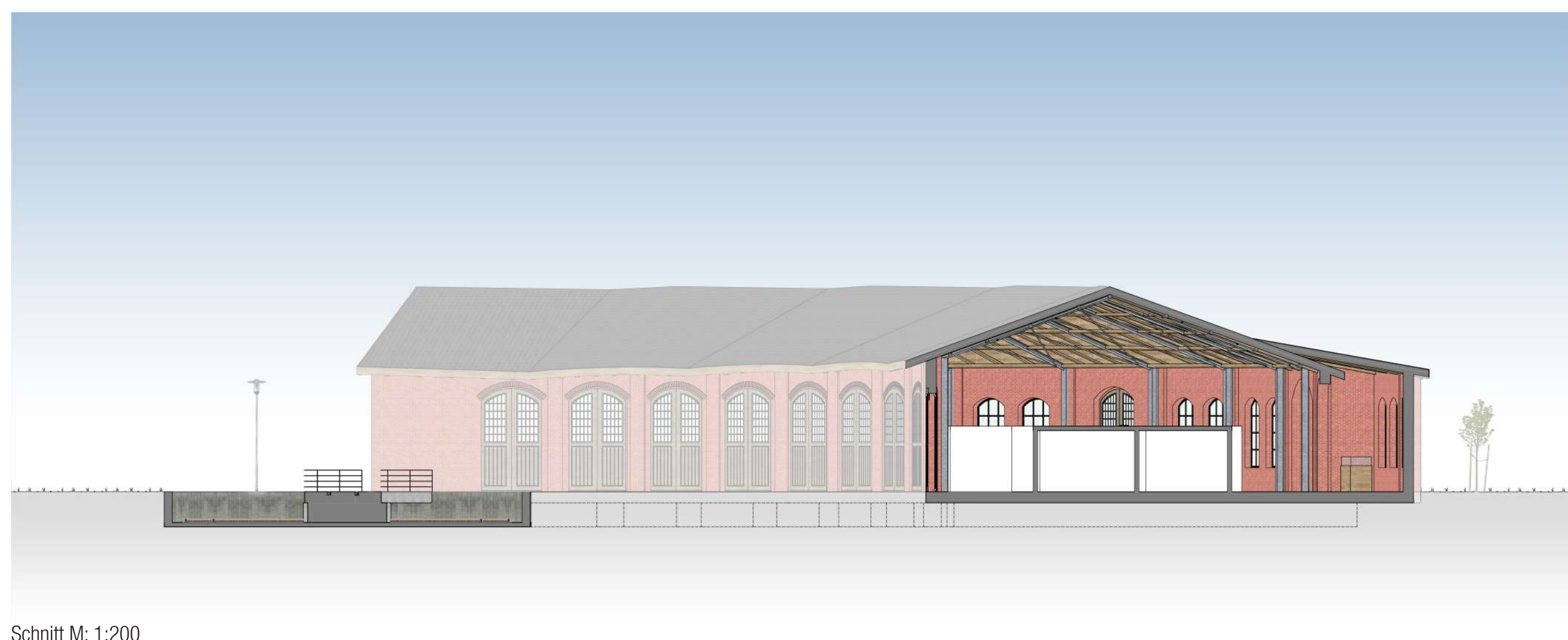
Lokschuppen 1

Das älteste Gebäude des Bahnbetriebswerkes ist der Lokschuppen Eins. Durch sein fast 150-jähriges Bestehen ist er in einem desolaten Zustand vorzufinden. Das Dach ist zu 2/3 des Bereiches eingestürzt beziehungsweise marode. Fenster wurden herausgebrochen, Teile des Lokschuppen wurden entfernt oder sind eingefallen. Die Hauptwände sehen allerdings auf dem ersten Blick tragfähig und verhältnismäßig unbeschädigt aus. Um den Kostenrahmen nicht unnötig in die Höhe zu treiben, wurde das Konzept für diesen Lokschuppen so entwickelt, dass nicht der gesamte Bereich saniert wird. Es wurde entschieden, ca. 1/3 des Lokschuppen unsaniert und in seinem jetzigen Zustand zu belassen und 2/3 wieder aufzubauen. Im alten Bereich wird das Dach komplett heruntergenommen und auch nicht wieder aufgebaut. Um die Ruine trotzdem erlebbar zu gestalten, wurde beschlossen, die alten Gruben der Gleise als Beete zu verwenden. So werden verschiedenste Pflanzen in den Gruben angesiedelt und durch einen kleinen Rundgang erlebbar gemacht. Um die Geschichte des Ortes spüren zu können, wurden Sitzmöglichkeiten im Freien geschaffen.

Die anderen 2/3 werden mit einem neuen Dach und einem neuen, innenliegenden Tragwerk in Form eines Stahlskeletts zu einem erlebbaren Innenraum, welcher dann über die gesamte Fläche die Eisenbahngeschichte den Besuchern in Form eines Mitmachmuseums näher bringen soll. Das Wechselspiel aus Historie und Moderne findet seinen Höhepunkt am Ende des Innenraumes, angrenzend an den Ruinenbereich. Durch eine meterhohen Pfosten-Riegel-Konstruktion mit Industrieglaselementen verschmilzt förmlich

der Übergang zwischen Innen- und Außenraum. Zusätzlich wird in diesem Bereich eine alte Lok ausgestellt sein, die zum einen die eigentliche Funktion des Lokschuppen aufzeigt, die Wartung und Aufbewahrung, aber zum anderen den Kontrast zwischen alt und neu verstärken soll. Über einen meterlangen Rundgang werden den Besuchern an verschiebbaren Leichtwänden die Geschichte der Bahn vermittelt. Immer mit Bezug auf das Stralsunder Lokschuppengebiet. An verschiedenen Stationen werden Mitmachaktionen vorzufinden sein, welche auch den jüngeren Besuchern das Verständnis für die Bahngeschichte erleichtern sollen. Im Museum wird es gleich mehrerer Attraktionen geben.

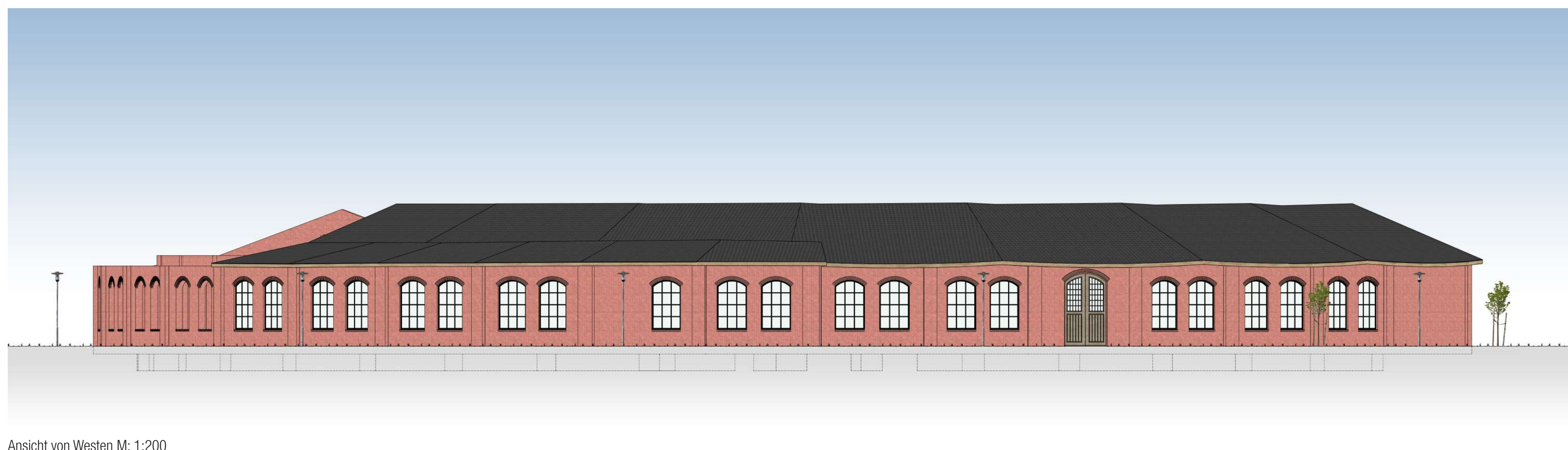
So werden hier Loks aus verschiedenen Zeiten ausgestellt, ein Kino und auch das Modell, welches sich jetzt noch neben dem Hauptbahnhof befindet, soll integriert werden. Der Außenbereich vor dem Lokschuppen bleibt fast in seinem ursprünglichem Zustand. Lediglich die Schienen werden vom Unkraut befreit und die noch vorhandene Drehscheibe wieder in Stand gesetzt und mit einer Absturzicherung versehen.



Schnitt M: 1:200



Außenraumperspektive Ruine



Ansicht von Westen M: 1:200



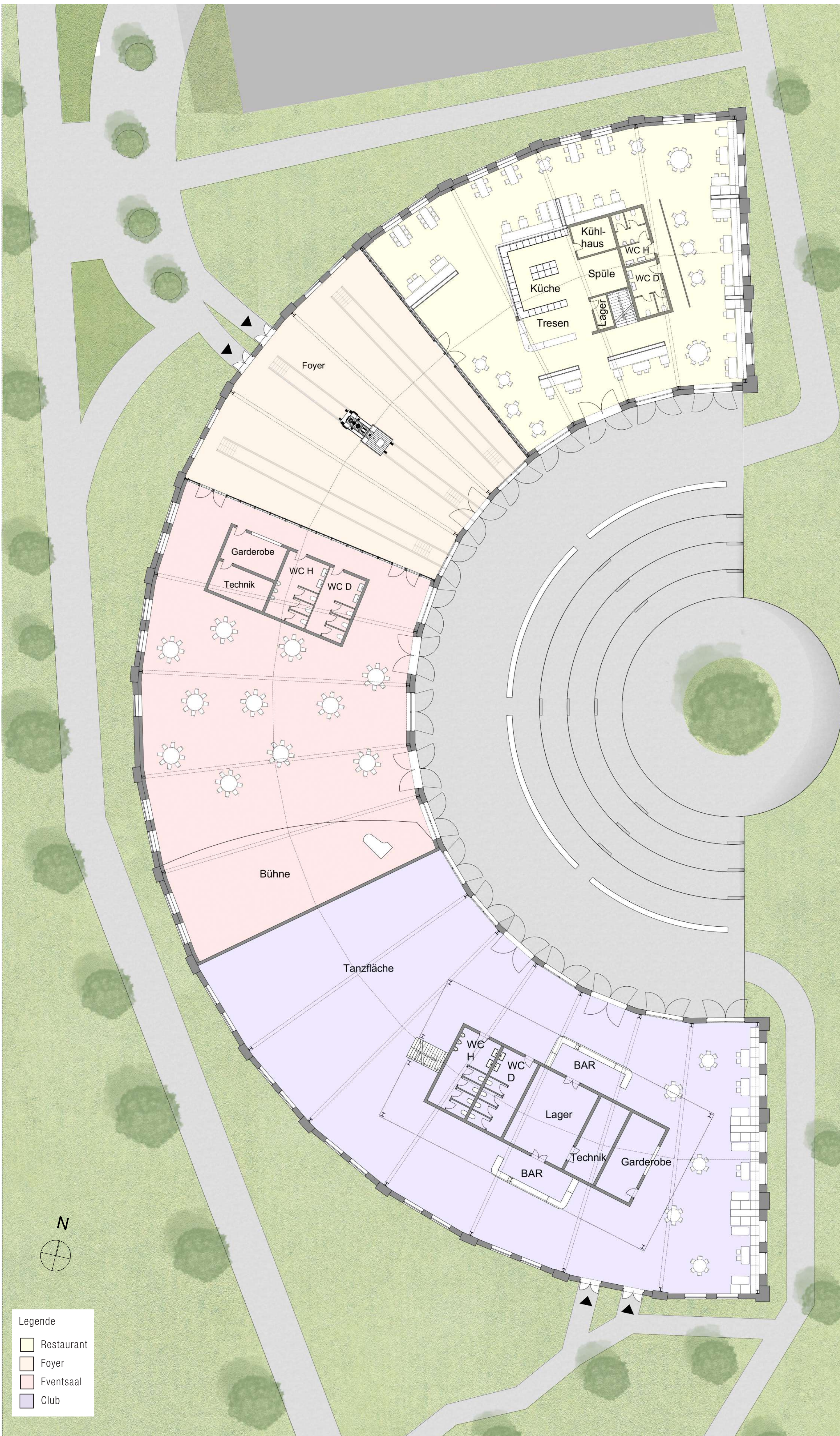
Innenperspektive im Museum



Ansicht von Osten M: 1:200



Innenraumperspektive im Museum



Außenraumperspektive vom Eingang Lokschuppen 2

Lokschuppen 2

Im Mittelpunkt der drei Lokschuppen befindet sich Lokschuppen 2. In Folge dessen sollte dieser Lokschuppen auch in unserem Entwurf ein besonderes Merkmal bekommen. Hierfür wurde das ebenfalls zerfallene Dach genutzt. An 75% des Lokschuppens wird ein neues, aber dem original nachempfundenen Dach angebracht. Die restlichen 25% werden als Glasdach ausgebildet. Dies bildet somit nicht nur einen Hingucker von außen, sondern außerdem gliedert es den Lokschuppen von innen. Der hellere Bereich wird schon fast als Eingangshalle zwischen den ersten beiden Nutzungen genutzt. Auch hier soll der Bezug zur Bahn hergestellt werden und eine Verbindung zum Museum geschaffen werden. Die alten Gruben werden verglast, sodass man in sie hineinschauen kann. Auf einer der drei Gruben im Eingangsbereich wird ebenfalls eine Lok ausgestellt. Somit ist es leicht eine Verbindung zwischen Museum und Restaurant zu schaffen. Angrenzend an diesem Bereich befindet sich das Lok-Restaurant, welche durch einen eingestellten Cube Platz für viele Gäste bietet. Auch hier werden alte Gegenstände mit Bahngeschichte an vereinzelten Stellen Platz finden. Auf der anderen Seite befindet sich ein Mietbarer Festsaal. Diese Kombination bietet eine hervorragende Symbiose. So können Gäste von Veranstaltungen entweder direkt im Restaurant essen oder das essen

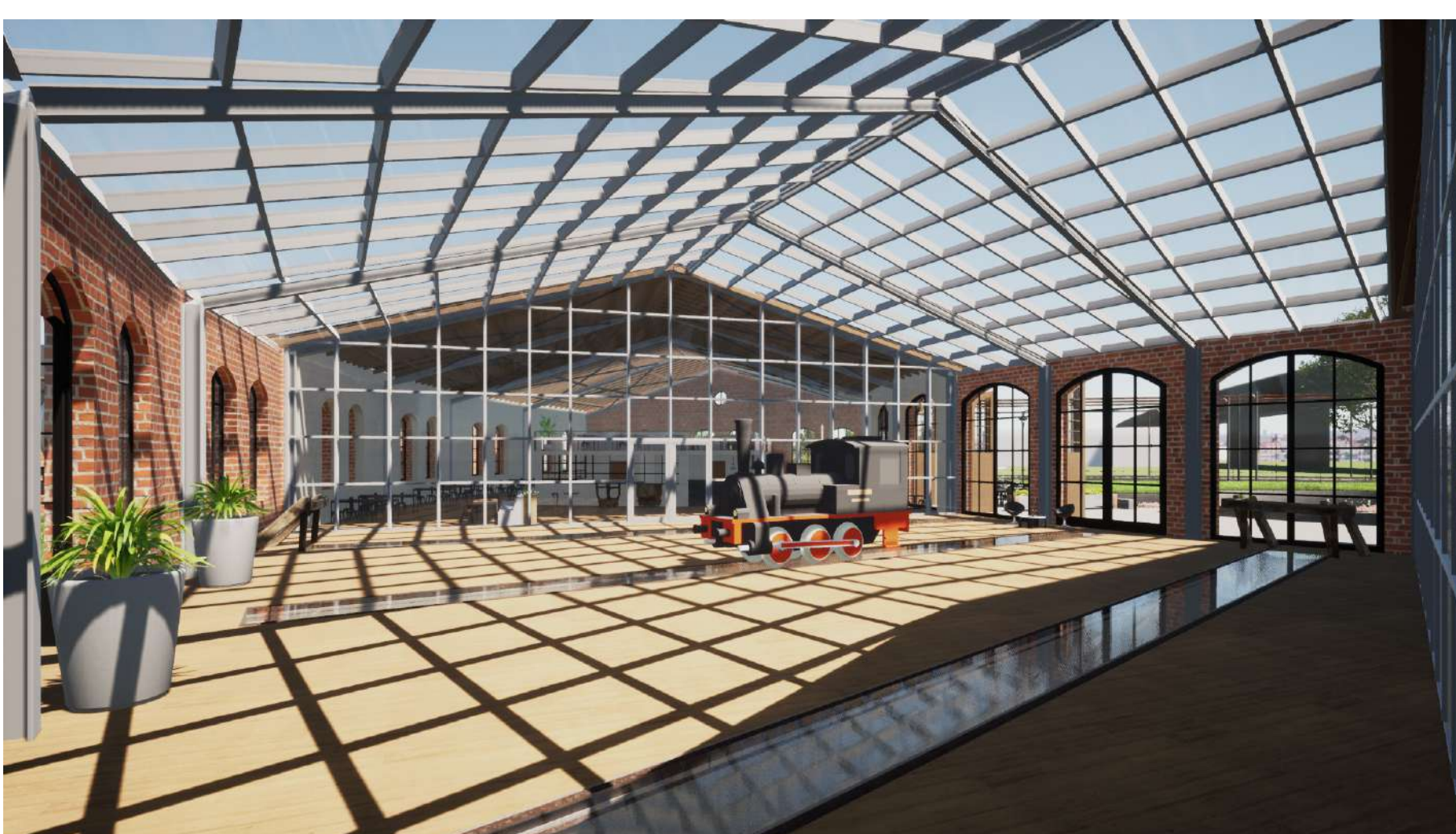
wird in den Saal geliefert. Der Saal bietet nicht nur Platz für Feste, sondern kann auch als Messe Halle für kleinere Aktionen wie Flohmärkte genutzt werden. Im südöstlichen Teil des Lokschuppens 2 befindet sich die letzte der drei Nutzungen. Die Anzahl der Nutzungen wurde hierbei an die Anzahl der Lokschuppen angepasst. Im letzten Teil befindet sich ein Abendclub, welche ebenfalls durch einen eingestellten Cube Platz für mehrere hundert Feiernde hat. Auch der Außenbereich steht im Mittelpunkt. Durch die Lage im des Zentrum des Gebietes soll auch dieser eine spezielle Gestaltung bekommen. So wurde die ursprüngliche Halbkreisform aufgelöst und die Schienen entfernt. Allerdings lässt sich in den neu angegliedert treppenartigen Sitzmöglichkeiten die Form der alten Drehscheibe wiedererkennen. Außerdem befindet sich hier ein kleiner Außenbereich des Restaurants und Freiflächen vor dem Club und dem Festsaal. Identisch zu Lokschuppen 1 wurde hier ein neues Tragwerk eingesetzt, welches die Außenwände entlasten soll. Durch die Nutzung Festsaal und Restaurant entschlossen wir uns dazu diese Bereich auch zu dämmen um eine bestmögliche thermische Hülle zu erreichen und auch längerer Aufenthalte gewährleistet zu können.



Schnitt M: 1:200



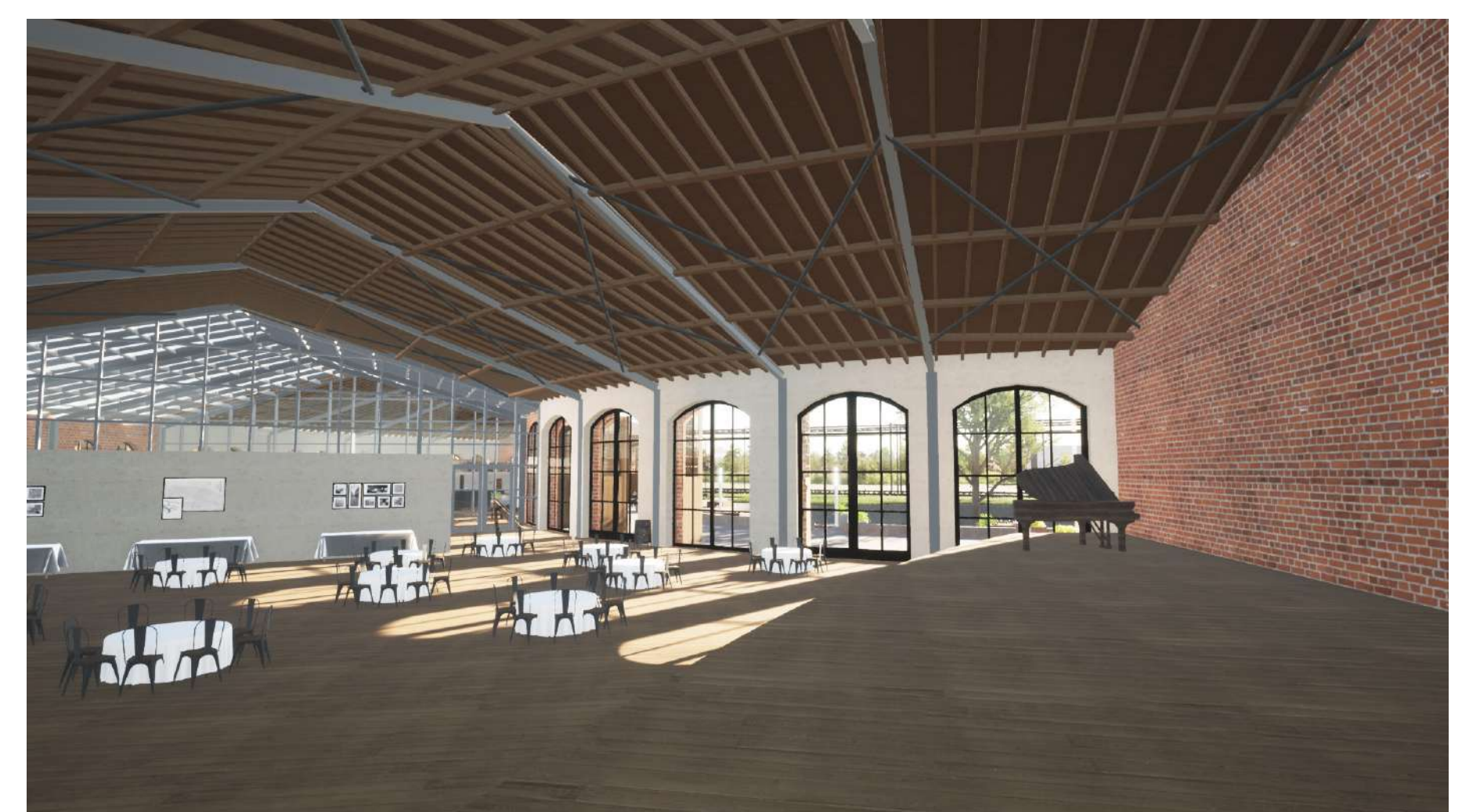
Ansicht von Osten M: 1:200



Innenraumperspektive vom Foyer



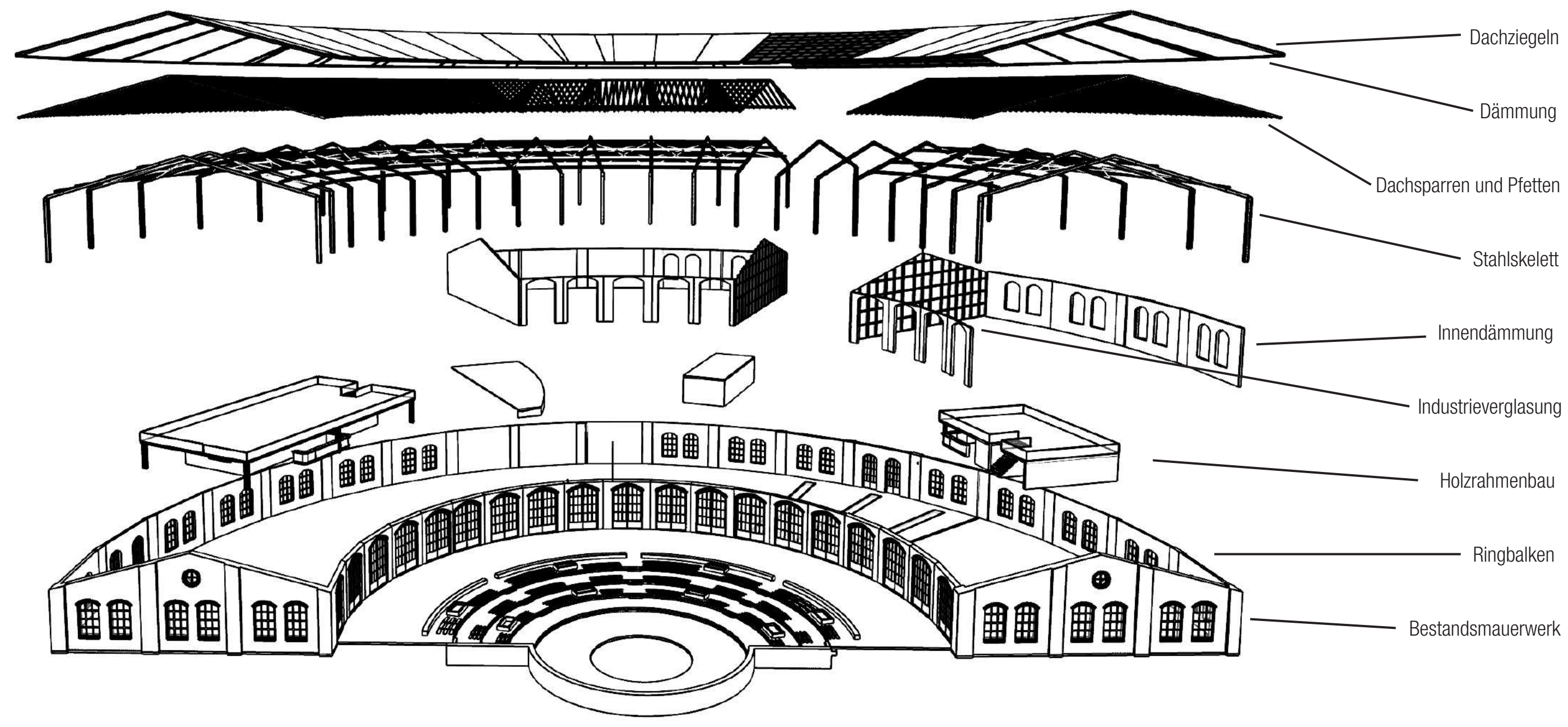
Innenraumperspektive vom Restaurant



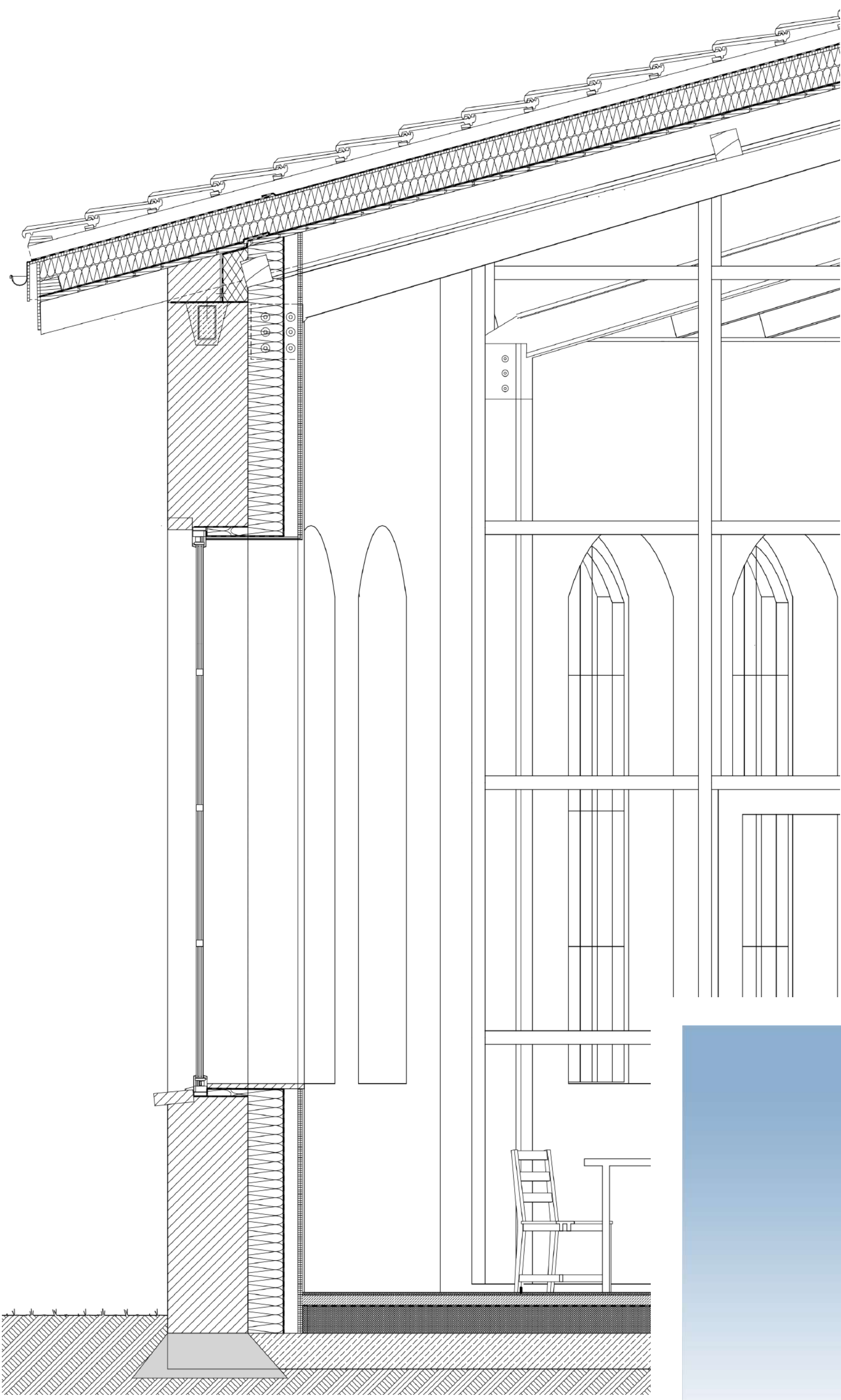
Innenraumperspektive vom Eventsaal



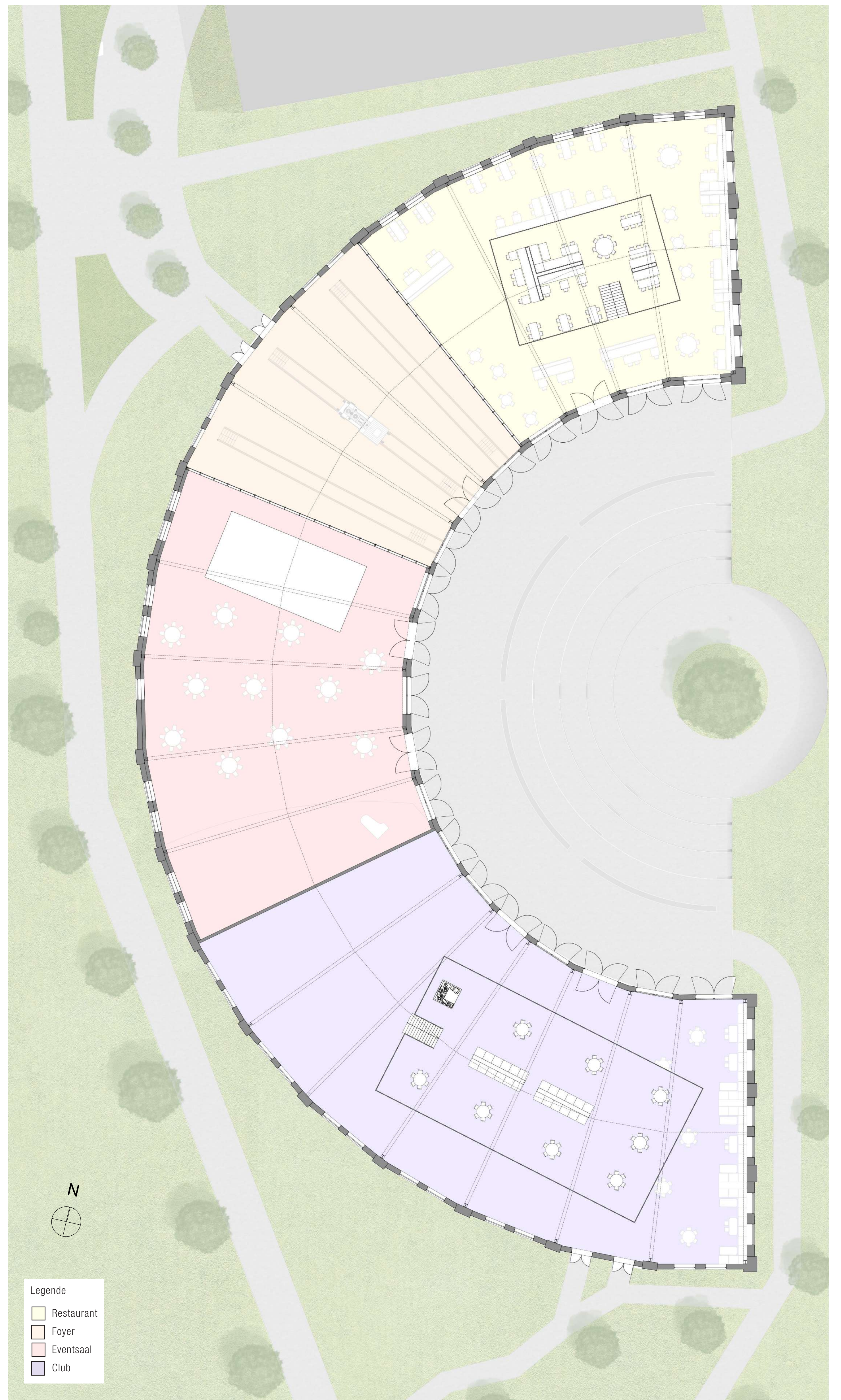
Vogelperspektive Lokschuppen 2



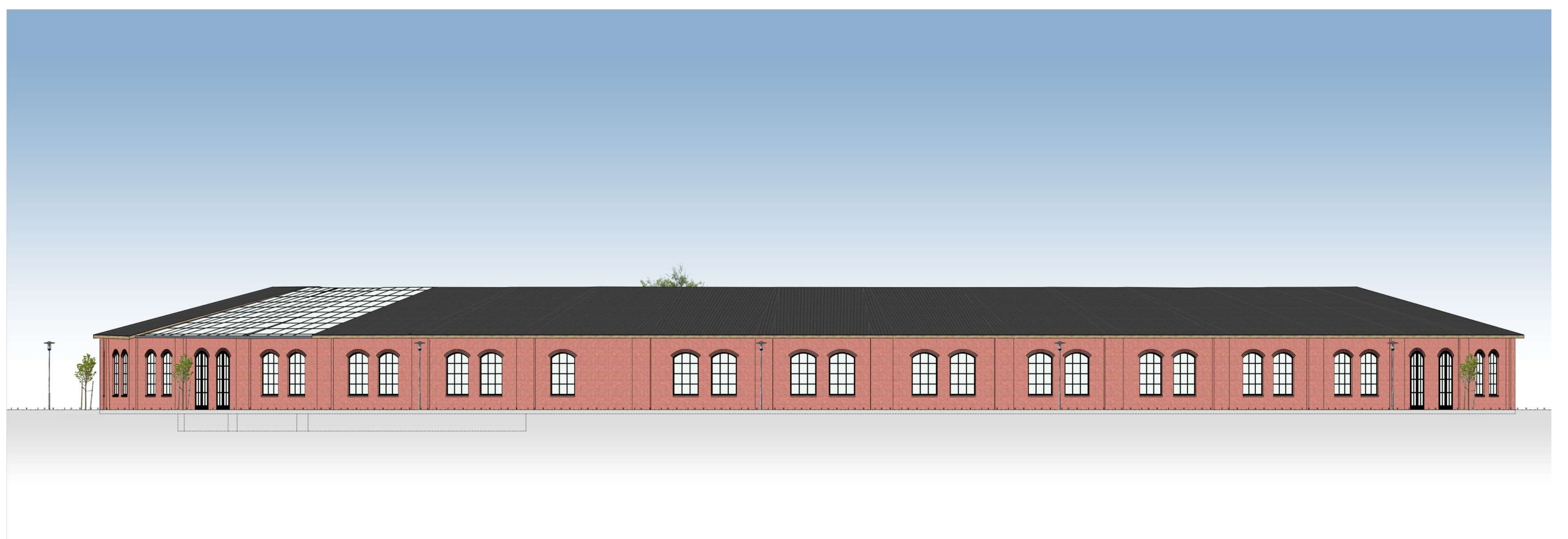
Explosionszeichnung zu Konstruktion und Material



Fassadenschnitt M: 1:20



Grundriss 1. Obergeschoss M: 1:200



Ansicht von Westeb M: 1:200



Innenraumperspektive vom Club bei Nacht



Außenraumperspektive der ehemaligen Drehscheibe



Außenraumperspektive mit Blick nach Norden