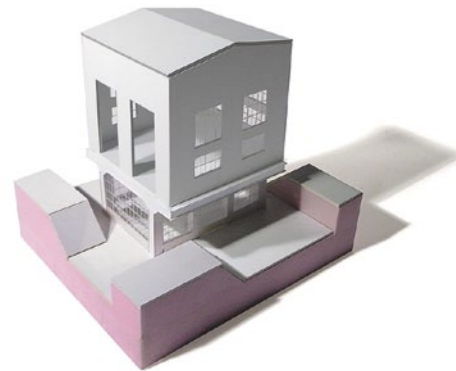




Vorgefundener Zustand zu Beginn der Sanierung. Der Lageplan zeigt das Gelände als stadträumlich undefinierte Zwischenzone im Rücken der Veranstaltungshalle O<sub>2</sub> World.

Lageplan im Maßstab 1:7500; Modell der Umnutzung mit offenem EG und den Funktionsboxen

- 1 Lokschuppen
- 2 Park
- 3 Berghain
- 4 Metrohimmel
- 5 O<sub>2</sub> World
- 6 RAW-Gelände



## Lokschuppen Wriezener Bahnhof

Was tun mit einem brachliegenden Stück „Metrozone“ im Umfeld des Berliner Ostbahnhofs? **AFF-Architekten** sanierten einen ehemaligen Lokschuppen als Gemeinschaftsraum für Nachbarschaftsnutzungen. Die gelungene Umgestaltung ist Teil eines partizipativen Planungsprozesses für den angrenzenden Park, dessen selektive Nutzung für Kritik gesorgt hat.

Kritik **Christoph Tempel** Fotos **Hans-Christian Schink**

Das soll ein Lokschuppen sein? Wie ein Gewichtheber stemmt das Erdgeschoss die beiden auskragenden und im Verhältnis viel zu hohen Obergeschosse in die Höhe. Wie ein Lokschuppen sieht der dunkle Solitär jedenfalls nicht aus; ins Erdgeschoss passt höchstens eine kleine Lok, und was im Obergeschoss geschieht, erschließt sich von außen nicht. Nur zwei Schienen verweisen auf die frühere Nutzung, das wüste Umfeld zeugt von Aufräumarbeiten und wartet auch zwei Jahre nach Fertigstellung noch auf Gestaltung.

Hier, im Berliner Stadtteil Friedrichshain, auf dem Gelände des ehemaligen Wriezener Bahnhofs, zwischen Ostbahnhof und Warschauer Brücke, befand sich unter anderem das Anfang der 1950er-Jahre errichtete Fernheizwerk Stalinallee. Über die Gleise wurde Kohle geliefert, und im Schuppen stand die werkseigene Diesellok. Oben lagerten die Reservelaufkatzen der Förderbrücken, deswegen die großen Tore in luftiger Höhe. Auf alten Fotos wirkt der Bau weniger erratisch: Eine Krahnbahn bindet ihn in Betriebsabläufe ein, und niedrige Anbauten lassen ihn noch nicht so eindrucksvoll in die Höhe streben, wie er dies heute tun kann. Ohne die umgebende Bebauung, die längst abgerissen ist, sieht der Lokschuppen heute ein wenig

fragil aus. Deswegen haben die Architekten des Büros AFF, die für die Sanierung und die Umgestaltung in ein Gemeinschaftszentrum verantwortlich zeichnen, eine dunkle Farbe gewählt. Ein kräftiges Olivgrün, das dem Bau, so der Architekt Sven Fröhlich, ein selbstbewusstes Aussehen verleiht. Sowohl das Stahlfachwerk als auch die Mauerausfachung, die Fenster und das Traggerüst des Erdgeschosses wurden mit dieser Farbe gefasst, was dem Bau eine nervige Anmutung verleiht. Dabei sorgt die Farbe auch für Unterschiede: Die glatten Stahlteile heben sich deutlich von den stumpfen Mauerflächen ab und evozieren das Bild von einem Knochengerüst, das einen Körper trägt.

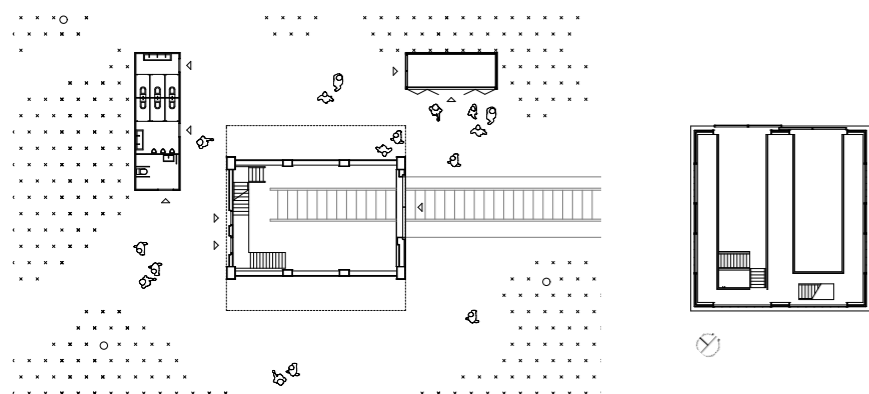
Die Architekten betrachten den Lokschuppen als Findling aus industrieller Vergangenheit mit dem man behutsam umgehen muss. Sie haben bei der Sanierung darauf geachtet, Vorgefundenes zu erhalten und Ergänzungen im selben Stil vorzunehmen. Durchgehend saniert und wärmegeklämmt wurde nur das Erdgeschoss, im Obergeschoss beschränkten sie sich darauf, schadhafte Stellen im Mauerwerk zu beseitigen, das Stahlfachwerk von Rost zu befreien und zu streichen, die großen Tore wieder gangbar zu machen sowie die Fenster aufzuarbeiten.





Zwei von ursprünglich vier vorgesehenen Containern konnten platziert werden: einer mit den WCs, der andere als Büro. Die hölzerne Plattform wurde nicht realisiert.

Grundrisse im Maßstab 1:500

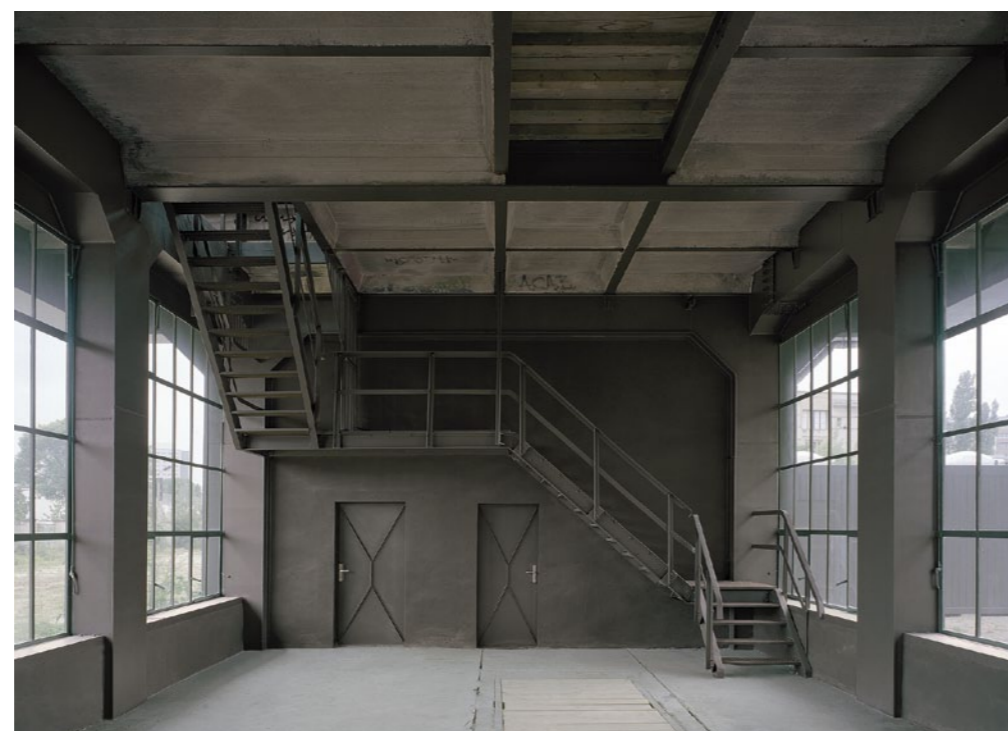


**Architekten**  
AFF Architekten, Berlin

**Bauherr**  
Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg; Fachbereich BWI Baumanagement

**TGA**  
IKL Ingenieurgesellschaft, Berlin

**Hersteller**  
Container Conro  
► [www.bauwelt.de/hersteller-index](http://www.bauwelt.de/hersteller-index)

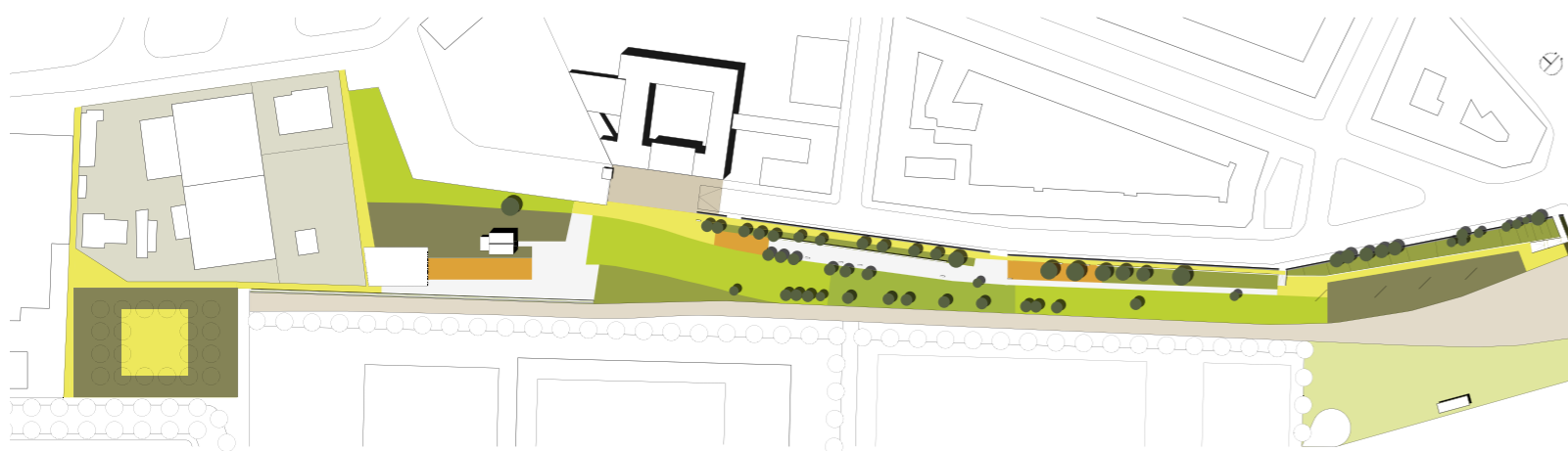


Im Wettbewerbsentwurf 2008 war ein Gemeinschaftszentrum für künftige Nutzer vorgesehen, das im Zuge der partizipativen Planung des benachbarten Parks umgesetzt werden sollte. In der Projektphase des Wettbewerbs spielte deshalb auch das Obergeschoss des Lokschruppens eine entscheidende Rolle: Die Architekten hatten ihren Vorschlag „Wriezener Deck“ genannt. Der Bau war von einer Plattform aus Holz umgeben, die ebenerdig um das Gebäude angelegt war. Das Erdgeschoss wäre für die Besucher frei und offen gewesen. Vier ergänzende Raummodule für Café, WC, Büro und Lager umstanden die Plattform, um alle erdenklichen Nutzungen zu ermöglichen und wenn nötig beiseite geräumt zu werden. Über eine Rampe sollte das Obergeschoss an die Plattform angebunden werden – als temporär zu nutzender Veranstaltungsraum. Ein Teil des ambitionierten Konzepts fiel dann dem Mangel an Finanzen zum Opfer: Die Holzplattform wurde aufgegeben, und aus vier Containern wurden zwei: ein WC-Container und einer für das Büro. Dass damit auch das Café keinen Raum mehr hatte und so die Möglichkeit eines kommerziellen Betriebs entfiel, der den Gemeinschaftsgebrauch mit hätte tragen sollen, wird heute von allen Seiten kritisiert. Auch das Obergeschoss kann

nicht öffentlich genutzt werden – es fehlt der Fluchtweg. Dem Gemeinschaftszentrum blieben allein das Erdgeschoss und der Bürocontainer.

Der von den Architekten überzeugend umgesetzte und in den strengen Fotos von Hans-Christian Schink festgehaltene konzeptionelle und ästhetische Anspruch des Schruppens als Orientierung bietendes Objekt im Park hat mit der Realität heute nur wenig zu tun. Die derzeitigen Nutzer, eine Künstlergruppe, haben einen Zaun um das Gebäude gezogen, die Idee eines allen offenstehenden Gemeinschaftszentrums ist in weite Ferne gerückt. Der von den Architekten „aufgeräumte“ Lokschruppen muss die Sammelleidenschaft der Künstler ertragen, die aus dem Umfeld ein Materiallager gemacht haben. Der graue November trägt zum Unbehagen über den Zustand des Gebäudes bei, ebenso die großen Pfützen und die noch größeren Graffiti. Der Architekt nimmt die momentane Abkapselung eines „öffentlichen Baus“ gelassen und spricht von einer weiteren temporären Überformung, der der Lokschruppen momentan unterworfen ist. Der Bau sei allemal robust genug, daraus erneut etwas Anderes entstehen lassen zu können. ■

Das Obergeschoss hätte ein spektakulärer Veranstaltungsraum sein können, momentan wird es von einer Künstlergruppe als Lager genutzt



Luftbild und Lageplan mit dem Areal zwischen Berghain und O<sub>2</sub> World

Plan im Maßstab 1:1000

## Nachbarschafts-Park mit Fernwirkung

Der neue Park entlang der Helsingforser Straße am Berliner Ostbahnhof, in dessen Verlängerung der Lokschuppen steht, ist kein gewöhnlicher Park. Schmal, lang und rau präsentiert er sich den Besuchern. Genutzt wird der Park vor allem von den Nachbarn, einige von ihnen haben an ihm mitgeplant und ihn mitentwickelt, angestoßen von einer unabhängigen bürgerschaftlichen Initiative. Auf den ersten Blick unterscheidet sich das Gelände kaum von einer Berliner Brache. Bei genauer Betrachtung entdeckt man die unterschiedlichen Nutzungsbereiche, die in mehrjähriger Planungsphase mit Unterstützung durch den Bezirk entwickelt worden sind.

Wer heute mit Beteiligten des Wriezener Freiraum Labors – so heißt das Terrain inzwischen – über ihren Park spricht, wird mit Begriffen konfrontiert, die mit klassischer Landschaftsarchitektur wenig, viel aber mit partnerschaftlichen Planungsprozessen zu tun haben. Die Rede ist von Ideenaufwurf, Jour fixe, Park-Modulen, zivilgesellschaftlichen Akteuren und einer bürgerschaftlicher Trägerstruktur. Eine überregionale Bedeutung hat dieser Park bekommen, weil der Prozess selbst auch außerhalb der Stadt Vorbild für andere Initiativen

war. Ines-Ulrike Rudolph vom Planungsbüro tx und Koordinatorin der Maßnahmen erläutert es so: „Gerade wegen des partizipativen Entstehungsprozesses hatte das Freiraumlabor eine Pionierfunktion in der Fachöffentlichkeit.“ An der Entwicklung waren gleich drei Akteursgruppen maßgeblich beteiligt: eine Schule, die ihren Schulgarten als „grünes Klassenzimmer“ in den Park verlegt hat, BMX-Fahrer, die eine Pumptrack für Kinder und eine für Profis installiert haben, und die in Gruppen organisierten Anwohner, die ihre Gartensehnsucht mit einer Reihe von Mikrogärten im Park befriedigen konnten.

Der Prozess war mühsam und lang. Seit 2004 wurde in einer Planwerkstatt mit lokalen Gruppen und Planern ein Basiskonzept entwickelt. Ab 2006 firmierte der Prozess unter dem Namen Wriezener Freiraum Labor und erhielt Unterstützung vom BMVBS und vom BBR als Modellvorhaben im Rahmen des Forschungsfeldes experimenteller Wohn- und Städtebau. Aus diesem Topf kamen auch die Mittel für die Sanierung des Lokschuppens. Heute, gut zwei Jahre nach Abschluss der Arbeiten durch die Landschaftsarchitektin Ariane Röntz, ist der Park zumindest im Sommer gut besucht, viele der ursprünglich beteiligten Gruppen sind noch aktiv. Die Idee eines Gemeinschafts- und Quartierszentrums, als das der Lokschuppen fungieren soll, muss bisher als gescheitert betrachtet werden. C.T.

### Projektentwicklung

tx – Büro für temporäre architektur, Berlin

### Eigentümer/Bauherr

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg; Amt für Umwelt und Natur (Park); Abt. Bauen, Wohnen und Immobilienservice (Gebäude)

### Landschaftsarchitektur

Ariane Röntz, Berlin

### Trägerverband Lokschuppen

Lokdock – Kulturunternehmen, BUND Berlin e.V.

### Sportparcours

complizen, Tore Dobberstein; 52grad. e.V. (Pumptrack)

### Anwohnergärten

workstation e.V., Frauke Hehl

**Die Balance zwischen Wildwuchs und gemeinschaftlicher Nutzung ist nicht einfach. Die Bilder zeugen eher von Pflegenotstand denn von Beteiligung. Eine sinnlose Mauer, die das Gelände zum nördlichen Wohngebiet hin abschottet, soll bald abgerissen werden.**

Fotos: Christoph Tempel

