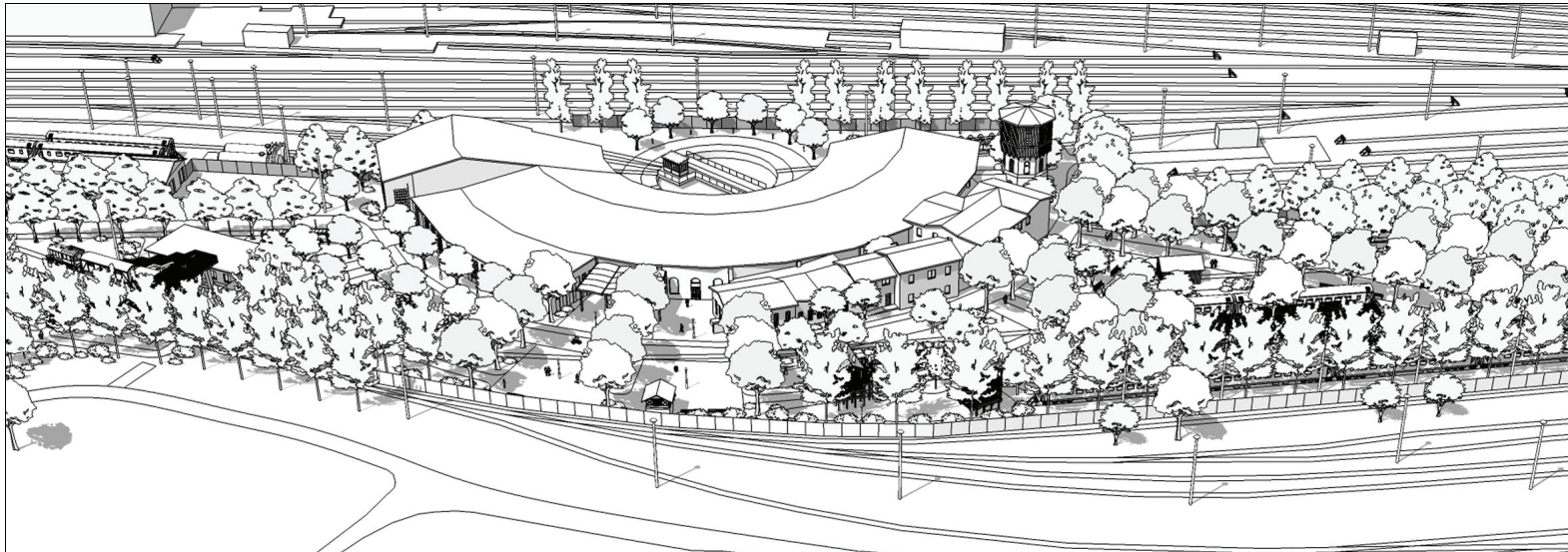


Master- Thesis zur Erlangung des akademischen Grades  
Master of Science im Studiengang Landschaftsarchitektur und Umweltplanung  
der Hochschule Neubrandenburg



Thema:

Freiflächenkonzept für das „EEZ - Eisenbahn Erlebnis Zentrum“  
(Lokschuppen Pomerania e.V. - Pasewalk)



Erarbeitung: Christian Siegert

Studienjahr: Sommersemester 2008

1. Betreuer: Prof. Thomas Oyen

2. Betreuer: Prof. Elke Mertens

vorgelegt am: 09.12.2008

## Einleitung

In ganz Deutschland gibt es zahlreiche stillgelegte Lokschuppen. Während die Mehrheit, dieser historisch bedeutsamen und zumeist schützenswerten Anlagen, dem Verfall preisgegeben sind, erleben manche eine Renaissance.

Aufgrund besonderer Merkmale (Akustik, Baustil) werden besonders Ring-Lokschuppen, die heute nicht mehr ihrem ursprünglichen Zweck dienen, gerne zu Kultur- und Veranstaltungszentren umgestaltet. Sie erfreuen sich zumeist größter Beliebtheit und bilden durch ihre Nutzungsänderung oftmals das kulturelle Zentrum einer Gemeinde. Die Attraktivität und Nutzungsvarianz durch die Symbiose von Kunst und historischer Bausubstanz kann hierbei äußerst facettenreich ausfallen. Während viele dieser Kulturforen rein dem Eventmanagement dienen, versuchen andere, neben der Funktion als Veranstaltungsort, auch speziell die Bahnhistorie, in Form kleinerer und größerer Exponate, dem geneigten Besucher näher zu bringen.

Innerhalb des Bahngeländes der Stadt Pasewalk befindet sich ein solcher Lokschuppen, der durch den lokalen Verein „Lokschuppen Pomerania e.V.“ genutzt und gefördert wird. Vorrangige Aufgabe und Ziel sieht der Verein in der Umnutzung des Geländes und der baulichen Anlagen zu einem attraktiven Ausstellungs- und Veranstaltungsgelände mit Übernachtungsmöglichkeit. Weiteres besonderes Augenmerk wird hierbei auf einen museums-pädagogisch wirkenden Effekt gesetzt. Der Verein ist äußerst bemüht die regionale Bahngeschichte des Bahnknotens Pasewalk zu bewahren. Neben zahlreichen Informationstafeln, verschiedenen Lokomotiven und Waggons, wird vor allem durch Gruppenführungen und die praxisnahe Anwendung einzelner Ausstellungsstücke (Weiche, Formsignal usw.) die Vergangenheit sowie Mechanik und Technik der Eisenbahn näher erläutert.

Das Ziel dieser Ausarbeitung ist das Aufzeigen einer möglichst funktionellen sowie ästhetisch ansprechenden Umgestaltung des Geländes, unter Berücksichtigung der Anregungen und Ziele des Vereins. Das auf den folgenden Seiten beschriebene Freiflächenkonzept zeigt hierbei nur eine potentielle Variante der Nutzungsänderung und Attraktivitätssteigerung.

# Inhaltsverzeichnis

1 Die Stadt Pasewalk.....	6	2.4 Altlasten und Verdachtsflächen.....	28
1.1 Landschaftliche Merkmale der Region.....	8	2.5 Aufgaben des Vereins „Lokschuppen Pomerania e.V.“.....	30
1.1.1 Die Uckermark.....	8	2.6 Möglichkeiten der Aufenthalts- und Qualitätssteigerung.....	31
1.1.2 Die Ueckermünder Heide.....	8	2.6.1 Vorentwurf - Variante A.....	32
1.1.3 Beschreibung der Bodentypen der Region (1956).....	9	2.6.2 Vorentwurf - Variante B .....	33
1.2 Stadtgeschichte.....	10	2.6.3 Vorentwurf - Variante C.....	34
1.2.1 Pasewalk im Mittelalter.....	10	2.6.4 Vorentwurf - Variante D.....	35
1.2.2 Der 30jährige Krieg und seine Folgen.....	11	3 Der Gesamtentwurf.....	36
1.2.3 Die Stadt im 18. und 19. Jahrhundert.....	11	3.1 Die Eingangssituation.....	36
1.2.4 Der Erste Weltkrieg.....	12	3.2 Galerie- und Verwaltungsbereich.....	38
1.2.5 Die Stadt vor und während des Nationalsozialismus....	12	3.3 Geschichtsbereich DDR.....	39
1.2.6 Die Stadt nach 1945.....	13	3.4 Übersichtskarte - Gesamtentwurf.....	40
1.2.7 Geschichtliche Zeittafel.....	14	3.5 Übersichtskarte - Nutzungsspezifische Zonendarstellung....	41
1.3 Die Entwicklung des Bahnknotens Pasewalk .....	16	3.6 Hauptversammlungsplatz.....	42
1.3.1 Am Anfang.....	16	3.7 Spielplatzbereich.....	42
1.3.2 Aufstieg und Expansion.....	16	3.8 Übernachtungs- und Veranstaltungswaggons.....	44
1.3.3 Der Bahnhof zu Beginn des 20. Jahrhunderts.....	17	3.9 Freizeitsportflächen.....	45
1.3.4 Wiederaufbau in der DDR.....	18	3.10 Einzelübernachtungsmöglichkeiten.....	46
1.3.5 Nach der politischen Wende.....	18	3.11 Café und Wasserturm.....	46
1.3.6 Die Kleinbahn Pasewalk - Klockow.....	19	3.12 Die Drehscheibe.....	47
2 Der Pasewalker Lokschuppen .....	20	3.13 Hinweise zur Vegetation.....	48
2.1 Geschichtliche Zeittafel.....	21	3.14 Die Beleuchtung des Geländes.....	48
2.2 Inventur der Exponate.....	22	3.15 Übersichtskarte - Gesamtentwurf (Ausleuchtung).....	49
2.2.1 Lokomotiven.....	22	4 Fazit.....	50
2.2.2 Wagen aus dem ehem. Regierungszug der DDR.....	23	5 Literatur- und Quellenverzeichnis.....	52
2.2.3 Wohnwagen und bahntechnische Geräte.....	24	6 Eidesstattliche Erklärung.....	55
2.2.4 Bahntechnische Einrichtungen.....	25		
2.3 Der Standort Lokschuppen.....	26		

# 1 Die Stadt Pasewalk

Pasewalk liegt am Ostufer der mittleren Uecker zwischen der Ueckermünder Heide im Norden und der Uckermark im Süden.

Die Stadt erfüllt die Funktion eines Mittelzentrums. Sie ist Kreisstadt des Landkreises Uecker-Randow (M-V) und Verwaltungssitz des Amtes „Uecker-Randow-Tal“ für 15 umliegende Gemeinden. Ungefähr 11.000 Menschen leben hier in direkter Nähe zum EU-Nachbarland Polen. Rund 40 km liegen zwischen Pasewalk und der polnischen Hafenstadt Szczecin. Stettin (Szczecin) ist mit ca. 400.000 Einwohnern neben Neubrandenburg mit ca. 65.000 Einwohnern die nächstgelegene Großstadt zu Pasewalk.

Stettin und Pasewalk sind Mitglieder der Euroregion POMERANIA, einer Grenzregion, die deutsche, polnische und seit 1998 auch schwedische Gebiete miteinander verbindet. Das vorrangige Ziel der Euroregion ist die Aufnahme gemeinsamer Aktivitäten, um die Entwicklung der Region und die Annäherung der Bewohner und Institutionen in den beteiligten Regionen zu fördern.

Als Kreisstadt hat Pasewalk eine gesonderte Stellung und Verpflichtung gegenüber den Umlandgemeinden. Die Versorgung der Umlandgemeinden ist eine der Hauptfunktionen der Stadt.

Soziale Infrastruktureinrichtungen sind in Pasewalk reichlich vorhanden. Insgesamt verfügt die Stadt über eine Vielzahl an Bildungseinrichtungen: sechs Kindertagesstätten, eine städtische und eine evangelische Grundschule, die Europa-Schule „Arnold Zweig“, das „Oskar-Picht-Gymnasium, eine Außenstelle der beruflichen Schule und eine Förderschule. Des Weiteren befinden sich die Kreisvolkshochschule und die Kreismusikschule im Stadtgebiet.



Abb. 01: Luftaufnahme der Stadt Pasewalk (Blickrichtung Südosten)

Die ansässige Asklepios Klinik sowie eine Vielzahl niedergelassener Fachärzte und vier Apotheken gewährleisten die medizinische Versorgung. Es gibt zudem die Altenpflegeheime St. Georg & St. Spiritus sowie das CURA Seniorenzentrum Pasewalk.

Die Stadt Pasewalk bietet eine sehr gute Verkehrsanbindung. Sie ist Kreuzungspunkt der Bundesstraßen 104 und 109. Die B 104 verbindet die Stadt mit Neubrandenburg (im Westen) und dem Grenzübergang Linken nach Polen (im Osten). Die B 109 verbindet die Stadt mit den Hansestädten Anklam und Greifswald (im Norden) und führt weiter bis nach Berlin (im Süden). Die A20 ist über die Anschlussstellen „Pasewalk-Nord“ und „Pasewalk-Süd“ mit der Stadt verbunden. Des Weiteren kreuzen sich hier die Eisenbahnstrecken „Stralsund-Berlin“ und „Lübeck- Szczecin“. Der Radfernweg „Berlin-Usedom“ führt ebenfalls durch das Stadtgebiet.

In den Bereichen Kultur und Freizeit profitiert Bevölkerung vom Naherholungsangebot im Umland. Die schöne Landschaft Vorpommerns lädt für Spaziergänge oder Radtouren ein. Als Tor zur Uecker-münder Heide, mit seinen zahlreichen Hünen- und Hügelgräbern, slawischen Burgwällen und frühdeutschen Burganlagen im Umfeld sowie einigen kleinen Seen bietet die Stadt ein umfangreiches Angebot zur Naherholung. Gäste und Touristen können in einem der drei Hotels oder Privatquartieren übernachten.

Zu den kulturellen Einrichtungen zählen das Stadtmuseum, das Feuerwehrmuseum, die Stadtbibliothek, das Lindenbad, das Kulturforum „Historisches U“ sowie der KunstgARTen und der Lokschuppen. Daneben hat die Stadt mit ihren Kirchen zwei herausragende Beispiele der Backsteingotik zu bieten.

Als Industriestandort bietet die Stadt ein gutes Angebot für die Ansiedlung großflächiger industrieller und gewerblicher Anlagen. Hierfür wurde nordwestlich des Stadtkerns eine zusammenhängende Fläche von ca. 155 ha. zur Verfügung gestellt. Des weiteren erstreckt sich ein voll erschlossenes Gewerbegebiet im Nordosten der Stadt über eine Fläche von 35 ha. Die, bereits erwähnte, gute verkehrstechnische Erschließung ermöglicht der Wirtschaft optimale logistische Lösungen.

Der „Technik- und Innovationspark Pasewalk“ bietet, vor allem jungen Unternehmen, ausreichend Büro-, Werkstatt- und Lagerflächen zu attraktiven Mieten, um den Start zu erleichtern. Mit der Errichtung des Kompetenzzentrums für Flugzeugentwicklung und Flugzeugbau wurde vor einigen Jahren ein weiteres Wirtschaftsfeld eröffnet. Das Zentrum befindet sich unmittelbar am Flugplatz Pasewalk-Franzfelde, welcher eine asphaltierte Start- und Landebahn (900 m) für Motorflugzeuge vorhält.



Abb. 02: Luftaufnahme der Stadt Pasewalk (Quelle: Google Earth)

## 1.1 Landschaftliche Merkmale der Region

Die Region der heutigen Stadt ist stark durch die Glaziale Serie geprägt worden. Vor etwa 12.000 Jahren mündete das Urstromtal, in dem die Uecker heute fließt, in den Stausee am Stettiner Haff ein. Die heutige Stadt liegt am Ostufer der mittleren Uecker. Sie trennt hier die Uckermark (im Süden) und die Ueckermünder Heide (im Norden). In unmittelbarer Nähe des Flusses erschließen sich ausgedehnte Wiesengebiete.

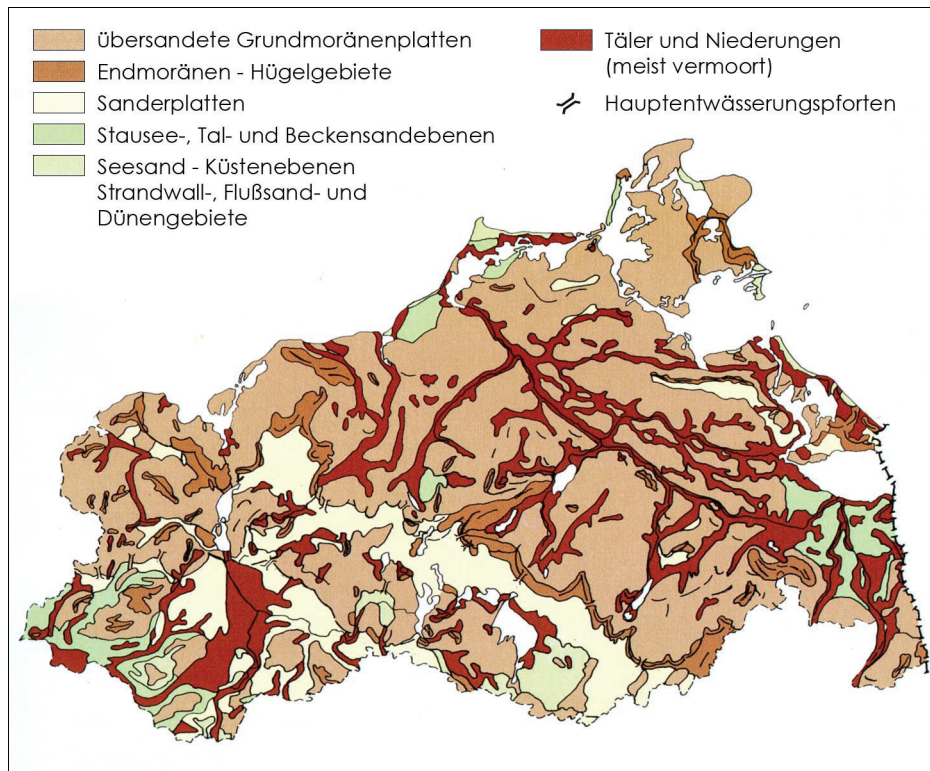


Abb. 03: Naturraumstrukturen Mecklenburg- Vorpommern

### 1.1.1 Die Uckermark

Die Uckermark ist eine fruchtbare, eiszeitlich geprägte hügelige Grund- und Endmoränenlandschaft. Sie wird durch den Randowbruch, die Uecker, die Oder, die Schorfheide und die Feldberger Seenlandschaft begrenzt. Die Landschaft beherbergt neben den großen Uckerseen auch mehrere kleinere Seen. Sie sind zumeist Ergebnis der Eisschmelze am Ende der letzten Eiszeit. Sie strukturieren zusammen mit den Fließgewässern die großen ausgedehnten relativ strukturarmen Ackerflächen. Südwestlich der Uecker befinden sich vereinzelt größere Waldbereiche. Insgesamt ist die Uckermark allerdings als waldarme Landschaft zu charakterisieren.

### 1.1.2 Die Ueckermünder Heide

Die Ueckermünder Heide ist ein ausgedehntes Wald- und Heidegebiet nördlich der Stadt Pasewalk. Es stellt das größte Waldgebiet der Region Vorpommern dar. Ein Teil befindet sich auf polnischen Boden. Große Bereiche der Ueckermünder Heide gehören zum Naturpark am Stettiner Haff. Das Gebiet wird von mehreren Fließgewässern wie der Uecker, der Randow und der Zarow durchzogen. Zahlreiche z.t. geschützte Moore und Sümpfe sowie Grünlandbereiche teilen sich die Niederungen der Flüsse. Sie sind ein weiteres prägendes Element der Ueckermünder Heide.

Landschaftlich gesehen handelt es sich um eine von Binnendünen und Sandern überzogene, flache Grundmoränenlandschaft. Sie wird von mehreren Platten und eingesenkten feuchten Niederungen unregelmäßig durchsetzt. Die sehr nährstoffarmen Sandböden sind von ausgedehnten, größtenteils monotonen Kiefernwäldern bedeckt.



Die Entwicklungsziele der Landesplanung sehen hier eine Umwandlung der Kiefernwälder in naturnähere Waldformationen, sowie die Umwandlung der Intensiv-Grünlandbereiche in Extensiv-Bereiche vor. Hervorzuheben sind größere, durch militärische Nutzung offengehaltene Heideflächen östlich von Torgelow. Bis zur Truppen- bzw. Standortreduzierung der Bundeswehr 1999 waren ca. 23.000 ha Fläche im Landkreis der Armee vorbehalten.

### **1.1.3 Beschreibung der Bodentypen der Region (1956)**

In der zweiten Ausgabe des Jahrgangs 1956 der Schriftenreihe „Pasewalker Heimathefte“ erörterte der Dipl. Phil. Winfried Zimdahl die Bodentypen und -arten der Region. Der Inhalt seiner Ausführungen sollen hier kurz Erwähnung finden:

„Das ganze Ueckertal von den Uckerseen (Süden) bis etwa Eggesin (Norden) besteht hauptsächlich aus organischen Naßboden. Flachmoorboden ist kennzeichnend für die Region. Dieser Flachmoorboden ist vorwiegend nur für Grünlandbewirtschaftung geeignet. Das Gebiet des Uecker-Flachmoores wird im Westen und Osten von tonhaltigen Waldböden umschlossen. Diese Bereiche wurden seit jeher als gute Ackerböden für den Anbau von Weizen und Zuckerrüben genutzt. Die tonhaltigen Böden im Osten werden im weiteren Verlauf von lehmigen Sanden abgelöst. Im Norden und Nordosten wird der Flachmoorboden durch z.t. sehr sandige Waldböden (Ueckermünder Heide) abgelöst. Vereinzelt Bereiche unterliegen hier einem starken Wassereinfluß. Diese nassen Waldbodenflächen sind eher mäßig für eine landwirtschaftliche Bewirtschaftung geeignet. Östlich des Flusses befinden sich auch punktuell Bereiche von braunen und schwarzen Steppenböden. Diese gehören zu den qualitativ besten Ackerböden der Region und nehmen trotz der geringen Größe einen hohen Stellenwert in der Landwirtschaft ein.“

## 1.2 Stadtgeschichte

Die ersten Bewohner in der Gegend um das heutige Pasewalk haben ihre Spuren vor ca. 10.000 Jahren hinterlassen. Einzelne Bodenfunde belegen, dass das Gebiet, auf dem Pasewalk liegt, seit der Mittelsteinzeit (9000 - 4000 v. Chr.) bewohnt ist. Es waren nomadisierende Völkerstämme, die sich von Früchten und wilden Tieren der umliegenden urwüchsigen Wälder und Sümpfe ernährten. Wann jedoch die Siedlung entstand, aus der das heutige Pasewalk hervorging, liegt völlig im dunkeln. Sicher ist, dass der Ursprung der Stadt in einem der vielen befestigten Burgwälle zu finden ist, die von slawischen Volksstämmen in dieser Gegend errichtet wurden.

In einer Urkunde, datiert auf 1029 n. Chr., taucht die Burg „Posduwlc“ oder „Pozdewolc“ zum ersten Mal auf (Slawisch: „Stadt des Wolfes“). Als Namensgeber gilt ein Landesherr namens Wolf, Sohn eines brandenburgischen Fürsten und einer norwegischen Königstochter. Der Standort der Burg konnte bisher nicht nachgewiesen werden.

Aufgrund der nahezu perfekten Lage an einem schiffbaren Fluß und inmitten einer fruchtbaren Wald- und Wiesenlandschaft, wuchs die Stadt recht schnell. Schon 1128 war Pasewalk auf dem ersten bezeugten pommerschen Landtag zu Usedom vertreten und hatte sich dort der christlichen Lehre angeschlossen.

In der Folgezeit, um 1200 n. Chr., kam es in und um Pasewalk zu heftigen Auseinandersetzungen zwischen Dänen, rivalisierenden Pommern und zum Teil Askaniern (ein Fürstengeschlecht aus dem mitteldeutschen Raum). Das Volk wendete sich von den Brandenburgern ab und zeigte seine Zuneigung den nördlichen Nachbarn, den Dänen. In einem Vertrag von 1276 wird „Poswalk“ erstmals urkundlich erwähnt.

### 1.2.1 Pasewalk im Mittelalter

Im Mittelalter blühte die Stadt regelrecht auf. Sie unterhielt Beziehungen zum Hansebund und machte sich einen Namen durch seine exzellente Braukunst. Die Pasenelle, ein süffiges, bierähnliches Gebräu, war schon 1385 weithin bekannt und trug den Namen der Stadt bis an die europäischen Fürstenhöfe. Aufgrund der Lage wurde die Stadt zu einem bedeutenden Umschlagplatz zwischen den Land- und Wasserwegen in der gesamten Region. Sie stand in ihrer räumlichen Ausdehnung Orten wie Stettin oder Greifswald in nichts nach. Die Stadt besaß mehrere Kirchen und Kapellen, Hospitäler und ein Dominikanerkloster.

Friedrich II. erinnerte sich in Mitte des 15. Jahrhunderts an die strategische Bedeutung Pasewalks. Er wollte die Mark Brandenburg vergrößern, bzw. entfremdete Gebiete zurückgewinnen. 1445 kam es zu massiven Angriffe gegen die Stadt, die aber zurückgeschlagen wurden. Die Pasewalker verfolgten sogar die Angreifer und nahmen etliche Gefangene. Aus dem Lösegeld wurde der Wehrturm „Kiek in de Mark“ errichtet. 1448 musste Friedrich II. allen Ansprüchen auf Pasewalk entsagen. Der einst nördlichste Zipfel der Uckermark gehörte nun endgültig zu Pommern. In den weiteren Jahren und Jahrhunderten blieb die Stadt allerdings weiterhin nicht verschont.

### 1.2.2 Der 30jährige Krieg und seine Folgen

Der 30jährige Krieg schien das Ende Pasewalks zu besiegeln. Mehrfach zogen Söldnertrupps auf Mord- und Raubzügen durch die Stadt. Sie töteten, vergewaltigten, plünderten und setzten die Stadt in Brand. Pasewalk galt am Ende des Krieges als das am stärksten zerstörte Gemeinwesen Vorpommerns. Lediglich etwa 50 von einst über 2000 Bürger blieben übrig.

Die Stadt wurde in nur wenigen Jahren wieder aufgebaut. Jedoch entbrannten zu Beginn des 18. Jahrhunderts neue Machtkämpfe um die Vormachtstellung im Ostseeraum. Wieder legten kriegerische Auseinandersetzungen Pasewalk in Schutt und Asche. Noch schlimmer litt Pasewalk unter der Pest, ihr fielen zwei Drittel der etwa 2400 Einwohner zum Opfer.

Nach der Niederlage Schwedens befahl der „Soldatenkönig“ Friedrich Wilhelm I. den Wiederaufbau der Stadt und verlegte das königliche Dragoner-Regiment des Oberst von der Schulenburg nach Pasewalk. Die Ansiedlung von Hugenotten wurde begünstigt, so dass 1720 eine französisch-renommierter Gemeinde entstand. Deren Kenntnisse und Erfahrungen verhalfen zu neuen Gewerbebezügen.

### 1.2.3 Die Stadt im 18. und 19. Jahrhundert

Die Stadt wurde im 18. Jahrhundert das Zentrum des Tabakanbaus in der Gegend und der Hauptumschlagplatz für uckermärkischen Rohtabak. Nach dem Tod Friedrich Wilhelm II. brach der Staat unter Schulden und der unfähigen Führung seines Sohnes endgültig zusammen. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts folgte der französische Krieg unter Napoleon I. Am 29. Oktober 1806 kapitulierten preußische Truppen auf dem Schlachtfeld zwischen Pasewalk und Steinbrink vor dem napoleonischen Heer. Dies führte dazu, dass die Stadt besetzt

wurde und die Bürger Pasewalks gezwungen waren, den Franzosen Verpflegung und Unterkunft zu stellen. Die Truppenzahl betrug insgesamt etwa 300.000 Mann. Es dauerte Jahrzehnte bis die hohen Ausgaben aus diesem Krieg verkraftet waren.

Nach dem Krieg 1813 brach eine Zeit des Friedens an und die Stadt konnte sich erholen. Doch mit dem wirtschaftlichen Aufstieg stieg auch die Armut, wie überall in Deutschland. Die landlosen Bauern flüchteten in die Stadt, die selbst mit ihren Schulden zu kämpfen hatte.

Als Maßnahme wurde bereits 1838 eine erste „Armen-Beschäftigungsanstalt“ errichtet. Zur sozialen Not gesellte sich noch die politische Unfreiheit. Besonders hart wurde es als Deutschland 1846/47 zusätzlich in eine schwere Agrar- und Hungerkrise schlitterte. Diverse andere Probleme folgten in den Folgejahren (z.B.: marode Straßen und Gebäude, fehlende Straßen- oder Hausbezeichnungen).

Die Ueckerstadt entwickelte sich im späten 19. Jahrhundert zu einem der bedeutendsten Zentren jüdischen Lebens in Vorpommern. Am 23. Oktober 1834 wurde die Synagoge der Stadt eingeweiht. Die jüdische Glaubensgemeinschaft stieg in den Jahren 1812 bis 1848 von 2 auf 276 Mitglieder. Sie unterhielt mehrere karitative Stiftungen und verhalf Pasewalk zu neuem Glanz und Wohlstand, was sich auch in dem Stadtbild widerspiegelte. Neben neuen Wohnhäusern entstanden vorwiegend öffentliche Gebäude. Es war das Zeitalter der Backsteinbauten. Es entstanden z.B. die Kaserne, die Volksschule für Jungen und kurze Zeit darauf eine für Mädchen, sowie das Postgebäude.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts konnte Pasewalk auf ein stetiges Wachstum zurückblicken. Die Bevölkerungszahl hatte sich in den letzten 70 Jahren verdoppelt, so dass Pasewalk die größte Stadt im Landkreis war. Jedoch stank es sehr, da die Stadt bis zu diesem Zeitpunkt keine Kanalisation hatte.

### 1.2.4 Der Erste Weltkrieg

Am Abend des 31. Juli 1914 wurde die Mobilmachung bekannt und etwa 800 Offiziere und Soldaten (die gesamte Garnison) verließen die Stadt zwischen den 2. und 3. August. Während der ersten Kriegswochen wurden in der gesamten Stadt Lazarette errichtet, da Pasewalks Bahnhof ein Knotenpunkt war und hier unzählige Verwundetentransporte, oftmals direkt von der Front eintrafen.

Allgemein traf der Kriegsbeginn das Wirtschaftsleben völlig unvorbereitet. Durch die Mangelwirtschaft des Krieges kam es ironischerweise zum ersten elektrisch beleuchteten Gebäude in Pasewalk. Die Marienkirche entschied sich aufgrund der steigenden Petroleumpreise für das elektrische Licht.

Krankheiten wie Scharlach und Diphtherie häuften sich, die Sterbequote stieg im Winter 1915 deutlich. Auch der als „Kohlrübenwinter“ bekannte Jahresanfang 1917 führte in der Stadt zu einem Nahrungsnotstand und Rationierungen von Kohle. Zum Ende des ersten Weltkrieges verzeichnete die Stadt 310 gefallene Einwohner.

Im Januar 1920 besaß man, aufgrund von Kupfermangel, immer noch keinen elektrischen Strom im Großteil der Stadt. Das Pasewalker Kürassier Regiment wurde bald nach Ende des Krieges aufgelöst und in die Kaserne wurden andere kleinere Trupps einquartiert. Wirtschaftlich hatte Pasewalk in den Folgejahren hart zu kämpfen. Es herrschten Wohnungsnot, Steuerlasten und hohe Arbeitslosigkeit. Aber auch die verschiedenen Parteien waren sich oft uneins und hemmten so den wirtschaftlichen Aufschwung.

Durch eine Anleihe von fast 2 Millionen Goldmark kam es im Jahresanfang 1926 zum ersten Spatenstich für die zukünftige Pasewalker Kanalisation. Es sollten ein Finanzamt und ein Kino folgen.

### 1.2.5 Die Stadt vor und während des Nationalsozialismus

Nachdem schon 1924 die Nationalsozialisten eine Mehrheit in Pasewalk stellen, kam es im April 1927 zu einem großen Treffen der regionalen Verbände. An diesem 24. April eskalierte die Situation als sich kommunistische Arbeiter den „Gästen“ entgegenstellten. Erst durch Einschreiten der Polizei beendete man den Straßenkampf mit etlichen Verletzten. Die Berliner Presse prägte für dieses Ereignis den Namen „Der Pasewalker Blutsonntag“. Am 28. April riefen die Ortsvorstände der Linken Gruppen zu einer Kundgebung gegen „den unerhörten Terrorismus der Nationalsozialisten“, wie es auf Flugblättern zu lesen war. Noch Mitte des gleichen Jahres wurden NSDAP und die örtliche Kampftruppe der SA verboten.

Durch die Not der folgenden Weltwirtschaftskrise und geschicktes Manipulieren erschleicht sich Hitler die Macht. In Pasewalk setzten sich die einstiegen „Gäste“ durch. Es kam zur Pressezensur, mehreren Verboten von Vereinen und das Verbot aller anderen Parteien. In der „Reichskristallnacht“ brannten die Synagoge und mehrere Geschäfte Pasewalks völlig nieder.

1939 begann der Zweite Weltkrieg mit all seinen Folgen. Ein zweites Mal wurde aus Pasewalk eine „Lazarett Stadt“. Täglich durchquerten Tausende von Soldaten, aber auch Flüchtlinge das Zentrum und den Bahnhof. Doch die Front rückte in den folgenden Kriegsjahren immer näher. Pasewalk rechnete jeden Tag mit Luftangriffen. 1943 konnte man schließlich das Leuchten der Angriffe über Stettin und Berlin erkennen. Ende April 1945 begannen die gefürchteten russischen Angriffe. Die Bewohner flüchteten in die umliegenden Wälder. Am 27. April nahmen russische Truppen die Stadt kampfflos ein. Pasewalk wurde zur Besetzung freigegeben und fast völlig zerstört (ca. 82 %).



Abb. 04: Kriegszerstörung - Marktstraße (Blickrichtung nach Norden)

### 1.2.6 Die Stadt nach 1945

Nach Ende des Krieges wurde die Stadt unter sowjetischer Hand geführt und wiederaufgebaut. Der Wiederaufbau begann zögernd und langsam. Die Gewerbetreibenden errichteten in den Ruinen auf ihren Grundstücken Betriebe. Wenige Hauseigentümer bauten ihre Ruinen zu Wohnzwecken aus. Im Verlauf des Jahres 1951 entstanden durch privaten Um- und Ausbau 71 Wohnungen und 22 Neubauten.

Am 27.04.1952 wurden die historischen Länder aufgelöst und Bezirke gebildet. Pasewalk wird dem Bezirk Neubrandenburg zugeordnet.

Der gesamte Wiederaufbau von Pasewalk musste planmäßig erfolgen, da Wohnraum für über 10.000 Menschen geschaffen werden sollte. Die ersten Neubauten entstanden in Ziegelbauweise in der oberen Marktstraße. 1960 entstand der erste Wohnblock in Montagebauweise in der Ueckerstraße. Durch diese Bauweise sollte schneller Wohnraum geschaffen werden.

1958 wird am Bürgerpark ein neues Stadion übergeben und 1965 mit den Bauarbeiten am Lindenbad begonnen. 1968 wird das neue Bahnpostamt übergeben. Nutzen von diesem Amt hatten alle umliegenden Kreise wie Anklam, Strasburg, Ückermünde, Prenzlau und Pasewalk selbst. Bis 1970 entstanden durch mehrere Bauvorhaben über 1400 Wohnungen im Innenstadtbereich. Zudem wurde die zu 80% zerstörte Innenstadt fast vollständig bebaut.

Ab 1970 begann man mit der Planung und dem Bau der Oststadt. 1982 lebten über 65 % der Bevölkerung in Neubauten.

Anfang Dezember 1984 stürzte ein Teil des Turmes der erst im Vorjahr restaurierten Marienkirche ein. Vier Jahre später kommt es zur Grundsteinlegung für einen neuen Kirchturm. Ebenfalls 1988 wird am 50. Jahrestag der Zerstörung der Pasewalker Synagoge eine jüdische Gedenktafel in der Nähe des alten Standortes errichtet. Denkmäler Pasewalks werden saniert (z.B.: „Kiek in de Mark“ und Mühlentor).

Im Herbst 1989 kommt es aufgrund der kritischen Haltung zum Regime der DDR auch in Pasewalk zu Montags-Demonstrationen. Im weiteren Verlauf und durch den Druck der Zivilbevölkerung der DDR kommt es 1990 zur Wiedervereinigung von Ost- und Westdeutschland. 1991 endet mit der Verlegung der Armee die 270jährige Tradition als Garnisonstadt. Im gleichen Jahr wird auch mit Sanierungsarbeiten am Prenzlauer Tor begonnen, dem späteren Stadtmuseum. Am 18.09.1994 wird der Wiederaufbau des Kirchturmes der Marienkirche mit dem Aufsetzen der Spitze beendet. Zwei Jahre später folgt die Einweihung des Museums.

## 1.2.7 Geschichtliche Zeittafel

Folgend werden einige geschichtliche Daten aufgeführt:

- um 700** Das slawisch besiedelte Land ist in Burgbezirke aufgeteilt. Im Uckerland bestehen u.a. die Burgbezirke Rochow am Haff und Pozdewalk.
- 1121** Pasewalk wird erstmals als „wehrhafte Burg“ erwähnt. Die Pommern erobern die Uckermark mit Pasewalk.
- 1250** Nach abermaligen Kämpfen mit den Dänen wird Pasewalk brandenburgisch.
- 1276** Erste urkundliche Erwähnung Pasewalks als Stadt
- 1445** Ein starkes brandenburgisches Heer belagert die Stadt. Nach dem Zurückdrängen werden ca. 200 Prenzlauer gefangen. Für das Lösegeld entsteht der Kiek in de Mark.
- 1451** Die Pest grassiert. Nachdem bereits 1428 viele Opfer zu beklagen waren, wütet sie bereits 1464 abermals.
- 1615** In der Unterstadt bricht ein Großfeuer aus und vernichtet einen Großteil der Gebäude. Die Nikolaikirche brennt aus.
- 1618** Der Dreißigjährige Krieg beginnt
- 1630** Kaiserliche Soldaten brandschatzen die Stadt. Fast alle Häuser, das Rathaus und die Marienkirche werden zerstört.
- 1648** Mit dem Westfälischen Frieden wird Pasewalk Teil Schwedisch- Vorpommerns. Von 2000 Bürgern vor dem Kriege leben noch 250 in der Stadt.
- 1657** Während des Polnisch-Schwedischen Erbfolgekrieges wird die Stadt abermals zerstört.
- 1709** Die Pest grassiert erneut. Zwei Drittel der Bürger sterben an den Folgen.
- 1721** Pasewalk wird Garnisonsstadt.
- 1806** Pasewalk ergibt sich den Truppen Napoleons und wird Etappenort.
- 1834** In der Grabenstraße 4 wird eine Synagoge eingeweiht. Die jüdische Gemeinde hat 134 Mitglieder.
- 1863** Pasewalk erhält mit dem Bau der Eisenbahnlinie Angermünde-Pasewalk-Stralsund Anschluß an das neue Verkehrsnetz.
- 1879** Gründungsversammlung der Freiwilligen Feuerwehr
- 1880** An der Uecker wird eine Badeanstalt eröffnet.
- 1918** Im Ersten Weltkrieg verlieren 235 Angehörige des Kürassierregiments ihr Leben.
- 1926** Die Stadt erhält ein Wasserleitungs- und Kanalisationssystem.
- 1933** Die NSDAP ergreift in Deutschland die Macht. Eine Ortsgruppe bestand bereits seit 1923 in Pasewalk.

- 1938** Am 9. November werden die Synagoge und der Judenfriedhof zerstört.
- 1945** Gegen Ende des Zweiten Weltkrieges wird die Stadt Schwerpunkt der Uecker-Verteidigungslinie. Nach der fast vollkommenen Zerstörung wird die Stadt Bestandteil der Sowjetischen Besatzungszone.
- 1950** Aus Teilen der ehemaligen Kreise Randow, Ueckermünde sowie aus Teilen des Kreises Prenzau wird der neue Kreis Pasewalk gebildet. Pasewalk wird eigenständige Kreisstadt.
- 1952** Durch eine zentralistische Verwaltungsreform werden die historischen Länder aufgelöst und Bezirke gebildet. Pasewalk wird dem neuen Bezirk Neubrandenburg zugeordnet.
- 1961** Übergabe des neu errichteten Kreiskrankenhauses
- 1964** Die Neugestaltung des Marktes wird abgeschlossen.
- 1965** Beginn der Bauarbeiten am künftigen Lindenbad
- 1970** Beginn der komplexen Bebauung in der Oststadt
- 1981** Eine neue Kläranlage wird als Ergänzungsbau in Betrieb genommen.
- 1984** Im Dezember stürzt ein Teil des Turmes der Marienkirche ein. Kurz darauf wird der Restturm gesprengt.
- 1987** Übergabe des Streckenabschnittes Berlin-Pasewalk als elektrifizierte Strecke
- 1989** Im Herbst kommt es, ausgehend von großen Demonstrationen und Kundgebungen in vielen Städten Ostdeutschlands, auch in Pasewalk zu Montagsdemonstrationen und Kundgebungen auf dem Markt. In der Folge politischer Veränderungen kommt es zu einer Wirtschafts-, Währungs- und Sozialunion der beiden Teile Deutschlands sowie zur Vereinigung.
- 1991** Mit der Verlegung der Bundeswehreinheit aus Pasewalk endet die 270-jährige Tradition als Garnisonsstadt.
- 1993** Pasewalk wird durch den Landtag im Zuge der Kreisgebietsreform als Kreisstadt des zukünftigen Uecker-Randow-Kreises bestimmt.
- 1994** Beginn der Ausbauphase des Prenzlauer Tores zum Museum.
- 1998** Der Umbau der Kürassierkaserne zum Landratsamt wird abgeschlossen.
- 2001** Das „Historische U“ (früher Pferdestall der Kürassiere) wird als Kulturhalle zur Nutzung der Stadt übergeben.
- 2003** Im November wird der Marktplatz nach einer vollständigen Rekonstruktion eröffnet.
- 2004** Im Oktober wird die Start- und Landebahn auf dem Verkehrslandeplatz Pasewalk-Franzfelde eingeweiht.
- 2005** Pasewalk ist Ausrichter des 15. Landeserntedankfestes Mecklenburg-Vorpommerns.

## 1.3 Die Entwicklung des Bahnknotens Pasewalk

### 1.3.1 Am Anfang

Der Erfolg der im August 1843 in Betrieb gegangenen Bahn Berlin-Stettin beflügelte auch die Gedanken der Bahnbefürworter in Vorpommern. 1844 gründete sich in Stralsund ein Verein, der sich für eine Bahnverbindung mit Berlin stark machte und eine Linienführung über Greifswald-Pasewalk favorisierte. Ganz im Gegensatz dazu stand die Linienführung über Templin-Demmin-Greifswald nach Stralsund die den höchsten preußischen Segen hatte, jedoch in finanzieller und technischer Hinsicht einen erheblichen Mehraufwand erfordert hätte. Der für den Bahnbau in Preußen maßgebliche Minister von der Heydt wurde schließlich zum entscheidenden Befürworter der vom Stralsunder Verein vertretenen Idee und so erging am 21. Juni 1861 die Konzession für den Bahnbau Angermünde-Pasewalk-Anklam als auch für die Strecke Stettin-Pasewalk.

Der Bahnbau vollzog sich ohne große Probleme, da man auf ein gerütteltes Maß an theoretischer Vorarbeit zurückgreifen konnte. Schon im November 1862 war die Anlage zu Bauzwecken befahrbar und erste Bauzüge kamen in Pasewalk an. Die Stadtbehörden, nun auch Befürworter der Bahnidee, stellten ein Areal von 1721 m<sup>2</sup> für den Bahnhofsbau kostenlos zur Verfügung und legten noch 372.216 Mark zur Bausumme drauf.

Mit der Betriebsaufnahme auf den Bahnstrecken Stettin-Pasewalk und Angermünde-Pasewalk-Anklam war die Stadt zu einem wichtigen Abzweigpunkt geworden. Aus dieser Besonderheit ergab sich dann auch die Bauform des Bahnhofs, der als ein typischer Keilbahnhof, an der Zusammenführung mehrerer Gleisarme entstand.



Abb. 05: Ausschnitt des Bahnhofs (um 1915)

Der Bahnhof war mit seinen Promenaden und seiner anspruchsvollen Gastronomie von jeher ein Anziehungspunkt gewesen. Der Anschluss an das Eisenbahnnetz hatte aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten wichtige Funktionen der Uecker als Wasserverkehrsweg aufgehoben.

### 1.3.2 Aufstieg und Expansion

Der Bahnsteig 1 teilte sich fortan in die "Stettiner" Seite (Osten) und die "Berliner" Seite (Westen). Zum echten Bahnknoten wurde die Stadt erst mit der Inbetriebnahme der Bahn Pasewalk-Strasburg am 15. Dezember 1866. Kein geringerer als Fürst Bismarck hatte sich für diese Verbindung stark gemacht, führte sie doch damals über "zollpolitisches" Ausland. Als die Mecklenburger am 1. Januar 1867 ihre Gleise bis Strasburg gelegt hatten, war der durchgängige Verkehr bis Güstrow möglich geworden (ab dem 1. Juli 1870 auch bis Lübeck).



Um 1885 ging die Bahnstrecke Jatznick-Ueckermünde(Hafen) in Betrieb. Die Annahme des preußischen Kleinbahngesetzes 1892 führte auch rund um Pasewalk zu weiteren Veränderungen. Am 10. November 1893 ging die Kleinbahn Pasewalk-Klockow in Betrieb, damals noch eine Pferdebahn.

Im Frühjahr 1900 gab es zudem Überlegungen eine weitere Kleinbahn von Pasewalk aus zu trassieren. Sie sollte nach Altwarp führen. Die Mecklenburgisch-Pommersche Schmalspurbahn (MPSB) wollte zusätzlich eine regelspurige Verbindung von Friedland nach Pasewalk legen.

Für den Bahnhof der Stadt gab es mehrere ehrgeizige Ideen und Projekte. Während der Jahrhundertwende war die Diskussion um einen Großschiffahrtsweg Berlin-Stettin im vollen Gange. In der Region hoffte man damals, dass die Route über Templin und die Uecker verlaufen würde. Bei dieser Konstellation hätte, östlich des Lokschuppens, der Pasewalker Ueckerhafen mit günstigem Bahnanschluss entstehen können. Eine Verlängerung der Schmalspurgleise der Kleinbahn Klockow-Pasewalk bis zum Bahnhof stand ebenfalls mehrfach zur Diskussion. Allerdings wurden diese Projekte nie realisiert.

### 1.3.3 Der Bahnhof zu Beginn des 20. Jahrhunderts

Im Verlauf weniger Jahre wurde ein Ausbau der einzelnen Bahnstrecken, aufgrund des stetig wachsenden Verkehrsaufkommens, notwendig. Die Strecken nach Stettin, Angermünde und Anklam bekamen während 1903-1908 ein zweites Gleis. Für mehr Bequemlichkeit beim Reisen sorgten zwei Unterquerungen am Bahnhof. Der Tunnel auf der Ostseite wurde 1927 und der auf der Westseite 1939 fertiggestellt. Um den Reisenden den Weg in die Stadt zu verkürzen, wurde 1936 neben der Eisenbahnbrücke über die Uecker eine Fußgängerbrücke errichtet.



Abb. 06: „Berliner Seite“ des Bahnhofs (um 1930)

1933 zog man eine Elektrifizierung der Hauptstrecke nach Stralsund in Erwägung und 1941 sollte eine Güterbahn entstehen, die Neubrandenburg mit Stettin, unter Umfahrung der Ostseite des Bahnhofs Pasewalks, verbinden sollte. Landkäufe wurden für dieses Vorhaben getätigt und Erdarbeiten durchgeführt. Eine Verwirklichung dieses Projektes erfolgte jedoch nie. 1941 eröffnete man allerdings die Bahnstrecke nach Straßburg.

Nach dem Zweiten Weltkrieg veränderte sich die Situation für die Eisenbahn in Pasewalk gravierend. Mit den Beschlüssen der Potsdamer Konferenz war Stettin Ausland geworden. In dieser Richtung gab es fortan nur noch wenige Abfahrten.

Die auf den Hauptstrecken verlegten zweiten Gleise wurden abmontiert. Auf der Ostseite des Bahnhofs nahm die DERUTRA (Deutsch-russische Transport AG) ihren Sitz ein, die mit besonders ausgesuchtem Personal und Material (Lokomotiven) den Abtransport von Reparationsgütern verantwortete.

Am 21. Juli 1945 erging der Befehl Nr. 10 der Transportabteilung der SMAD, der festlegte, dass die Reichsbahndirektion Stettin fortan in Pasewalk ihren Sitz hat. Die Arbeit dieser Direktion endete jedoch schon am 30. September 1945 und die Mitarbeiter zogen vom 1. bis 10. Oktober 1945 nach Greiswald. Pasewalk blieb Dienstsitz einer untergeordneten Behörde der Rbd Greifswald, des Reichsbahnamtes Pasewalk.

### 1.3.4 Wiederaufbau in der DDR

Der Wiederaufbau der Deutschen Reichsbahn gestaltete sich vielschichtig. Verkehrsströme mussten neu bewertet und bewältigt werden. Die Verbindung Berlin-Pasewalk-Stralsund-Saßnitz wurde zu einer Magistrale (alle anderen Verbindungen wurden in ihrer Bedeutung zurückgestuft).

Das Bahnhofsgebäude überstand den Krieg unbeschädigt. Der Pasewalker Bahnhof blieb ein wichtiger Rangierbahnhof im Bereich der Rbd Greifswald und wurde als Knotenpunkt weiter gefördert. In Charlottenhof, an der Strecke Pasewalk-Strasburg, wurde ein Containerbahnhof geplant.

Bis 1967 erfuhr das Gebäude dennoch eine Sanierung, wobei die Bauelemente des Kastell-Stils abgenommen wurden und eine Verputzung erfolgte. Dadurch verlor der Bahnhof sein typisches Erscheinungsbild. Mit dieser Sanierung war auch die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes verbunden.

Der Standort beschäftigte 1984 knapp 1200 Eisenbahner. Fast jede 5. Familie in der Stadt lebte von diesem Broterwerb. Zu Höchstzeiten konnten täglich mehr als 180 Güterzüge und 90 Personenzüge abgefertigt werden.

Der kostengünstigeren und schnelleren Bewältigung der Verkehrsströme diente auch die Elektrifizierung der Strecke Berlin-Stralsund.

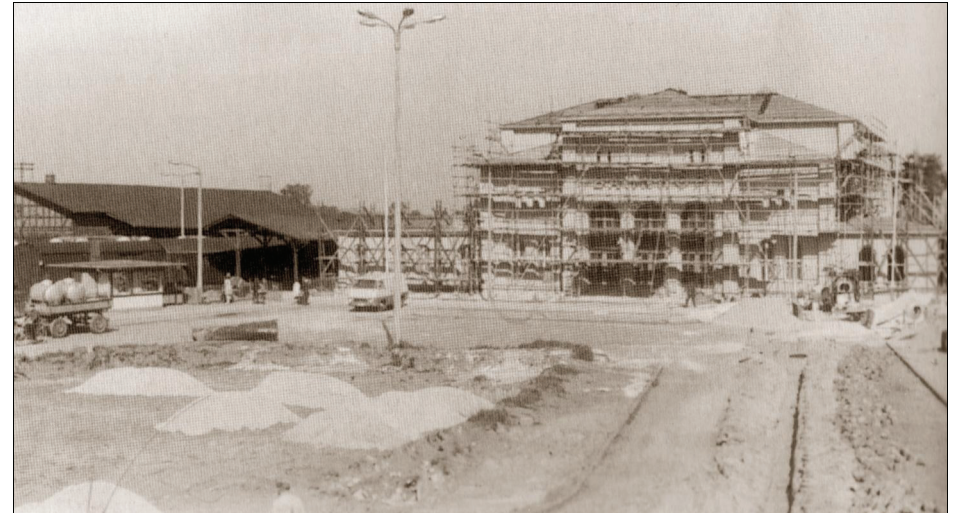


Abb. 07: Bahnhofsgebäude während der Sanierung (1967)

Von 1987 bis 1988 fanden umfassende Arbeiten zur Elektrifizierung der Eisenbahnstrecken statt. Am 28. Mai 1988 rollte die erste Elektrolok bis Pasewalk. Im gleichen Jahr nahm auch das Bahnstromwerk in Pasewalk seinen Betrieb auf. Es zeichnete sich für die betriebsbereite Vorhaltung der Fahrleistungen und Stromversorgungsanlagen von Berlin bis Stralsund verantwortlich.

### 1.3.5 Nach der politischen Wende

Nach der politischen Wende in der DDR 1989/1990 kam der Personen- und Güterverkehr auf dem Bahnhof fast zum Erliegen. Wichtige Reisezugverbindungen wurden (mangels Bedarf) aus dem Fahrplan genommen. Pasewalk selbst verlor in den 90er Jahren seine letzte eigenständige Dienststelle. Von den einst über 1000 Arbeitnehmern sind nur noch knapp 10 Prozent in der Dienststelle Pasewalk der DB AG beschäftigt.

Rückbau von Gleisen und die Reduzierung des Personals waren seit 1994 im Zusammenhang mit der Bahnreform bestimmend geworden. 1996 wurde beispielsweise der Containerbahnhof Charlottenhof demontiert, nachdem schon 1992 der Fahrdraht abgeschaltet worden war.

Seit mehreren Jahren nutzen allerdings, zusätzlich zum regulären DB Bahnverkehr, auch Züge der Ostseeland Verkehr GmbH den Bahnhof. Die Aufnahme der Hauptbahn Berlin-Angermünde-Stralsund-Sassnitz in den Bundesverkehrswegeplan 2003 wird dem Bahnhof weiteren Auftrieb geben. Dieser sieht den Ausbau der Gesamtstrecke für 160 km/h (bisher 140 km/h), bei Investitionskosten von etwa 200 Millionen Euro, bis zum Jahr 2015 vor. Der Übergang zum computergestützten Stellwerksdienst 2005 zeugt bereits von der Modernisierung und dem Stellenwert des Standortes. Seit 2007 erfährt der Bahnhofsbereich eine erneute Sanierung und Anpassung an die zukünftigen Verhältnisse.

### 1.3.6 Die Kleinbahn Pasewalk - Klockow

Seit 1893 bestand zwischen Pasewalk und Klockow (16 Kilometer) eine nicht öffentliche pferdebetriebene Wirtschaftsbahn. Schon wenige Jahre später wurde ein Ausbau der bestehenden Bahnstrecke gefordert. Die stark auf überregionale Märkte orientierte Landwirtschaft brauchte schnellere Transportmöglichkeiten für ihre Agrarprodukte. 1909 wurde die Bahnstrecke auf Dampfbetrieb umgestellt und als reine Güterbahn genutzt (750 mm Spurweite). Die Kleinbahnstrecke führte von Klockow über Züsedom, Bröllin nach Pasewalk. Hier war sie an der Normalspur der Strecke Pasewalk-Grambow-Stettin angeschlossen.

Nach 1945 wurde die Kleinbahn auf Anordnung der Transportabteilung der Sowjetischen Militäradministration (SMAD) an die Prenzlauer Kleinbahnen angegliedert.



Abb. 08: Kleinbahn Pasewalk -Klockow (um 1960)

1948 wurde zum ersten Mal der Reiseverkehr aufgenommen. Schon ein Jahr später wurde diese Privatbahn durch die Deutsche Reichsbahn übernommen und bekam neue Aufgaben. Neben dem Transport von Gütern stand nun auch die Personenbeförderung an. Der Personenreiseverkehr wurde allerdings 1961 wieder eingestellt. Die Gesamtstilllegung der Strecke erfolgte im Herbst 1963. Für die Schließung der Strecke waren Rentabilitäts- und Sicherheitsgründe ausschlaggebend.

## 2 Der Pasewalker Lokschuppen

Der erste Pasewalker Lokschuppen (Rechtecklokschuppen) wurde 1865 errichtet. Der Ringlokschuppen wurde erst 1896 in Betrieb genommen. Der an den Ringlokschuppen angrenzende Wasserturm wurde bereits zwei Jahre zuvor von Kaiser Wilhelm II. eingeweiht und 1912 an der Strecke Stettin-Pasewalk in Betrieb genommen. Bis 1925 wurde der Lokschuppenbereich mehrmals erweitert (von anfangs 12 Strahlengleise auf 22 Gleise). 1932 waren insgesamt 49 Dampflokomotiven in Pasewalk stationiert.

Die gegenwärtige Drehscheibe wurde 1962 eingeweiht. Mit der Stationierung von ölbefeuerten Dampflokomotiven in der Rbd Greifswald entstand auch in Pasewalk 1966 eine Ölbetankungsanlage. Bereits in den 70er Jahren wurden große Erweiterungspläne (u.a. Aufbau einer Betriebsberufsschule) letztendlich aufgegeben und nicht wieder aufgegriffen. 1981 bewirkt die weltweite Verteuerung des Erdöls das Ende der ölbefeuerten Lokomotiven am Standort.

Nach der politischen Wende wurden die Arbeiten im Lokschuppen 1997 endgültig eingestellt. Die Immobilie wird kurze Zeit später durch die Kommunalgemeinschaft POMERANIA übernommen. Am 15. Dezember 1997 schlossen die POMERANIA und die DB AG einen Nutzungsvertrag. Mehrere ABM-Projekte wurden veranschlagt, darunter: Herberge auf Rädern, Aufarbeitung der Dampflok und (Sonder-) Reisezugwagen, Umgestaltung des Wasserturms zum Museum sowie die Projektierung und der Aufbau einer Modelleisenbahnanlage.

Systematisch wurde das Gebäude für Ausstellungen vorbereitet und erste technische Objekte als Exponate beschafft und hergerichtet.



Abb. 09: Pasewalker Lokschuppen (2007)

Am 26. Juni 1998 konnte man sich beim ersten „Tag der offenen Tür“ einen Einblick über das Fortschreiten der Projekte verschaffen. Anlässlich des zweiten „Tag der offenen Tür“ wurde der Lokschuppen ein Jahr später erstmals als Komplex der Öffentlichkeit vorgestellt und das Bahnmuseum eröffnet.

Im Juli 1998 wurden Dachflächen des Gebäudes teilsaniert und zu zwei vorhandenen Lichtschächten, vier weitere Schächte hinzugefügt. Im Folgejahr wurde mit der Umgestaltung der Außenanlagen begonnen.

Zum Internationalen Museumstag am 12. Mai 2002 konnte der Lokschuppen mit 60 größeren und kleineren Ausstellungstücken aufwarten. Im April 2003 besuchten knapp 400 Jugendliche anlässlich des Deutsch-Polnischen Jugendfestival „ProEuropa“ den Pasewalker Lokschuppen.



Abb. 10: Ausschnitt der Drehscheibe (2007)

Zum 140. Geburtstag der Streckeneröffnung Stettin-Pasewalk und Angermünde-Pasewalk-Anklam im Juni 2003 nahmen über 5000 Besucher an den Veranstaltungen rund um den Lokschuppen teil.

Im Herbst 2003 wurde der „Lokschuppen Pomerania“ e.V. gegründet. Dieser übernahm die Geschicke im „EEZ Eisenbahn Erlebnis Zentrum Pasewalk“. Zu den ständigen Ausstellungsobjekten zählen die funktionstüchtige Drehscheibe, Teile des ehemaligen Regierungszuges der DDR, zwei Dampflokomotiven, mehrere Rangierlokomotiven und Waggons sowie eine Schmiede.

Der sanierte und als technisches Denkmal geschützte Wasserturm dient ebenfalls als Ausstellungsbereich. Er beheimatet seit 2005 das kleine Pommersche Fernmeldemuseum. Dabei handelt es sich um eine Sammlung von Fernmelde- und Signaltechnik der Deutschen Reichsbahn. Im Parterre des Turms wird an die Geschichte des Eisenbahnknotenpunktes Pasewalk und die der Deutschen Reichsbahn erinnert (1920-1994).

## 2.1 Geschichtliche Zeittafel

Folgend werden einige geschichtliche Daten aufgeführt:

- 1865** Bau des ersten Lokschuppen (Rechtecklokschuppen)
- 1894** Einweihung des Wasserturmes durch Kaiser Wilhelm II.
- 1896** Inbetriebnahme des zweiten Lokschuppen
- 1912** Inbetriebnahme des Wasserturmes
- 1962** Einweihung der jetzigen Drehscheibe
- 1997** Endgültige Einstellung der Arbeiten im Lokschuppen
  
- 1997** Übernahme der Immobilie durch die Kommungemeinschaft POMERANIA
- 1997** Beginn verschiedener ABM-Projekte und Beginn der Sanierung der baulichen Anlagen
- 1998** umfassende Sanierung von Teilflächen des Daches
- 2003** Gründung des Vereins „Lokschuppen Pomerania“ e.V.
- 2005** Eröffnung des Fernmeldemuseums im Wasserturm

## 2.2 Inventur der Exponate

### 2.2.1 Lokomotiven

#### Dampflokomotive BR 50



Baujahr: 1941  
Gewicht: 140 t  
Leistung: 1760 PS  
80 km/h

#### Dampfspeicherlokomotive



Baujahr: 1961  
Gewicht: 50 t  
Leistung: - PS  
- km/h

#### Rangierlokomotive V 23 (Werbelok)



Baujahr: 1970  
Gewicht: 24 t  
Leistung: 220 PS  
40 km/h

#### MZA Gleisarbeitenfahrzeug



Baujahr: 1986  
Gewicht: 16 t  
Leistung: - PS  
- km/h

#### Dampflokomotive BR 65



Baujahr: 1954  
Gewicht: 113 t  
Leistung: 1340 PS  
90 km/h

#### Rangierlokomotive V 10



Baujahr: 1959  
Gewicht: 18 t  
Leistung: 100 PS  
- km/h

#### SKL Gleiskraftwagen (2x)



Baujahr: 1980  
Gewicht: 7 t  
Leistung: - PS  
60 km/h

#### Akku-Schlepper ASF 45



Baujahr: 1971  
Gewicht: 13 t  
Leistung: 12 PS  
5 km/h

## 2.2.2 Wagen aus dem ehem. Regierungszug der DDR

### Gleismessfahrzeug GMF 51



Baujahr: -  
Gewicht: 8 t  
Leistung: - PS  
80 km/h

### Schlafwagen WLB (2x)



Salonwagen 2. Klasse  
Verband Regierungszug DDR

### Speisewagen WRKü



Speisewagen/Küche  
Verband Regierungszug DDR

### Stabswagen WGS (3x)



Salon-/Gesellschaftswagen  
mit Sonderausstattung

2x Verband Regierungszug  
Ministerium für Verkehrs-  
wesen (MfV)

### Dampftriebwagen DT 15



Baujahr: 1932  
Gewicht: - t  
Leistung: - PS  
- km/h

### Schlafwagen WLA (2x)



Salonwagen 1. Klasse  
Verband Regierungszug DDR

### Konferenzwagen WGS



Salon-/ Gesellschaftswagen  
mit Sonderausstattung  
(Sonderreisewagen)

Verband Gefechtszug  
Ministerium für Nationale  
Verteidigung (MfNV)

1x Verband Autoreisezug  
„Tourex“ (Berlin-Varna)

## 2.2.3 Wohnwagen und bahntechnische Geräte

### Wohnwagen DR (Modellbahn)



Dieser Wohnwagen gehörte zur GB-Traktion und ist heute Rahmenbild der Modelleisenbahnanlage.

### Sanitärwagen DR



Sanitärwagen der Deutschen Reichsbahn

### Reko-Wagen



Sitzwagen 2. Klasse in Reko-Bauart

### Kesselwagen ZKK



Übungswagen - mit der integrierten Lecksteuerung konnten sechs verschiedene Havariefälle simuliert werden

### Wohnwagen DR (2x)



Dieser Wohnwagen gehörte zur GB-Traktion und war an die Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH vermietet.

### Kinowagen DR



1932 Bau als Gepäckwagen  
1950 Umbau zum Kinowagen  
1965 Propagandawagen  
1976 Berufsberatungskabinett

### Eisenbahndrehkran EDK



1964 Bau in Leipzig  
Die Eigenmasse liegt bei 61 t.  
Seine maximale Hubhöhe liegt bei 27 m.

### Trommelwagen



Der Wagen ist mit einem Hydraulikkran ausgerüstet und gehörte zum Bahnstromwerk Pasewalk.



## 2.2.4 Bahntechnische Einrichtungen

### Güterwagen der ČSD



Dieser Güterwagen ist in der Poldi-Eisenhütte in Kladno gefertigt worden. Nach 1938 wurde der Wagen von der DR genutzt.

### Wasserturm



Der Turm wurde 1894 in Betrieb genommen und konnte in seinem Reservoir 240m<sup>3</sup> Wasser fassen.

### Drehscheibe



Die Drehscheibe wurde 1962 eingebaut (d= 23m). Sie kann elektrisch oder per Handkurbel bewegt werden.

### Wasserkräne



Drei Wasserkräne sind auf dem Gelände verteilt. Der Wasserkran am ehemaligen Betriebsgleis ist als einziger Bestandteil der Wasserstation des Lokschuppens.

### Backhaus



Das kleine Bahnhäuschen stand ursprünglich auf dem Bahnhof Rossow. Nach seiner Stilllegung wurde es in Pasewalk zu einem Backhaus umgebaut.

Neben den größeren bahntechnischen Einrichtungen sind auch kleinere Exponate auf der gesamten Anlage verteilt. Darunter befinden sich:

**mehrere Signale** (Formhaupt-, Formvorsignale, Lichtsignale)

**eine Seilwinde** im ehemaligen Waschanlagenbereich

**mehrere Bahnschranken**

**ein Lätwerk**

**Gleisbauarbeitsmittel**  
(Schienensäge, Schwellen- und Schienenbohrer, Weiche)

**Radsatz BR 01**  
dient als Werbemarke für den Verein

**Dieselmotor einer V 15**

**Diesel-Generatorsatz**

## 2.3 Der Standort Lokschuppen

Das Vereinsgelände befindet sich am nördlichen Rand der Stadt Pasewalk innerhalb des örtlichen Bahnhofbereichs. Der Verein steht zurzeit in einem Mietverhältnis mit der Immobiliengesellschaft der Deutschen Bahn AG, ist aber bestrebt das Gelände zu kaufen. Die zu veräußernde Fläche beträgt insgesamt ca. 37.000 m<sup>2</sup>. Der Verein nutzt derzeit bereits ca. 30.000 m<sup>2</sup> dieser Fläche. Der Hauptgebäudetrakt mit seinen Nebengebäuden umfasst eine Grundfläche von ca. 5.200 m<sup>2</sup>.

Die verkehrstechnische Erschließung erfolgt über die Speicherstrasse. Die Kreuzung Speicherstrasse - Bahnhofstrasse bildet die Verbindung zum innerstädtischen Bereich.

Die angrenzenden Gleisanlagen (Ostseite Bahnhof) werden gegenwärtig noch genutzt. Allerdings wurde bereits in Teilbereichen des Bahngeländes mit der Demontage von Gleisanlagen begonnen. Unmittelbar nördlich des Lokschuppengebäudes ist eine Teilfläche an die Ostseeland Verkehr GmbH vermietet. Die Deutsche Bahn AG nutzt eine Tankstellenanlage südlich des Lokschuppengebäudes.

Neben den noch vorhandenen bahntechnischen Einrichtungen (Schienen, Weichen, Signale etc.) und den intakten (genutzten) Gebäudestrukturen, finden sich mehrere Industrielle Ruinen und Fundamente, sowie temporäre Anlagen innerhalb des Vereinsgeländes.

In der südlichen Nachbarschaft (Richtung Innenstadt) werden nur noch kleine Bereiche für Gewerbe und Handel wirtschaftlich genutzt. Entlang der Speicherstraße sind brachliegende Flächen, Leerstand von Gebäuden, Verfall der Bausubstanz und Verwilderung der Grünbereiche ein prägendes Bild.



Abb. 39: Luftaufnahme Vereinsgelände (Quelle: Google Earth)

Die Speicherstraße, als einzige Erschließung, zeigt sich z.T. in einem maroden und sanierungsbedürftigen Zustand. In der Vergangenheit diente sie hauptsächlich dem täglichen Berufs- und Lieferverkehr der ansässigen Betriebe (vorrangig der DR Deutsche Reichsbahn und DB Deutsche Bahn).

Die Straße wird durch den Bahnübergang der Strecke Pasewalk - Stettin in zwei Abschnitte geteilt. Während der südliche Abschnitt der Straße, mit dem Kreuzungsbereich Bahnhofstrasse an der Uecker, als innerstädtischer Verkehrsbereich mit einem großzügigen Straßenquerschnitt und einem ausreichenden Oberbau ausgestattet ist, wurde der nördliche Abschnitt mit geringerem Aufwand hergestellt und Instand gehalten. Aufgrund der untergeordneten Funktion im öffentlichen Bereich und chronischen Materialmangels wurde dieser Straßenabschnitt schon zu DDR Zeiten vernachlässigt.

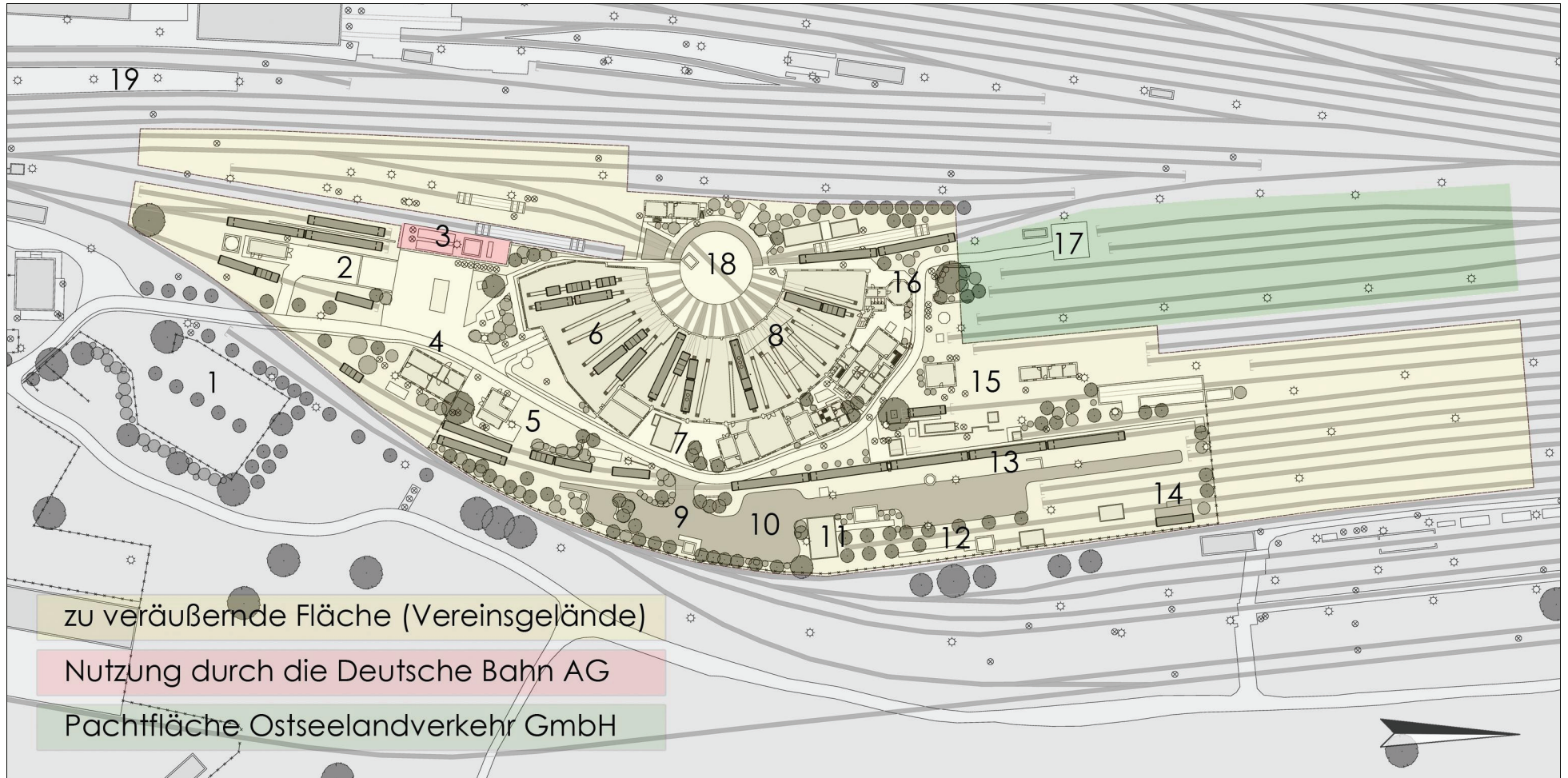


Abb. 40: Schematische Karte der Bestandssituation des Vereinsgeländes

- |                           |                         |                                      |  |
|---------------------------|-------------------------|--------------------------------------|--|
| 1 Parkplatzbereich        | 6 Hauptgebüdetrakt      | 11 Kegelbahn (überdacht)             | 16 Wasserturm/Museum                       |
| 2 Materiallager A         | 7 Materiallager B       | 12 Hindernisparcours                 | 17 Pachtfläche OLA                         |
| 3 Pumpstation/Tankstelle  | 8 Veranstaltungsbereich | 13 Reisezugwagen (Übernachtung)      | 18 Drehscheibe                             |
| 4 Bungalow (Kassenhaus)   | 9 Gruppenplatz/Backhaus | 14 Einzelwagen (Übernachtung)        | 19 Bahnsteig 5 und 6<br>(Bahnhof Pasewalk) |
| 5 unbefestigter Parkplatz | 10 Kinderspielplatz     | 15 Container/unbefestigter Parkplatz |  |

## 2.4 Altlasten und Verdachtsflächen

Das gesamte Umfeld wurde seit jeher für Wartungs- und Reparaturzwecke sowie den damit zusammenhängenden Dienstleistungen durch die Deutsche Bahn genutzt. Somit befinden sich keine sensibel genutzten Gebiete in der unmittelbar angrenzenden Umgebung.

In jüngerer Vergangenheit wurde das Gelände mehrmals (1997 und 2003) auf Schadstoffe und Altlasten untersucht. Hierbei konnten in mehreren Bereichen Kontaminationen durch Schadstoffe nachgewiesen werden.

Die Kontaminationen entstanden durch den Umgang mit Dieselkraftstoffen. Als Hauptursachen gelten der jahrzehntelange unsachgemäße Umgang mit Gefahrenstoffen (Treibstoffe, Öle, Fette) bei Betankungs- und Umfüllprozessen, bei Wartungs- und Instandsetzungsprozessen, bei Transport- und Umschlagarbeiten sowie unsachgemäße Lagerung.

Eine Ausnahme bildet hierbei eine Havarie Anfang der 80iger Jahre, bei der Dieselkraftstoff in größeren Mengen aus einer Druckrohrleitung zwischen Tanklager und Tankstelle ausgelaufen ist. Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG wurde ein Bodenaustausch vorgenommen. Unterlagen zum Umfang dieser Maßnahmen konnten jedoch nicht ausgehändigt werden.

Kontaminationen in diesem Bereich sind allerdings weiterhin in z.T. auch erhöhten Konzentrationen zu beobachten. Eine Sanierungsvorplanung von 1998 unterteilte den Hauptgefährdungsbereich in vier Teilflächen unterschiedlicher Kontaminationssituationen:

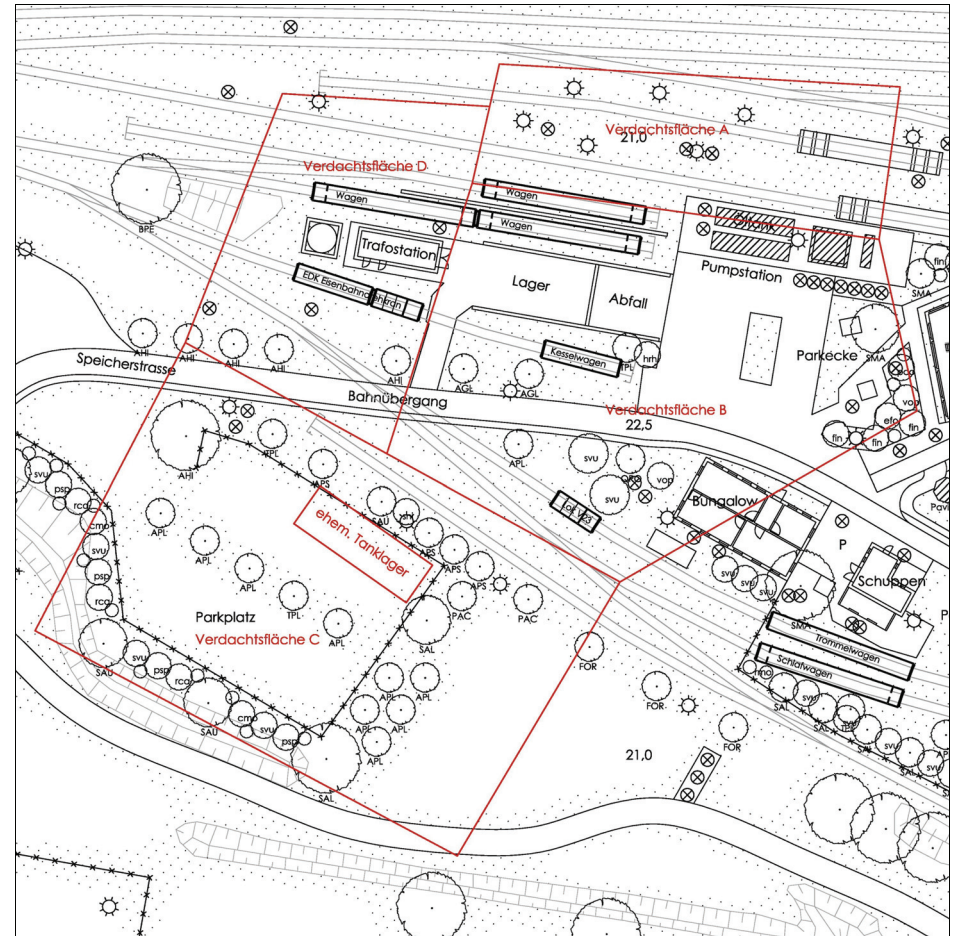


Abb. 41: Kontaminationsbereiche innerhalb des Planungsobjektes

- Fläche A - Lokbetankungsanlage mit Altöltank (Alte Tankstelle)
- Fläche B - Umfeld der ehemals eingelagerten Dieseltanks
- Fläche C - ehemaliges Tanklager mit Pumpstation
- Fläche D - Bereich Trafostation, vermutete erdverlegte Produktleitungen, Gleisbereich

Die Kontaminationen werden hauptsächlich durch erhöhte Konzentrationen von Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW) und Polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) hervorgerufen.

Mineralölkohlenwasserstoffe werden vorrangig als Lösungsmittel eingesetzt und sind in Mineral-, Heiz- und Schmieröl sowie in Benzin und Dieselkraftstoff enthalten. Sie entstehen bei der Veredelung von Rohölen. Im Boden sind sie unter geeigneten Bedingungen abbaubar. Im Wasser werden sie teilweise gelöst, so dass die ungelösten Bestandteile eine Kohlenwasserstoffschicht auf der Oberfläche bilden.

Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe sind Feststoffe, die farblose bis gelblich grüne Kristalle ausbilden. Sie sind weitgehend in Wasser unlöslich. Hauptsächlich wurde Naphthalin nachgewiesen. Naphthalin wird aus Braun- und Steinkohleteer gewonnen. Es kommt auch in anderen fossilen Energieträgern vor und wird beispielsweise Gaswerkstandorten emittiert. Naphthalin verbreitet einen charakteristischen Teergeruch.

Im Zuge des Rückbaus der Tankanlagen (1997) erfolgte eine begleitende Bodensanierung. Die Dieseltanks wurden ebenfalls zurück gebaut. Bei der Havarie Anfang der 80iger Jahre soll der Kraftstoff im Bereich der Trafostation ausgelaufen sein. Aus den Unterlagen lässt sich vermuten, dass wahrscheinlich während des Bodenaustausches in diesem Bereich die schützende Torfschicht teilweise entfernt wurde. Hierdurch ist ein Eintrag von Schadstoffen in die Grundwasserschicht unterhalb der Torfschicht ermöglicht worden.

Das Tanklager und die Pumpstation im Bereich des heutigen Parkplatzes wurden ebenfalls in den 90iger Jahren zurück gebaut. Hier erfolgte ebenfalls ein Bodenaustausch bzw. eine Bodenverfüllung. Im nördlichen Bereich des Tanklagers befand sich laut den Unterlagen eine Schutzfolie, die das Eindringen von

Schadstoffen in die Umgebung verhinderte. Während des Rückbaus der Tanks wurde in diesem Bereich eine MKW belastete Schicht aufgefunden, die sich aber nachweislich nicht in die Tiefe fortsetzte.

Insgesamt treten MKW- und partiell PAK-Belastungen im Boden oberhalb der Torfschicht auf, die während der Untersuchungen z.T. die erlaubten Grenzwerte überschritten hatten. Ergebnisse der letzten Untersuchung (2003) zeigen, dass keine Boden- und Grundwasserbelastungen mehr unterhalb der Torfschicht aufgetreten sind. Laut den Unterlagen ist eine Schadstoffbarrierefunktion der Torfschicht (bei Vorhandensein des Torfes) deutlich durch das Fehlen erhöhter Belastungen im Boden und Grundwasser unterhalb der Torfschicht nachweisbar. Jedoch ist durch das Auftreten der MKW-Belastungen eine latente Gefahr gegeben.

Die Untersuchungen ergaben letztendlich keine Gefahren für den Menschen. Der Standort liegt nicht im Bereich einer Wasserschutzzone und es erfolgt keine Nutzung des Grundwassers als Trink- oder Brauchwasser. Somit ist eine Beeinträchtigung der menschlichen Gesundheit nicht zu erwarten. Die Bodenbelastungen sind insgesamt als gering zu erachten und bedürfen keiner Eingriffe. Die unterhalb der Torfschicht auftretenden MKW-Konzentrationen wirken sich nicht auf das Grundwasser aus.

Bei zukünftigen Bauarbeiten oder weiteren Rückbaumaßnahmen im gesamten Kontaminationsbereich wird (laut Gutachten) angeraten: bei Bodenaushub Kosten für die Entsorgung kontaminierten Bodens und bei Wasserhaltungsmaßnahmen Kosten für die Reinigung von Schichtwasser einzuplanen. Des Weiteren sollten Kosten für die fachtechnische Überwachung und Arbeits- und Sicherheitsmaßnahmen während der Bauarbeiten berücksichtigt werden.

## 2.5 Aufgaben des Vereins „Lokschuppen Pomerania e.V.“

Der Verein "Lokschuppen Pomerania e.V." wurde gegründet um funktionslos gewordene Teile des ehemaligen Bahnbetriebswerkes (Ringlokschuppen mit Drehscheibe) zu einem kulturellen und touristischen Zentrum zu entwickeln. Der Verein ist selbstlos tätig und verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke. Er verwirklicht daher seine gemeinnützigen Zwecke auch durch arbeitsmarktpolitische Instrumentarien und Fördermaßnahmen. Neben den Mitgliedern unterstützen auch außen stehende Befürworter und Enthusiasten den Verein in seinem Ziel, die Geschichte des Lokschuppens zu bewahren und gleichzeitig etwas ganz Neues zu erschaffen. Die Wiederbelebung des Standortes durch ein abgestimmtes und harmonisches Einbeziehen neuer Funktionen sind das Hauptanliegen des Vereins. Er zählt bereits heute zu den festen Kultureinrichtungen der Stadt. Die Lage, der Baustil und die außergewöhnliche Raumwirkung verleihen ihm zusätzlich besonderen Charme.

Zu den wichtigsten Aufgaben des Vereins zählen:

- Förderung der Eisenbahngeschichte durch Unterhaltung und Betreiben eines Kommunikationszentrums zur Eisenbahnhistorie
- Denkmalpflege und Erhalt der historischen Bausubstanz
- Restauration und Erwerb historischer Ausstellungsstücke (vorrangig Gleisfahrzeuge und Wagen)
- Pflege und Erhalt der bahntechnischen Geräte innerhalb des Vereinsgeländes
- Pflege und Umgestaltung der Außenanlagen
- Organisation von öffentlichen Ausstellungen
- Durchführung von Veranstaltungen und Forschungsvorhaben
- Vermietung von Räumlichkeiten (für Konferenzen, Feiern usw.)
- Übernachtungsmöglichkeit im Schlafwagen (Mai -Oktober)



Abb. 42: Bühne und Veranstaltungsbereich im Lokschuppen

Bisherige Unternehmungen in der Umgestaltung und Nutzungsänderung durch den Verein zeigen bereits erste größere Erfolge. Der Lokschuppen ist vor allem unter Eisenbahn- Enthusiasten bundesweit bekannt und ein beliebtes Ausflugsziel.

Die Möglichkeit der Übernachtung wird während der Hauptsaison sehr rege genutzt. Aufgrund der großen Nachfrage und Auslastung werden sogar Überlegungen angestellt, die Bettenkapazität weiter zu erhöhen. Neben Schüler- und Privatgruppen nutzen hauptsächlich Tagestouristen diesen Service. Die Nähe der (über-) regionalen Radfern- und Wasserwanderwege begünstigen den Standort Lokschuppen als kostengünstigen Zwischenstopp.

Neben dem saisonalen Übernachtungsangebot werden auch Räumlichkeiten für Veranstaltungen jeglicher Art angeboten. Beispielsweise können zusätzlich zum großen Veranstaltungsbereich im Lokschuppen und dem Clubraum am Wasserturm auch einzelne Wagen auf dem Vereinsgelände angemietet werden (Disco-, Speise-, Kino- und Konferenzwagen).

Die Getränke- und Speisebewirtung erfolgt im Regelfall durch die hauseigene Gastronomie. Selbstverständlich kann die Versorgung auch durch externe Dienstleister gewährleistet werden.

Insgesamt richtet sich der Verein an ein sehr breites Publikum und versucht stets den Wünschen dieser nachzukommen. Für die zahlreichen Kinderfeste und -Parties, Konzerte, Lesungen, Messen und Projektveranstaltungen bietet der Lokschuppen ein außergewöhnliches Ambiente. Bei der Oldtimer Rallye Hamburg - Shanghai 2006 fungierte der Lokschuppen auch als Zwischenstop und Etappenziel.

## 2.6 Möglichkeiten der Aufenthalts- und Qualitätssteigerung

Die Mitglieder des Vereins sind stets bemüht die derzeitigen Funktionen als kulturelle Einrichtung mit Museumscharakter zu optimieren und zu erweitern. Eine gewünschte Aufenthalts- und Qualitätssteigerung kann zukünftig vor allem durch die Berücksichtigung und das Einbeziehen der Außenanlagen erreicht werden.

Insgesamt bietet der Standort im Innen- und Außenbereich eine gute Aufteilung der bisherigen Funktionsbereiche. Potenziale sind dennoch genügend vorhanden. Gerade die Attraktivität und Aufenthaltsqualität im Außenbereich ist enorm steigerungsfähig. Die hier auftretenden Defizite sind vor allem auf die begrenzten finanziellen Mittel des Vereins und z.t. auf fehlendes Fachwissen zurück zu führen. Ein weiteres Hemmnis bei der Außengestaltung sind natürlich auch die örtlichen Gegebenheiten (Umfeld) und der bestehende Mietvertrag, der neu gebaute dauerhafte und damit zumeist kostenintensive Anlagen in Frage stellt.

Bundesweit gibt es zahlreiche Lokschuppen, die heute nicht mehr ihrem ursprünglichen Zweck dienen. Viele von ihnen wurden auch zu Kultur- und Veranstaltungszentren umgestaltet. Zumeist beschränken sich aber diese Kulturforen auf nur eine

Hauptfunktion. So werden bahntechnische Einrichtungen wie Drehscheiben, Signale oder Gleisanlagen häufig komplett entfernt um der neuen Funktionsänderung gerecht zu werden.

Solche Maßnahmen widerstreben dem Verein. Um weiterhin die Ausstellung von Exponaten und die bisherige Attraktivität zu gewährleisten, müssen v.a. die Drehscheibe und die Gleisanlagen geschützt und betriebsbereit gehalten werden. Im Vergleich zu anderen Einrichtungen besitzt der Pasewalker Standort auch ein relativ großes Gelände. Dieses sollte zukünftig unbedingt in seiner ganzen Dimension ausgenutzt werden.

Beispiele von Kultureinrichtungen mit ähnlichen Hintergrund sind folgend aufgelistet. Bei diesen Beispielen rückt der Erhalt und das Näherbringen von Eisenbahnhistorie z.t. in den Hintergrund.

Ringlokschuppen Bielefeld  
([www.ringlokschuppen.com](http://www.ringlokschuppen.com))

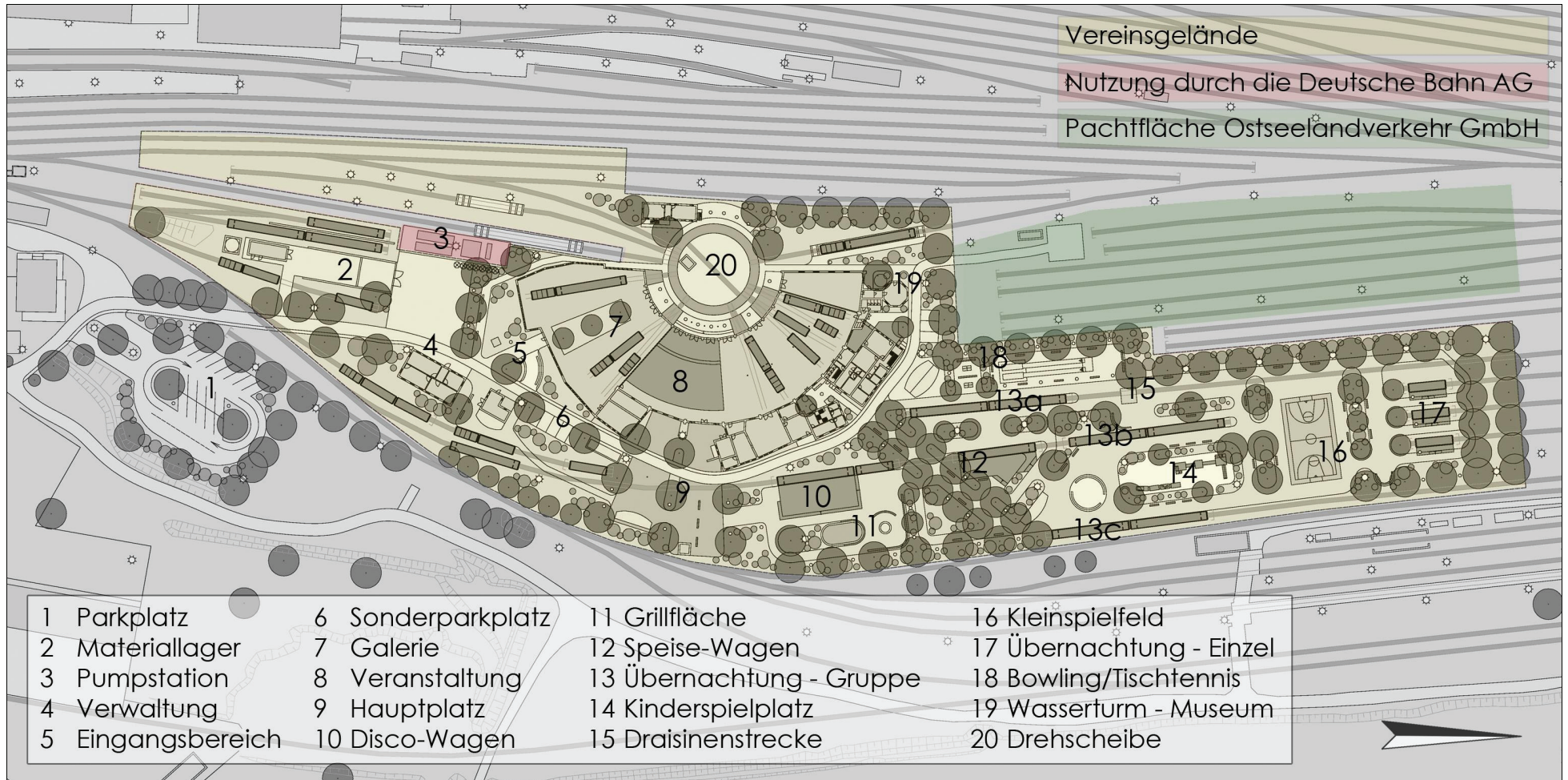
Eisenbahn- und Heimatmuseum Erkrath-Hochdahl e.V.  
([www.lokschuppen-hochdahl.de](http://www.lokschuppen-hochdahl.de))

Kulturbahnhof - Lokschuppen Ranstadt  
([www.lokschuppen-nidda.de](http://www.lokschuppen-nidda.de))

Lokschuppen Rosenheim  
([www.kuko.de](http://www.kuko.de))

Die folgenden Vorentwurfsstadien zeigen mögliche Szenarien einer Umgestaltung mit dem Hauptaugenmerk auf die Optimierung und Verbindung der einzelnen Funktionsbereiche. Besondere Rücksicht galt hier den örtlichen Gegebenheiten und Richtlinien sowie den einzelnen Zielgruppen. Ziel jeder Variante war es, ein attraktives, den Ansprüchen des Vereins entsprechend funktionelles und umsetzbares Gesamtkonzept auf zu zeigen.

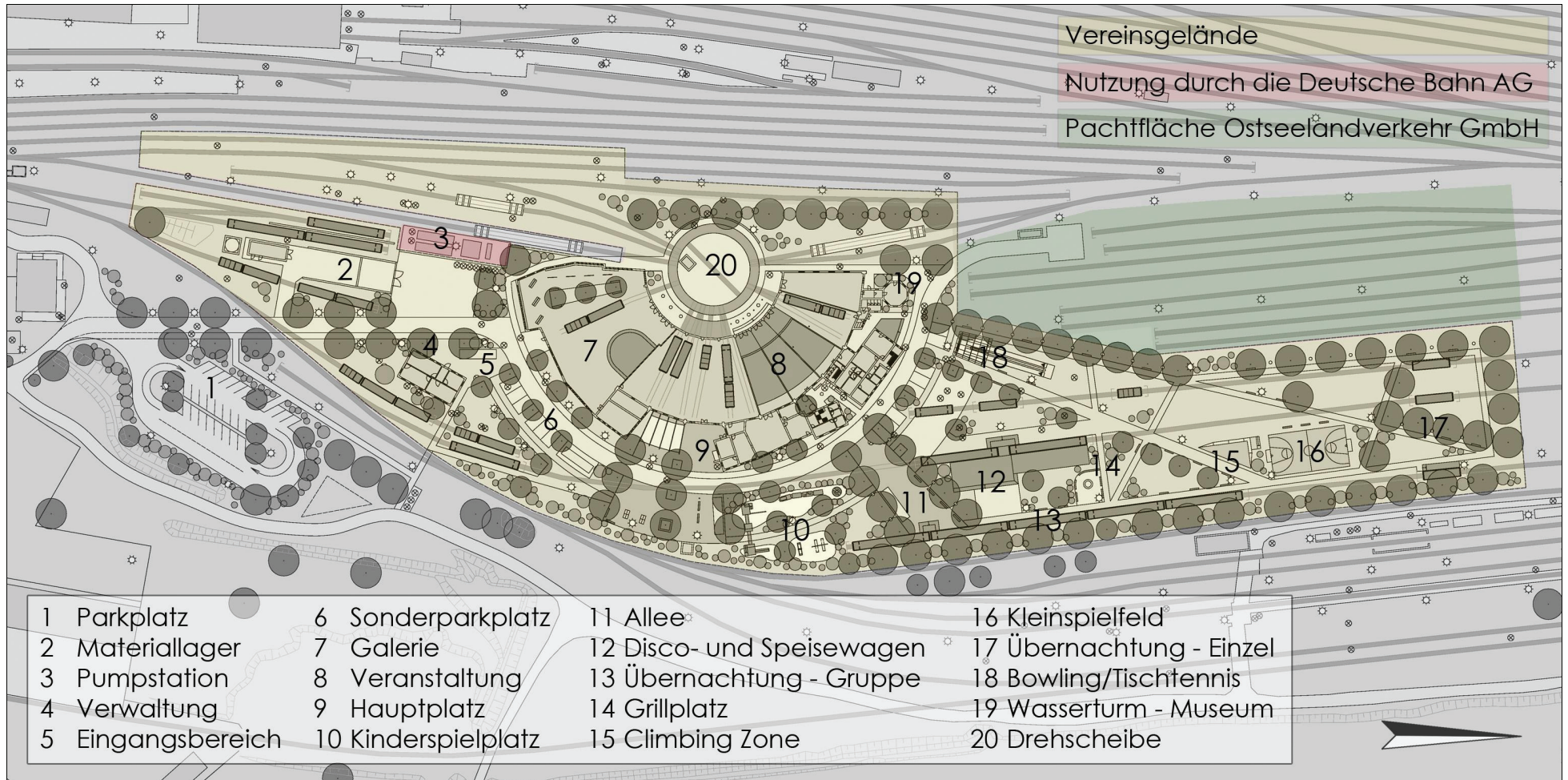
## 2.6.1 Vorentwurf - Variante A



In dieser Variante wird das Hauptgebäude in seinen Funktionen neu sortiert. Der südliche Flügel wird aufgrund seiner Panoramafenster zu einer Galerie neukonzipiert. Der Ausstellungsbereich tauscht seinen Platz mit dem Veranstaltungsbereich und ungenutzte Tore werden durch großformatige Fensterfronten ergänzt. Die Funktionsbereiche im Gelände sind großzügiger bemessen und ausgestattet. Zudem sind alle Bereiche durch befestigte Wege miteinander verbunden. Das Versetzen der Exponate (Wagen/Loks) und neue Gehölzalleen und -reihen betonen zusätzlich die einzelnen Abschnitte und wirken unterstützend auf die Raumbildung. (Abb. 43)

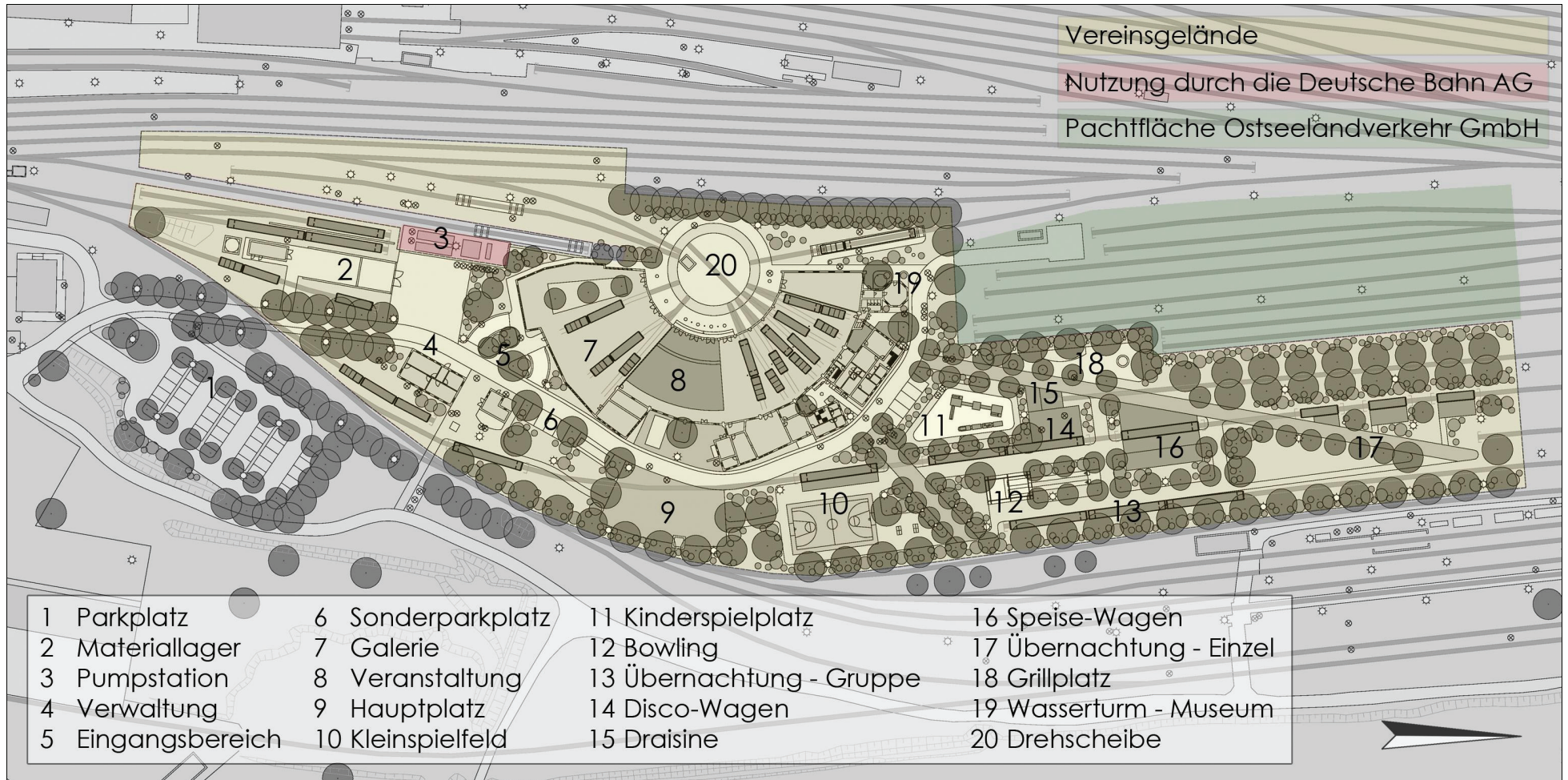


## 2.6.2 Vorentwurf - Variante B



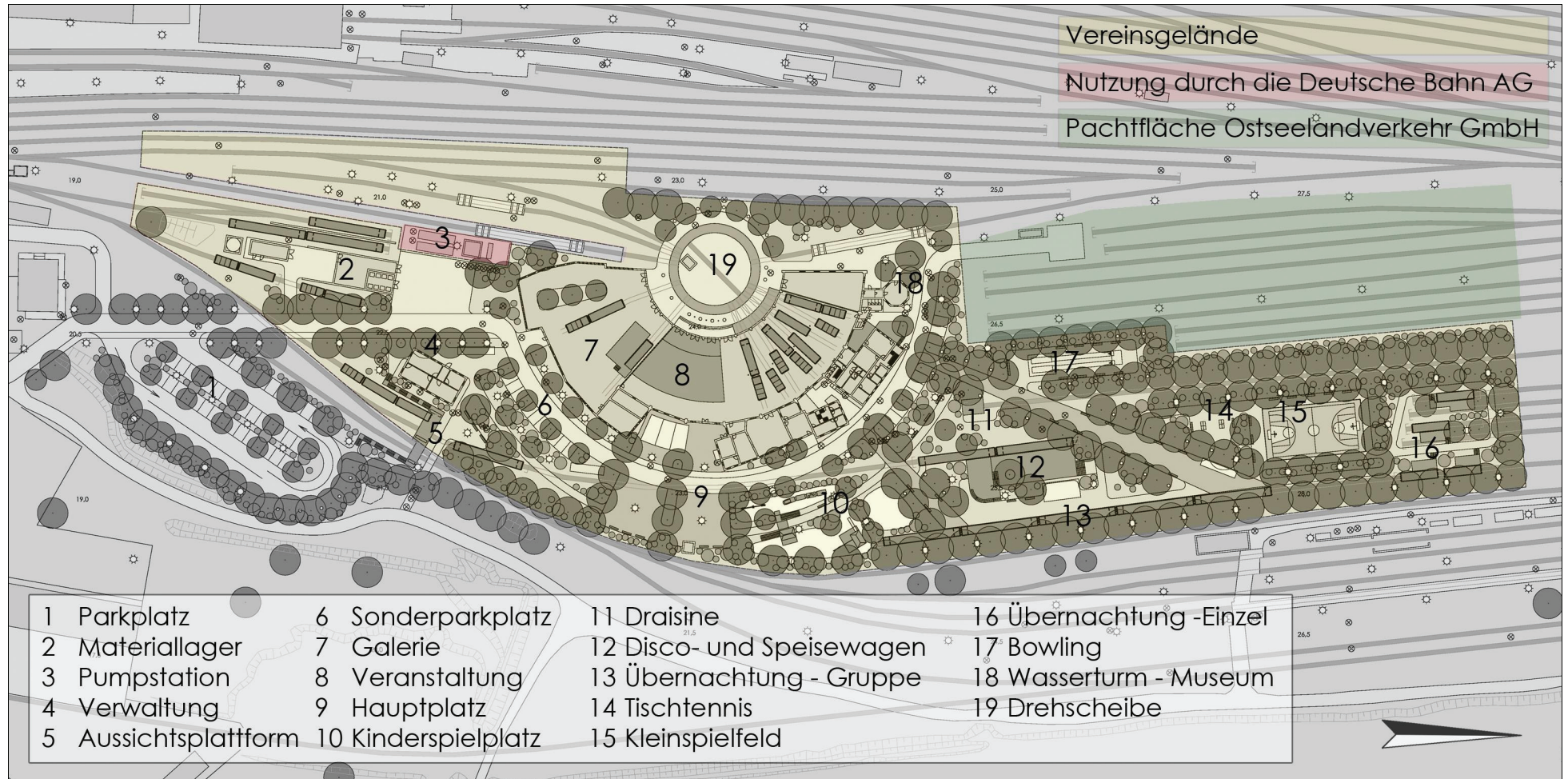
Diese Variante ist durch eine neuen halbkreisförmigen Straßenverlauf gekennzeichnet. Dies Form des Halbkreises spiegelt sich in der Ausrichtung der einzelnen Gehölzreihen wider. Im nördlichen Bereich wird dieses radiale Prinzip lediglich in der Wegführung aufgebrochen. Aufgrund des neuen Straßenverlaufs und zur besseren Ausnutzung des gesamten Außengeländes wurden die Übernachtungswagen an die östliche Seite verbracht. Wie in Variante A erfolgt im südlichen Gebäudeflügel eine Nutzungsänderung. Der Veranstaltungsbereich verbleibt an seinem bisherigen Standort. (Abb. 44)

### 2.6.3 Vorentwurf - Variante C



Dieser Vorentwurf versucht Elemente der vorangegangenen Varianten einzubeziehen. Die Straße folgt dem gegebenen Verlauf, ist aber mit einem angenehmeren Querschnitt versehen. Der angedachte Strahlenverlauf der Gehölzreihen kann in dieser Variante nur spärlich wiedergegeben werden. Im Gegensatz zu den anderen Vorentwürfen wurde das Kleinspielfeld näher zum Hauptplatz (Zentrum) eingeplant. Den zweiten zentralen Bereich bildet der Disco- und Speisewagenverband weiter nördlich. Die beiden Wagen sind mit großen Terrassen (teilüberdacht) ausgestattet. In unmittelbarer Nähe befinden sich die Bowlingbahn und der Kinderspielplatz. (Abb. 45)

## 2.6.4 Vorentwurf - Variante D



Diese Variante greift in optimierter Form das Kreisbogen- und Strahlenkonzept erneut auf. Die einzelnen Funktionsbereiche sind ebenfalls nutzerspezifisch und thematisch aufeinander abgestimmt. Zwischen dem Hauptplatz und der kurzen Allee erstreckt sich ein größerer Sandspielplatz. Der Disco- und Speisewagenbereich erhält wiederum eine große Terrassenfläche. Die Schlafwagen sind unmittelbar der östlichen Geländegrenze aufgestellt. Zum Norden erstreckt sich der Aktivbereich mit Kleinspielfeld, Bowlingbaan und Tischtennis.

(Abb. 46)

### 3 Der Gesamtentwurf

Schon während der Vor- Ort- Termine und bei Gesprächen wurde der zwingende Erhalt aller vorhandenen Elemente in Frage gestellt. Vor allem die Positionen der einzelnen Lokomotiven und Wagen stellten während der gesamten Vorentwurfsphase ein größeres Konfliktpotenzial dar. Das Umsetzen einzelner Exponate oder ganzer Gruppen wurde für eine gezielte nachhaltige Attraktivitätssteigerung unumgänglich.

Eine Teilentsiegelung auf dem Gelände und das Entfernen ungenutzter Gebäudestrukturen ermöglicht die Ausweisung neuer Grün- und Gehölzstreifen, als Rahmen für die unterschiedlichen Themenbereiche, sowie neue Wegbeziehungen bzw. -verläufe. Die Grünanlagen haben einen besonders großen Einfluss auf das Gesamterscheinungsbild des Vereinsgeländes. In den letzten Jahren wurde bereits durch die Mitglieder versucht die jahrzehntelang vernachlässigte Vegetation auf zuwerten. Die vorangegangenen Vorentwurfsvarianten verdeutlichen hier die Vorstellungen und Wünsche des Vereins. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass das Erscheinungsbild in den Vorentwürfen und im Gesamtentwurf eine über mehrere Jahre gewachsene Vegetation wiedergibt.

Bisher stellt Vandalismus, aufgrund der Lage zum innerstädtischen Raum, nur eine latente Gefahr dar. Lediglich während (Jugend-)konzerten oder im Verlauf größerer Ganztagsveranstaltungen könnte es zu kleineren Schäden kommen. Die verschiedenen Themenbereiche des Entwurfs finden dennoch entsprechende Berücksichtigung in ihrer Konzeption und Materialwahl.

Folgend werden die einzelnen Themenbereiche des Freiflächenkonzeptes und deren Attraktionspunkte genauer erläutert.

#### 3.1 Die Eingangssituation

Die bisherige einseitige Baumreihe (Kastanie) entlang der Speicherstrasse wird zu einer Allee aufgestockt. Die Gehölzabstände sind auf die geforderten Sicherheitsabstände des Bahnüberganges angepasst. Die Gleisanlagen, im Bereich des Bahnüberganges, sind in ihrer Nutzung zurückgestellt und werden nur äußerst selten genutzt. Erhöhte Verkehrstechnische Sicherheitsmaßnahmen sind somit nicht notwendig.



Abb. 47: Eingangssituation zum Vereinsgelände

Die neue Straßenführung und der großzügige Querschnitt (Fahrbahn 6m, Fußweg 2m) ermöglichen eine komfortablere Anreise als bisher. Der gepflasterte Fuß- und Radweg ist durch Flachborde von der asphaltierten Fahrbahn getrennt. Die gesamte Straße sollte als Hauptader des Planungsobjektes und um dem Schwerverkehrsanteil gerecht zu werden der Bauklasse III entsprechen.

Die Entwässerung dieser Verkehrsflächen erfolgt durch den Anschluß an das Netzwerk der angrenzenden städtischen Straßen. Der angedachte Straßenquerschnitt erhöht die Nutzungsvielfalt und erfüllt zugleich Bedingungen und Auflagen in Bezug auf geforderte Richtlinien (Feuerwehr-, Rettungsdienst- und Lieferzufahrt etc.).

Zusätzlich zur Allee bilden die zwei Rangierlokomotiven V10 und V23 sowie mehrere Güterwagen einen repräsentativen Empfang. Der Eisenbahndrehkran (EDK) sollte höchstens nach einer umfassenden Restaurierung seinen Standort behalten.

Im weiteren Verlauf erstreckt sich an der westlichen Straßenseite das neu entstandene Materiallager. Die bisher zugemüllte Fläche wird entkernt und durch ein neu errichtetes Gebäude ergänzt. Hierbei sollten unbedingt die Ratschläge bezüglich des Altlastenproblems berücksichtigt werden. Das Gleiche gilt für die außerhalb des Vereinsgelände gelegene Parkplatzfläche. Diese wird auch im Entwurf berücksichtigt und optimiert.

Der neue Parkplatzbereich ist als Einbahn-Straßensystem konzipiert und verfügt über 36 befestigte PKW- Stellplätze. Die Dimensionen der einzelnen Stellflächen betragen 3,5 x 5,0 m und ermöglichen somit besonders älteren Besuchern ein bequemes Ein- und Aussteigen. Eine Ahorn Doppelreihe trennt die Stellplätze in Dreier-Gruppen auf. Die Gesamtlänge von 10,5 m jeder Einzelgruppe und der Verzicht auf Markierungen ermöglicht auch das Abstellen von bis zu vier Personenkraftwagen. Die Gesamtkapazität steigt somit auf bis zu 47 PKW- Stellplätze.

Ein Busparkplatz wurde ebenfalls berücksichtigt. Der reservierte Abschnitt (45 m Länge) entlang des Fahrstreifens bietet genügend Raum für bis zu drei Kraftomnibusse. Die Kurvenbereiche sind mit einem Innendurchmesser von 12 m entsprechend bemessen. Bei einer Ausführung sollten hier ebenfalls der gesamte Oberbau, Tragschicht und Frostschutzschicht den Anforderungen für Schwerverkehr entsprechen.

Die Ausführung von Schleppkurven, anstatt der idealisierten Kreisbögen, ist verkehrstechnisch eine bessere Lösung, mindert aber den angedachten Gestaltungsansatz.

Die bisherigen Randgehölze werden durch Weiden und Linden ergänzt. Insgesamt hat der Parkplatz aber nur eine untergeordnete Bedeutung zum Gesamtkonzept (aufgrund seiner geographischen Lage - außerhalb des Planungsobjektes). Eine weiterer Zusatz zum Gesamtkonzept, außerhalb der eigentlichen Planungsgrenze, bildet die nördlich des Parkplatzbereiches errichtete Aussichtsplattform.



Abb. 48: Alternative Aussichtsplattform

Die massive aus Betonstahl gefertigte Anlage, ist als sekundärer Fußgängerweg, vom Parkplatzbereich aus kommend, angedacht. Der Höhenunterschied von sechs Metern bietet einen relativ guten Überblick über das gesamte Bahn- und Vereinsgelände. Entsprechend den jeweiligen Betrachterperspektiven und Blickachsen sind hier Informationstafeln bezüglich der einzelnen Standorte vorgesehen.

### 3.2 Galerie- und Verwaltungsbereich

Die Allee des Eingangsbereiches führt den Besucher direkt zum Verwaltungspavillon (Kasse) und dem südlichen Gebäudetrakt (Gebäudeteil A) des Lokschuppens. Die gesamte Verwaltung wird zukünftig hier im Pavillon untergebracht. Somit können die bisher genutzten Räumlichkeiten, weiter nördlich, einer neuen Funktion dienen (Pension).



Abb. 49: Verwaltungs- und Empfangsbereich

Der gepflasterte Fußgängerweg wird ab diesem Bereich durch einen Asphaltbelag abgelöst. Dieser soll durch seine Färbung und Oberflächenstruktur eine Kies- oder Splittoptik durch Einstreumaterialien imitieren. Die Vorteile gegenüber einer echten wassergebunden Deckschicht sind: die langfristige Nachhaltigkeit, geringere Abnutzungserscheinungen und keine weiteren (sonst erforderlichen) Erhaltungsmaßnahmen. Der Südteil des Lokschuppens ist mit seiner prägnanten Fenster-

fassade prädestiniert für eine Umnutzung als großflächiger und heller Galeriebereich. Die Raumdimensionen ermöglichen hier das Ausstellen größerer Exponate, Kunstwerke oder gar Skulpturen. Die Galerie beherbergt auch das Dauerausstellungsobjekt Dampflokomotive BR 50. Während die eigentliche Ausstellungsfläche entlang der Westseite verläuft, erstreckt sich an der Ostseite eine Kleinkunstbühne. Ein Güterwagen fungiert hier zusätzlich als Hintergrund, Requisite oder Umkleide.



Abb. 50: Südlicher Gebäudeteil - Galerie

Funktionslos gewordene Gleisstränge werden in diesem Gebäudeabschnitt komplett entfernt. Im westlichen Bereich werden die Schächte (für die ehemalige Reparatur der Lok- und Wagenunterseiten) weiter ausgekoffert und mit Stahlbetonsegmenten, als Rahmen, zu einer inneren Grünfläche umgestaltet. Die Raumhöhe von über zwölf Meter erlaubt den Versuch hier drei Weiden anzusiedeln. Alternativ können auch weniger aufwendige Stauden oder Gehölze genutzt werden.

Die Asphaltfläche an der Pumpstation bleibt in ihrer Nutzung unangetastet. Sie dient weiterhin als Wendepunkt für Fahrzeuge der regulären Betriebs- und Entsorgungswirtschaft. Um die Sicherheit dieses recht sensiblen Bereiches zu gewährleisten, wurden die Grünflächen und besucherspezifische Attraktionspunkte zurückgeschraubt. Lediglich der Radsatz BR 01 behält seinen Platz als Werbemarke. Des Weiteren wurde der Fußweg entlang des Westgiebels, als Vorsichtsmaßnahme gegenüber dem regulären Besucherpublikum, entfernt.



Abb. 51: Ausschnitt Verwaltungsbereich (links Pumpstation)

Die kürzeste Verbindung zur Drehscheibe erfolgt nun direkt durch die Galerie. Hierfür werden die ungenutzten Rolltore durch Türsegmente ergänzt oder ersetzt. Der erhöhte Tageslichteinfall und somit die zusätzliche Aufhellung des Galerie- und Kleinkunstbereichs tragen dem positiven Empfinden besonders bei. Durch ein ausgefeiltes und ansprechendes Beleuchtungsdesign mit Betonung einzelner Raumelemente wird die Aufenthaltsqualität weiter gesteigert.

### 3.3 Geschichtsbereich DDR

Unweit des Verwaltungs- und Eingangsbereichs befindet sich der neu ausgewiesene Geschichtsbereich der DDR. Dieser soll, neben dem Näherbringen der jüngeren Eisenbahngeschichte, speziell für die Aufarbeitung des DDR-Regimes fungieren. Hauptausstellungsobjekt stellt in diesem Bereich ein Reisezugwagen mit Sonderausstattung des ehemaligen Regierungszuges der DDR.



Abb. 52: Ausschnitt des DDR-Geschichtsbereiches

Vor allem jüngere Besuchergruppen erhalten hier die Möglichkeit behutsam in die Vergangenheit hinein zu schnuppern und sich mit ihr auseinander zu setzen. Mehrere aufgestellte Informationstafeln und weitere Exponate wirken zusätzlich museumspädagogisch unterstützend. Die gesonderte, leicht abseitige Lage wurde aufgrund der Thematik bewusst gewählt. An der östlichen Geländeseite ist ein weiterer sekundärer Eingangsbereich (aus Richtung Parkplatz kommend) eingepflanzt.

### 3.4 Übersichtskarte - Gesamtentwurf

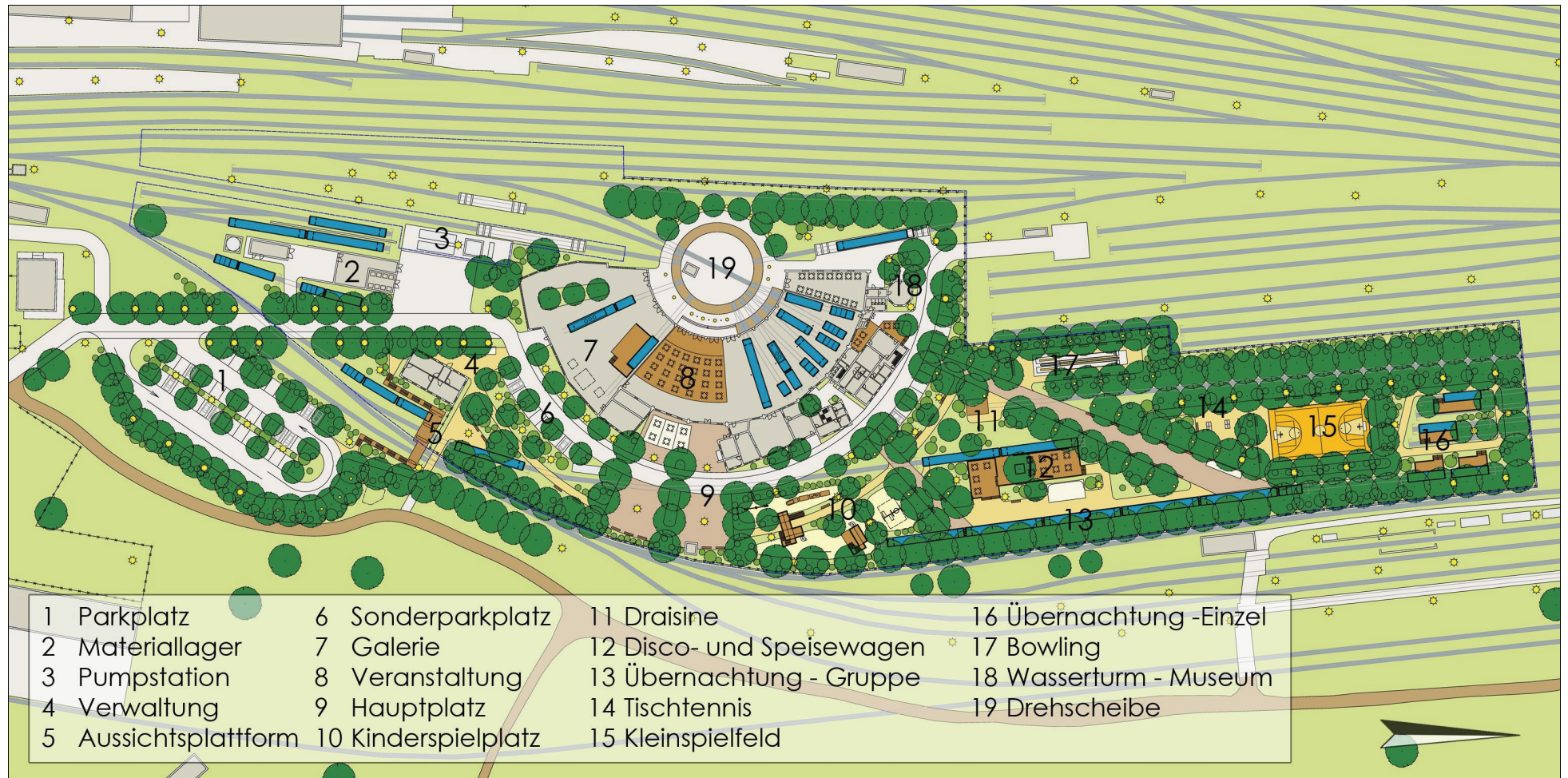


Abb. 53: Übersichtskarte Gesamtentwurf



### 3.5 Übersichtskarte - Gesamtentwurf (Nutzungsspezifische Zonendarstellung)

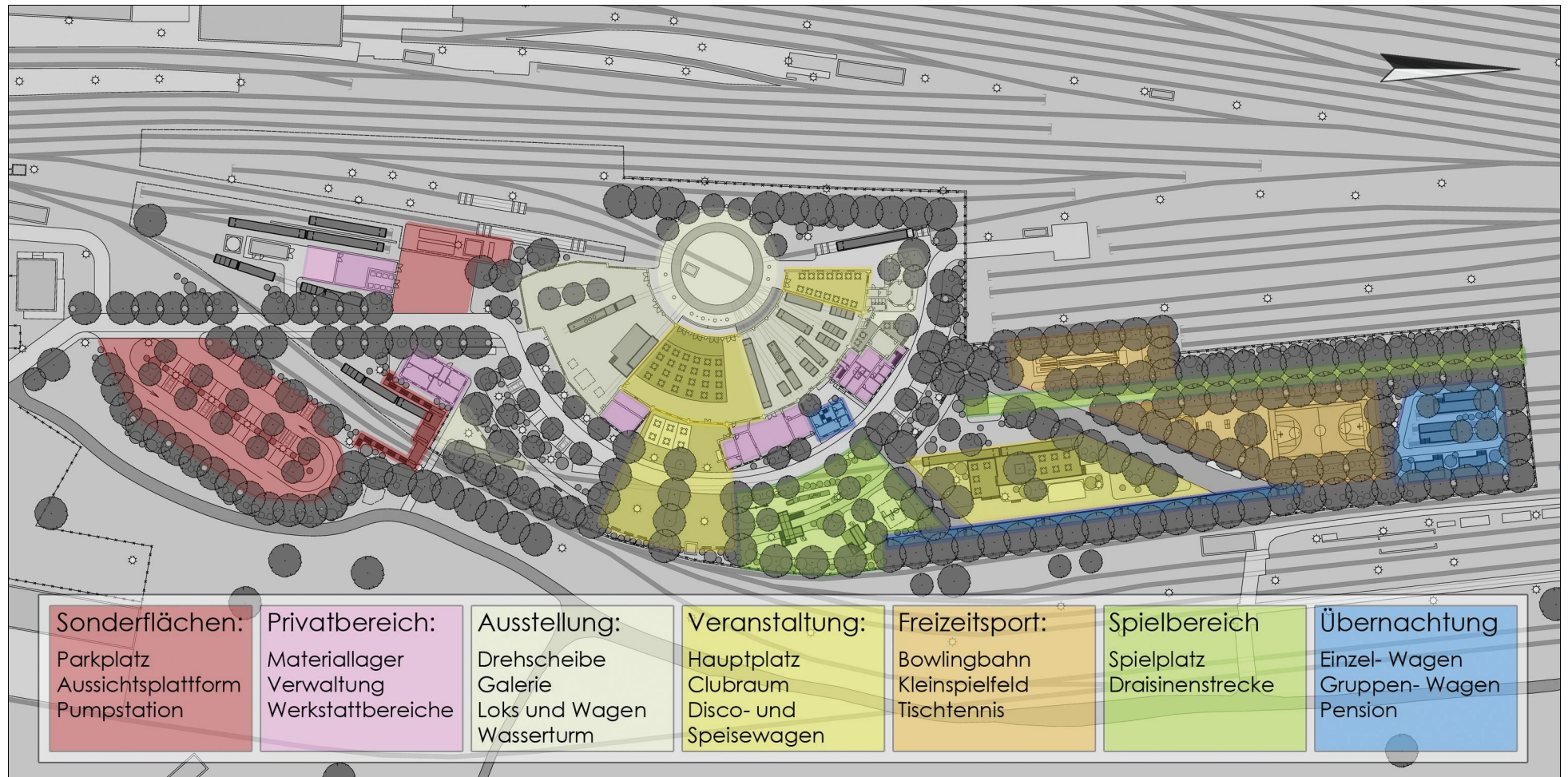


Abb. 54: Übersichtskarte - Nutzungsspezifische Zonendarstellung

### 3.6 Hauptversammlungsplatz

Der verhältnismäßig zentrale Platz im Osten erstreckt sich über die Straße hinweg und bildet das Herzstück der gesamten Anlage. Er dient dem Konzept als Hauptdreh- und Angelpunkt des Vereinsgeländes. Seine Fläche ist durch drei, sich zur Drehscheibe hin verjüngenden Gehölzreihen (Eiche) begrenzt bzw. aufgeteilt.



Abb. 55: Hauptversammlungsplatz mit Backhaus

Die Asphaltoberfläche setzt sich zur Unterstreichung gegenüber den restlichen Wegeflächen farblich bewusst ab. Zudem ist der gesamte Platz in seinem Aufbau für Schwerlastverkehr (mindestens Bauklasse III) ausgerichtet. Diese Maßnahme unterstützt Schutzrichtlinien sowie Ordnungen (Feuerwehr, Abstandsflächen usw.) und erlaubt die Nutzung für gesonderte oder temporäre Attraktionen (z.B. Oldtimer Ausstellungen, Fahrgeschäfte, Verkaufsstände).

Das derzeitige Materiallager in der Nähe des Haupteingangs weicht einer großzügigen Segelkonstruktion als Wetterschutz oder Sonnenschutz. Der Standort des Backhauses wird nicht geändert und findet weiterhin seine Funktion auf der äußersten Ostgrenze des Platzes. Die Funktionalität dieses Ausschnittes wird durch die direkte Nachbarschaft des großen „Inneren“ Veranstaltungsbereiches zusätzlich begünstigt.

### 3.7 Spielplatzbereich

Nördlich des Hauptplatzes befindet sich der neue Spielplatzbereich. Dieser beinhaltet neben einem Miniaturzug, mehrere Schaukeln, Rutschen und eine Wippe. Um ein großes Nutzerspektrum abzudecken, wurden Kompromisse in der Dimensionierung der einzelnen Objekte getätigt. Die zwei größeren Konstruktionen können als Spielhaus (bzgl. der Rutschen) aber auch als Aufenthaltsort verstanden werden.

Die Sandspielfläche und die verschiedenen Konstruktionen entsprechen den Standardrichtlinien für den Spielplatzbau. Bei einer möglichen Ausführung müssen, wie im Entwurf, sämtliche Sicherheitsbereiche, Fallschutzhöhen usw. eingehalten.

Der Aufbau der meisten Bühnen- oder Terrassenanlagen auf dem Vereinsgelände folgt einem einheitlichen Schema. Grundlage bilden immer die, den jeweiligen Abmessungen, entsprechend gerasterten Punktfundamente (60/60/80).

Die mit Pfostenschuhen verankerten Stützpfosten (18/18) bilden die zweite Grundlage jeder Konstruktion. Die Oberkanten der einzelnen Fundamente liegen im Durchschnitt ca. 25 cm unterhalb der begehbaren Fläche (speziell Sandspielfläche) um Verletzungen zu vermeiden. Die Unterkonstruktion des Bohlenbelages (6/20) erfolgt durch regelmäßig versetzte, mit Schloßschrauben an den Pfosten verbundene, Auflager (10/18). Die Geländerkonstruktionen sind ebenfalls durch Verzapfungen,

Schraubungen oder Winkelelemente mit den Stützpfeilern verbunden. Zur Sicherung und zur Risikovorbeugung sind alle Geländer in den Konstruktionen einen Meter hoch geplant. Kritische Bereiche könnten alternativ auch durch Wandelemente abgesichert werden. Zur weiteren Absicherung ist es möglich den Wegbelag im unmittelbaren Unterführungsbereich des Spielhauses durch farblich angepasste Fallschutzplatten auszutauschen. Die Etagen der Spielhäuser bieten genügend Raum für weitere Ausstattungselemente.



Abb. 56: Ausschnitt des Spielplatzbereiches

Die Dachelemente der Spielhäuser beruhen auf traditionell einfachen Konstruktionsbauweisen. Mehrere Dachsparren sind in regelmäßigem Abstand mit First- und Fußpfette verbunden. Eine genügende Steifigkeit des gesamten Dachrahmens wird durch zusätzliche Bogen gewährleistet. Auf die Dachsparren werden großformatige Platten angebracht (inklusive Windrispenbänder). Die abschließende witterungsfeste Dachoberfläche kann beispielsweise aus Dachpappen bestehen.

Die gesamte Spielfläche wird durch Eichen, Linden und Weiden gerahmt. Einzelne gesetzte Himbeer- und Johannisbeersträucher laden zum Naschen ein. Die Abgrenzung zur Straße erfolgt durch eine dichte Rosenhecke. Alternativ wäre hier auch ein Zaun als Begrenzung und Sicherheitsmaßnahme möglich.

Allgemein sollte bei einer möglichen Ausführung aller neu geplanten Holzkonstruktionen nochmals eine Detailplanung erfolgen. Zu bemerken ist auch, dass alle Kleingebäude und baulichen Anlagen mit einem Rauminhalt größer als 30 m<sup>2</sup> in der Regel baugenehmigungspflichtig sind. Um den Anforderungen zu entsprechen wurden entsprechende Richtlinien und Materialien gewissenhaft miteinbezogen.

Als Materialien kommen v.a. robuste und witterungsbeständige Hölzer wie z.B.: Eiche oder Robinie in Frage. Eschen-, Lärchen- oder Kiefernholz ist ebenso als Material geeignet. Metallische Elemente der einzelnen Konstruktionen sind rostfrei, um weder unter Einfluss der Witterung noch in der Kombination mit Holz zu korrodieren. Bei einer Ausführung sollten mindestens verzinkte Bauteile verwendet werden. Zu den Materialanforderungen kommen speziell im Spielplatzbereich gesonderte Richtlinien zum Tragen. Auch bei der Planung der Rutschenkörper wurden die diversen Richtlinien, Sicherheitsmaße und -abstände in Bezug auf die gefahrlose Bespielbarkeit berücksichtigt. Weitere Spiel- und sonstige Konstruktionen wurden im unmittelbaren Umfeld der Spiralsrutschen vermieden, um einem Hängenbleiben mit Kleidungsstücken oder Körperteilen vorzubeugen. Ungewollte Abstürze sollen durch entsprechend hoch gestaltete Seitenteile und Geländer vermieden werden. Die Rutschen sind aus Aluminium (Gewicht) gefertigt.

Zu den genutzten Richtlinien zählen u.a. die DIN 1052 (Holzbauwerke), die DIN 1074 (Holzbrücken), die DIN 18034 (Spielplätze für Wohnanlagen), die DIN 7926 (Kinderspielgeräte) sowie die DIN EN 1176 und DIN EN 1177 (Spielgeräte).

### 3.8 Übernachtungs- und Veranstaltungswaggons

Das Grundgerüst dieses Abschnittes bilden die fünf zu Übernachtungszwecken umgestalteten Reisezugwagen sowie die Speise- und Discowagen des Vereins. Aus denkmalpflegerischen Gründen wird zumindest das äußere Erscheinungsbild der einzelnen Wagen in den ursprünglichen Zustand zurückgeführt. Alternativ können die Wagen auch eine neue Thematik wiedergeben (z.B. Europa, Pomerania usw.).



Abb. 57: Terrasse entlang des Disco- und Speisewagen

Eine große Terrasse mit zwei Ebenen rückt den Speise- und den Discowagen ins rechte Licht. Sie bietet genügend Raum für gesellschaftliche Anlässe jeglicher Art. Gerade im Frühjahr und Sommer wird den Besuchern ermöglicht ihr Frühstück hier einzunehmen und die Sonne zu begrüßen, sowie an einem lauschigen Abend das Tanzbein zu schwingen. Besonderheit hierbei stellt eine Ausparung für ein Solitärgehölz (Eiche).

Westlich des Speise- und Discowagenabschnittes befindet sich eine neue geräumige Schutzhütte als Unterstand für eine Drasine. Für die Drasine wurde im Gesamtkonzept eine Strecke mit einer Gesamtlänge von etwa 170 m eingeräumt. Diese kreuzt die nördliche Fußgängerachse und verläuft weiter entlang einer Platanenallee bis zur nördlichen Geländegrenze. Nischen entlang dieser Allee bieten Platz für bereits vorhandene und zukünftige Modellbauten des Vereins. Zukünftige Modelle sollten jedoch auf einen einheitlichen Maßstab abgestimmt werden.



Abb. 58: Hauptallee im Norden des Geländes

Die Hauptwege südlich und nördlich des Übernachtungsbereiches nutzen die gleichen Gestaltungselemente wie der Hauptplatz. Sie werden ebenfalls durch Gehölzreihen (Eiche) begrenzt und durch die farbliche Abhebung und Oberflächenstruktur gegenüber den benachbarten Flächen hervorgehoben.

### 3.9 Freizeitsportflächen

Entlang der nördlichen Hauptachse erschließt sich der Aktiv- und Freizeitsportbereich des Vereins. Neben einer neu errichteten Bowlingbahn laden zwei Tischtennisplatten sowie ein Kleinspielfeld zu Gruppenaktivitäten ein. Räumlich ist dieser Bereich durch die bereits erwähnte Draisinenstrecke unterteilt. Das 15 x 28 m große Kleinspielfeld soll bestenfalls multifunktional genutzt werden.



Abb. 59: Multifunktionales Kleinspielfeld

Neben dem üblichen Fußball sind auch Voraussetzungen für Hockey, Basket- und Volleyball gegeben. Die Spieloberfläche kann entweder aus einem farblich klar abgegrenzten Asphalt oder einem wasserdurchlässigen Kunststoffbelag (z.B. künstlicher Kautschuk EPDM) bestehen. Ein Kunststoffbelag zeigt vor allem beim Verletzungsrisiko (während des aktiven Spielens) Vorteile gegenüber normaler Asphaltflächen.

Die Tischtennisplatten, südlich des Spielfeldes, entsprechen in ihren Abmessungen den allgemein üblichen Richtlinien. Sie sind im normgerechten Abstand zueinander geplant und bieten genügend Auslauflächen während des aktiven Spielens. Zum Gewährleisten der Nachhaltigkeit sind sie aus Betonfertigteilen mit entsprechend witterungsbeständiger Oberfläche gefertigt. Die massiv ausgeführte Bowlingbahn hält sich in ihren Dimensionen ebenfalls an die allgemeinen internationalen Richtlinien. Sie bildet zudem den Abschluss an der nordwestlichen Seite des Vereinsgeländes.



Abb. 60: Bowlingbahn und Hauptallee

Die Nähe der Bowlingbahn zum Cafe und dem Clubraum ist bewusst gewählt. Sie ermöglicht die Bewirtung der Gäste während des Spielens und steigert die gesamte Aufenthaltsqualität in diesem Randbereich.

### 3.10 Einzelübernachtungsmöglichkeiten

Nördlich des Aktiv- und Sportbereiches erstreckt sich abschließend ein weiterer Übernachtungsbereich. Entgegen dem Gruppenübernachtungen in den Reisezugwagen werden hier lediglich Einzelübernachtungen, in Form umgebauter Güterwohnwagen, als Möglichkeit angeboten. Die komfortablen Wagen sind mit separaten Nasszellen und gegebenenfalls einer Küchennische ausgestattet.



Abb. 61: Einzelübernachtungsbereich

Des weiteren verfügen alle Wagen im Außenbereich über geräumige Terrassen. Diese beruhen ebenfalls auf der bereits erwähnten Konstruktionsweise (siehe Spielplatz). Die äußere Grenze dieses Abschnittes (und des Planungsobjektes) wird durch Gehölzreihen (Linde, Platane) gebildet. Neben Kirschlorbeer in Nähe der Terrassen sind mehrere kleinere Eschen im inneren Bereich vorgesehen.

### 3.11 Café und Wasserturm

Der Wasserturm behält seine gegenwärtige Funktion als kleines Fernmeldemuseum. Die umliegenden Wegeflächen werden dem neuen Straßenverlauf der Hauptroute bestmöglich angepasst. Eine Platane und mehrere Ahornbäume rücken den Wasserturm ins rechte Licht. Westlich des Turmes und entlang des Lokschiuppengebels verläuft der einzige äußere Weg zur Drehscheibe. Hier ist der Trommelwagen als Exponat vorgesehen.



Abb. 62: Wasserturm - Fernmeldemuseum

Die östlich des Wasserturms gelegene Platzfläche wird durch eine weitere Terrasse aufgewertet. Sie dient dem neu angedachten Café bzw. Taverne im nordöstlichen Anbau des Lokschiuppens.

### 3.12 Die Drehscheibe

Dieser Bereich beherbergt mit der Drehscheibe ( $d = 23\text{m}$ ), das wohl wertvollste technische Ausstellungsobjekt des Vereins. Der gesamte Entwurf basiert gestalterisch auf dem Mittelpunkt und der Kreisform der Drehscheibe. Schon in der Vorentwurfsphase war klar, dass die Drehscheibe als funktionstüchtiges Ausstellungsobjekt und Grundlage für Rangiermanöver vor Publikum unbedingt zu erhalten ist.



Abb. 63: Ausschnitt der Drehscheibe

Ein Entfernen dieser bahntechnischen Einrichtung könnte natürlich viele andere Nutzungen (Bühne, Forum, Grünfläche, Wasserspiel usw.) ermöglichen. Allerdings würden diese nicht in dem Maße die Ziele des Vereins unterstützen, wie es die derzeitige Anlage tut. Die Lage innerhalb des Vereinsgeländes und die Nähe zum derzeit aktiv genutzten Bahngelände mindern allerdings die Aufenthaltsqualität über einen längeren Zeitraum.

Sämtliche ungenutzte Gebäudestrukturen wurden in diesem Bereich entfernt. Durch diese Maßnahme ist eine Blickbeziehung mit dem restlichen Bahngelände gegeben. Neben der Sicherheitsabstandsfläche bildet ein Fußweg einen zweiten Ring um die Drehscheibe. In ihm sind entlang des Lokschuppens regelmäßig Lichtspots eingelassen. Der Übergang vom inneren Veranstaltungsbereich zur Drehscheibe ist durch eine podest-ähnliche ausladende Treppenanlage gekennzeichnet. Hier sind mindestens drei Fahnenmaste zu Repräsentationszwecken berücksichtigt. Eine Verbindung zur Galerie ist ebenfalls gegeben.



Abb. 64: Hauptgebäude mit Drehscheibe und Wasserturm

Der Austausch der funktionslos gewordenen Rolltorelemente durch große Fensterfronten hat insgesamt äußerst positive Auswirkungen auf den Innen- und Außenbereich. Ein halber Ring von Ahorngehölzen betont zusätzlich die Formgebung der Drehscheibe und des Geländes. Dabei unterbricht die Ahorngruppe eine weitere an der Westgrenze des Vereinsgeländes verlaufende Reihe Ebereschen.

### 3.13 Hinweise zur Vegetation

Durch die Nutzerzahl und die Art der Nutzung sind in bestimmten Bereichen die Wuchsbedingungen eventuell nicht optimal. Gerade im Freizeitsport- und Spielplatzbereich können Gehölze, Sträucher usw. stark strapaziert werden. Einkalkulierte Beschädigungen und Verluste sollten daher bei der Pflanzenauswahl und der Menge berücksichtigt werden.

Allgemein wird nicht empfohlen Nadelgehölze in öffentlichen Anlagen zu pflanzen. Vielmehr sollten Laubbäume aufgrund des geringeren Pflegeaufwandes und der klimaverbessernden Wirkung Verwendung finden. Wenn Nadelhölzer gewünscht sind, sollten diese nur vereinzelt als solitäre Kontrapunkte gepflanzt werden, eine geeignete Fläche vorausgesetzt. Giftige Pflanzen sollten ebenfalls im öffentlichen Bereich vermieden werden.

Für die Grün- und Rasenflächen des Vereinsgeländes sollten robuste Grassorten gewählt werden. In den meisten Teilbereichen ist eine Spielrasenmischung anzuraten. Narbendichte, strapazierfähige, regenerationsstarke, resistente Gräser, wie *Poa pratensis*, *Phleum pratense*, *Festuca rubra* und *Lolium perenne* sollten die Hauptbestandteile jeder Rasensaatmischung ausmachen. Auf Rasenflächen mit schattiger und halbschattiger Lage sind schattenverträgliche Grasarten wie beispielsweise *Deschampsia cespitosa* geeignet. Grundsätzlich sind Rasen hochwertiger Saatmischung weit weniger anfällig gegenüber Rasenkrankheiten (wie z.B. Rotspitzigkeit) und besonders konkurrenzstark gegen Unkräuter.

Auf vereinzelt, weniger beanspruchten Rasenflächen könnte durch eine extensivere Rasenpflege das Wachstum von Wildkräutern und „heimischer“ Vegetation gefördert werden. Solche „Wildwiesen“ würden sich im nördlichen Bereich entlang der Draisinenstrecke oder im Bereich der Drehscheibe anbieten.

### 3.14 Die Beleuchtung des Geländes

Eine angemessene Ausleuchtung des Vereinsgeländes mit seinen verschiedenen Themenbereichen sollte nicht vernachlässigt werden. Allgemein mindert eine gute Ausleuchtung das Verletzungs- und Vandalismusrisiko auf Plätzen und Freiflächen wesentlich. Neben der Höhe und der Positionierung der Beleuchtungselemente, nimmt die gewählte Lichtintensität (in Lux gemessen) eine wichtige Rolle in der Ausleuchtung von Freiflächen ein.

Speziell im Entwurf richtet sich die Lichtintensität nach der Lage und der Art der Nutzung des jeweiligen Teilbereichs. Der Wechsel zwischen niedriger und höherer Lichtintensität oder gar der Farbe kann interessante Betonungen (Ausleuchten des Gebäudes oder von Exponaten usw.) hervorrufen und das Erscheinungsbild (während der Dämmerung) wesentlich beeinflussen. Das angedachte Beleuchtungskonzept bietet zudem die Möglichkeit einer ganzjährigen Nutzung der Anlage.

Der Entwurf nutzt die bereits vorhandenen Beleuchtungselemente und ergänzt diese um weitere Laternen. Neben den für Bahngelände typischen, sehr hohen Gleislaternen werden vorwiegend kleinere Parklaternen und Pollerleuchten verwendet. Grundsätzlich sollten, in diesem Bereich als Kulturforum, kleine formschöne Laternen den typischen Straßenbeleuchtungen vorgezogen werden.

Die folgende Abbildung zeigt eine mögliche Anordnung von Beleuchtungskörpern auf dem gesamten Vereinsgelände. Die Art der Anordnung sollte den oben genannten Ansprüchen und Empfehlungen entsprechen. Natürlich sind andere Anordnungsvariationen ebenfalls möglich.



### 3.15 Übersichtskarte - Gesamtentwurf (Ausleuchtung)

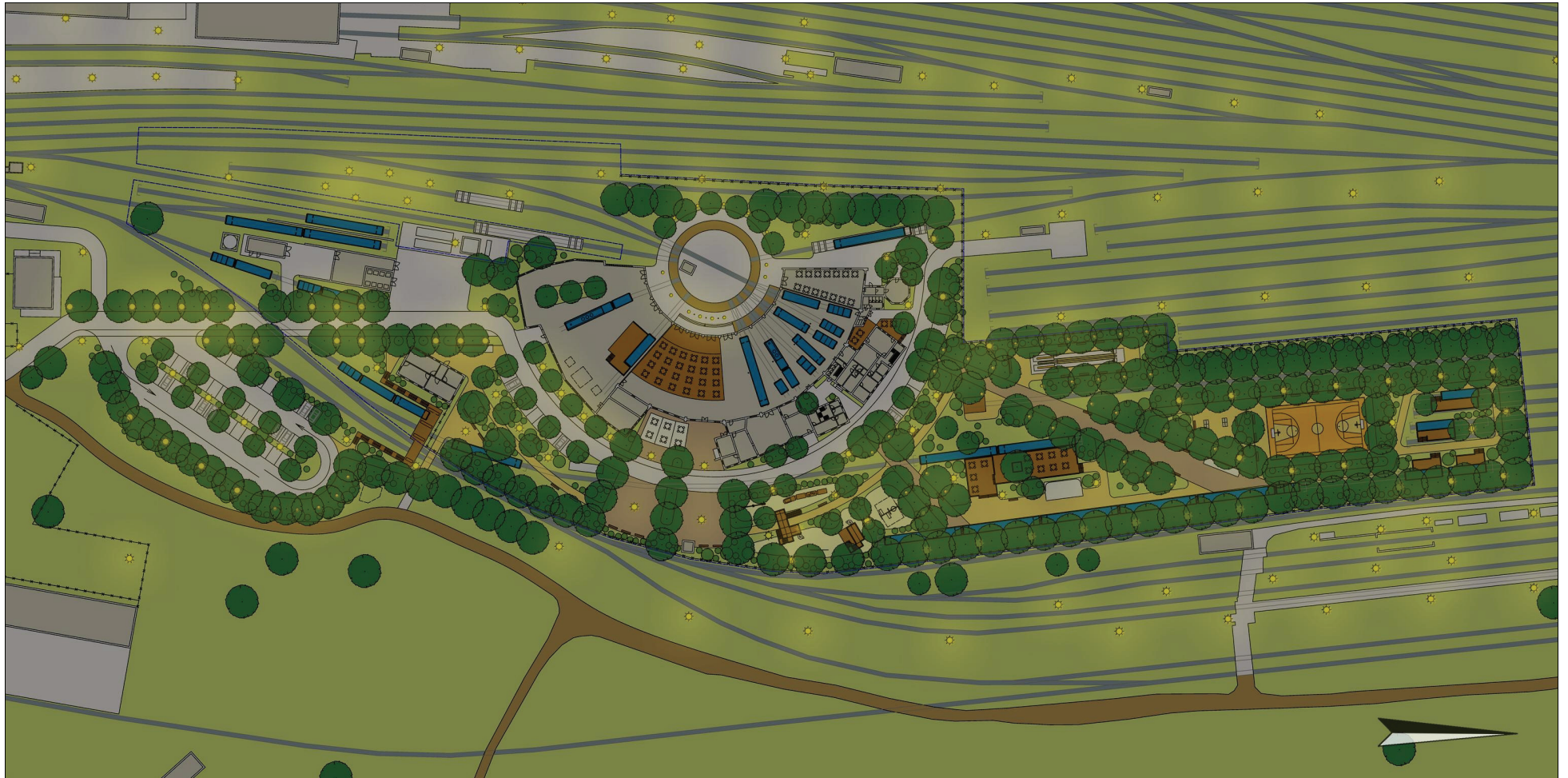


Abb. 65: Übersichtskarte Gesamtentwurf - Collage des Ausleuchtungskonzeptes

## 4 Fazit

Der beschriebene Gesamtentwurf dieser Master-Thesis soll als potentielles Beispiel für eine Umgestaltung des Kulturforums „Pasewalker Lokschuppen“ fungieren. Bei der Neustrukturierung der verschiedenen Funktions- und Themenbereiche wurden v.a. die Anregungen durch die Mitglieder des Vereins aufgegriffen sowie die möglichen Nutzergruppen berücksichtigt. Insgesamt war das Aufzeigen einer ansprechenden, zeitgemäßen und funktionalen Gestaltung Ziel dieser Ausarbeitung.

Das Konzept zeigt jedoch auf, dass eine anspruchsvolle und dennoch bodenständige Umgestaltung und Nutzung des Geländes nur unter Aufwand großer finanzieller Mittel möglich ist. Die historisch wertvolle Bausubstanz, die überregionale Akzeptanz und Beliebtheit als Ausflugsort sowie die bisherigen Erfolge durch den Verein, rechtfertigen die Erhaltung und weitere Förderung dieser Institution.

Diese Ausarbeitung kann somit auch als unterstützendes Begleitmaterial zur Erörterung geplanter Vorhaben bei Fördermittelanträgen verstanden werden. Einzelelemente des Entwurfes können selbstverständlich auch separiert betrachtet und gefördert werden. Eine Umsetzung als gesamte Einheit ist nicht zwingend notwendig.

Aufwendigere infrastrukturelle Eingriffe und Maßnahmen (Rückbau von Anlagen, Straßenbau, Versorgungsanschlüsse usw.) sind bei einer weiteren dauerhaften Nutzung unter dem Aspekt einer gesamten Qualitätssteigerung unumgänglich. Die mögliche Aufwertung des Vereinsgeländes und der umliegenden Nachbarschaft würde auch einen positiven Beitrag zum Stadtbild und zur Wiederbelebung einzelner Abschnitte entlang der Bahnhofstraße und Speicherstrasse leisten.

Eine komfortable Anbindung und ein ansprechendes Umfeld sind grundsätzliche Erfordernisse um weiterhin den Ansprüchen des Besucherpublikums gerecht zu werden.

Wiederholendes gestalterisches Hauptmerkmal des Freiflächenkonzeptes ist der Kreisbogen. Seine Form findet sich in den baulichen Anlagen (Lokschuppen und Drehscheibe) sowie im Straßenbild. Der gesamte Entwurf fußt auf der Drehscheibe als Zentrum. Sie bildet den Mittelpunkt konzentrischer Kreise, die Grundlage für die Position von Gehölzen bilden und die Dimensionen angedachter Verkehrsflächen bestimmen. Der Großteil der Gehölze ist strahlenförmig auf die Drehscheibe ausgerichtet und auf den konzentrischen Kreisbögen aufgereiht. Die Hauptverkehrsflächen und die sekundären Wegeführungen entsprechen ebenfalls diesem Prinzip. Dieses, auf die baulichen Anlagen ausgerichtete, Erscheinungsbild des Geländes würde auch Vereinsfremden Nutzungsänderungen gerecht werden.

Trotz der großzügigen Raumverhältnisse konnten im Konzept nicht alle Vorstellungen des Vereins berücksichtigt werden. Geäußerte Vorschläge wie eine offene Feuerstelle oder Camping- und Caravanstellplätze konnten aufgrund des begrenzten Platzangebots nicht einbezogen werden. Das Gesamtkonzept schließt jedoch eine mögliche Erweiterung nicht aus. Gerade östlich des Vereinsgeländes ergeben sich Erweiterungspotenziale. Die zusätzliche Funktion als Camping- und Caravan- Standort birgt einen größeren tourismusfördernden Effekt. Speziell während der Hauptsaison besteht hier, durch die verkehrstechnische Anbindung der Stadt Pasewalk, Potenzial vermehrt Kurzzeittouristen (Durchreisende, Trekking) auf die Region aufmerksam zu machen.



## 5 Literatur- und Quellenverzeichnis

BATRAN, Balder (1995):  
Fachwissen Bau Zimmerer,  
Hamburg 1995.

BEIER, Harm-Eckart (2002):  
Lehr- Taschenbuch für den Garten-, Landschafts- und  
Sportplatzbau, Osnabrück 2002.

BELTZIG, Günter (1996):  
Sicherheit auf Kinderspielplätzen,  
Hannover 1996.

BELTZIG, Günter (1998):  
Das Spielplatzbuch - EDITION Spielraum,  
Hannover 1998.

BENDFELD, Klaus-D.; Bendfeld Jens (2002):  
Zeichnen und Darstellen in der Freiraumplanung,  
Berlin 2002.

BORCHARDT, Wolfgang (2003):  
Der Gärtner 6: Pflanzenverwendung im Garten- und  
Landschaftsbau, Stuttgart 2003.

BROSE, Wolfgang (1993):  
Eine Vorpommersche Stadt Bilder aus sieben Jahrzehnten  
Pasewalk, Leipzig 1993.

BROSE, Wolfgang (1995):  
Pasewalk - Bilder aus der Vergangenheit und Gegenwart,  
Leipzig 1995.

BROSE, Wolfgang (1999)  
Die Reihe Archivbilder - Pasewalk,  
Erfurt 1999.

BROSE, Wolfgang (2000):  
1251 - 2001 Uns Poswalk - Geschichte und Geschichten der Stadt  
und der näheren Umgebung, Pasewalk 2000.

BROSE, Wolfgang (2001):  
750 Jahre Pasewalk - Festschrift 1251 - 2001,  
Pasewalk 2001.

BROSE, Wolfgang (2003)  
Die Reihe Bilder aus der DDR - Pasewalk,  
Erfurt 2003.

BROSE, Wolfgang (2005):  
Zeitsprünge Pasewalk,  
Erfurt 2005.

GRUNDLER, Elisabeth (2000):  
Naturnahe Spiel- und Erlebnisräume planen - bauen - gestalten,  
Berlin 2000.

HAASE, Kurt (1982):  
Pasewalk als Garnisonsstadt,  
Pasewalk 2001.

KELLER, Herbert (1993):  
Grundlagen der Freiraumplanung,  
Berlin 1993.

KESSLER, Joachim (1992):  
Garten-, Landschafts- und Sportplatzbau,  
Stuttgart 1992.

KLEEBERG, Jürgen (1999):  
Spielräume für Kinder – Planen und Realisieren,  
Stuttgart 1999.

KOHLASE, Birgit (2002):  
Pasewalk die Stadt der Euroregion Pomerania (Integriertes  
Stadtentwicklungskonzept - ISEK), Pasewalk 2002.

Landeszentrale für politische Bildung M-V (1995):  
Historischer und geographischer Atlas von Meckenburg und  
Pommern Band 1, Putbus 1995.

Landeszentrale für politische Bildung M-V (1995):  
Historischer und geographischer Atlas von Meckenburg und  
Pommern Band 2, Schwerin 1995.

LOMER, Wolfgang (2003):  
Der Gärtner Band 4 – Garten- und Landschaftsbau,  
Stuttgart 2003.

MAHABADI, Mehdi (1996):  
Konstruktionsdetails im Landschaftsbau,  
Wiesbaden 1996

MERTENS, Elke (2001):  
Skript Darstellung und Darstellungstechnik,  
Neubrandenburg 2001.

MERTENS, Elke (2005):  
Skript Garten- und Landschaftsarchitektur, Neubrandenburg  
2005.

NAGEL, Alfred (1996):  
Sicherheit auf Kinderspielplätzen,  
Wiesbaden 1996.

NIESEL, Alfred (1989):  
Bauen mit Grün,  
Berlin 1989.

OBERMAYER, Horst (1980):  
Taschenbuch der Eisenbahn, Fahrzeuge und Bahntechnik Band 1,  
Stuttgart 1992.

OYEN, Thomas (2004):  
Skript Landschaftsbau/Objektplanung,  
Neubrandenburg 2004.

PLÖTZ, Carsten (1999):  
Pasewalk 1848 - 1945 Ein Jahrhundert vorpommerscher  
Stadtgeschichte, Neustadt an der Aisch 1999.

PLÖTZ, Carsten (2001):  
Pasewalk auf alten Ansichtskarten,  
Ueckermünde 2001.

WEIGELT, Horst (1986):  
Fünf Jahrhunderte Bahntechnik,  
Darmstadt 1986.

## Genutzte Internetquellen:

[www.bfn.de](http://www.bfn.de)

Webpräsenz der Bundesanstalt für Naturschutz,  
Bonn

[www.crepave.de](http://www.crepave.de)

Webpräsenz der Asphaltbau und Mischwerke GmbH,  
Frankfurt/Main

[www.deucolor.de](http://www.deucolor.de)

Webpräsenz der DEUTAG GmbH & Co. KG,  
Linz/Rhein

[www.gleisbau-welt.de](http://www.gleisbau-welt.de)

Webpräsenz Forum für Eisenbahntechnik,  
Glienicke

[www.kuko.de](http://www.kuko.de)

Webpräsenz des Kulturlokschuppen,  
Rosenheim

[www.lokschuppen-bottrop.de](http://www.lokschuppen-bottrop.de)

Webpräsenz des Kulturlokschuppen,  
Bottrop

[www.lokschuppen-hochdahl.de](http://www.lokschuppen-hochdahl.de)

Webpräsenz des Museum Lokschuppen,  
Erkrath

[www.lokschuppen-nidda.de](http://www.lokschuppen-nidda.de)

Webpräsenz des Kulturbahnhofs - Lokschuppen,  
Ranstadt

[www.nullbarriere.de](http://www.nullbarriere.de)

Webpräsenz der Hyper Joint GmbH,  
Berlin

[www.pasewalk.de](http://www.pasewalk.de)

Webpräsenz der Kreisstadt,  
Pasewalk

[www.pomerania.net](http://www.pomerania.net)

Webpräsenz des Kulturlokschuppen,  
Pasewalk

[www.ringlokschuppen.com](http://www.ringlokschuppen.com)

Webpräsenz des Kulturlokschuppen,  
Bielefeld

[www.sauerland-spielgeraete.de](http://www.sauerland-spielgeraete.de)

Webpräsenz der Sauerland- Spielgeräte GmbH,  
Salzkotten/Niederentudorf

[www.virtuelle-bahnwelt.de](http://www.virtuelle-bahnwelt.de)

Webpräsenz Forum für Eisenbahntechnik

## 6 Eidesstattliche Erklärung

Ich versichere, dass ich die vorstehende Arbeit selbständig und ohne fremde Hilfe angefertigt und mich anderer als der im eingefügten Verzeichnis angegebenen Hilfsmittel nicht bedient habe. Alle Stellen, die wörtlich oder sinngemäß aus Veröffentlichungen entnommen wurden, sind als solche kenntlich gemacht.

---

Ort, Datum

---

Unterschrift