



Home > Geld > Deutschland > Köln > Wohnen über Schienen

28. August 2020, 18:56 Uhr Köln

Wohnen über Schienen



Tunnel im Haus: Am Clarenbachplatz sollen Güterzüge durch Wohngebäude fahren. (Foto: WVM/OH)

Platznot macht in Städten erfinderisch: In Köln wird ein Wohngebäude auf einer Bahntrasse errichtet.

Von Bärbel Brockmann

28. August 2020, 18:56 Uhr Köln

Wohnen über Schienen

Platznot macht in Städten erfinderisch: In Köln wird ein Wohngebäude auf einer Bahntrasse errichtet.

Von Bärbel Brockmann

Viele Großstädte in Deutschland platzen aus allen Nähten. In der Folge treibt großer Wohnraummangel die Preise in die Höhe - auch, weil es nicht genügend Platz für Neubauten gibt. Ein Weg, den Platzmangel zu entschärfen, könnte die Nutzung von Grundstücken sein, die bislang nicht im Fokus der Planer stehen, weil sie anderen Zwecken dienen. Mitten in Köln wird derzeit ein Wohngebäude auf einer regelmäßig genutzten Bahntrasse mit einspurigem Schienenweg errichtet. Die Bahnstrecke wird dabei über 160 Meter von drei Seiten eingetunnelt.

Über dem Gleis entstehen Wohnungen. Die Gleisstrecke gehört der Häfen- und Güterverkehr Köln AG (HGK), einer hundertprozentigen Tochter der Stadtwerke Köln. Vier bis fünf Mal am Tag tuckert ein Güterzug mit 25 Km/h quer durch die Stadt, durch den Stadtwald und kreuzt zentrumsnah eine der großen Ausfallstraßen, bevor er durch Gewerbegebiete zu einem Güterbahnhof fährt. Dort werden die Güter wie Quarzsand, Kohlenstaub und Brikett, aber auch Gefahrgüter von einigen Industriebetrieben westlich der Stadt in das deutsche Güterbahnverkehrsnetz eingeschleust. Das Neubauprojekt Clarenbachplatz beginnt an der Ausfallstraße und zieht sich entlang der Schiene bis zum dahinter liegenden Gewerbegebiet. In drei miteinander verbundenen Häusern sollen bis Frühjahr 2021 etwa 70 Eigentumswohnungen, knapp 600 Quadratmeter Gewerbefläche für Cafés und Einzelhandelsgeschäfte, ein kleiner öffentlicher Platz und eine Tiefgarage fertig sein.

In dicht besiedelten Regionen Asiens werden Verkehrswege schon länger um- und überbaut

Während die Wohnbebauung bautechnisch eher konventionell ist, stellte der Tunnel die Projektentwickler vor besondere Herausforderungen. Sie mussten neben komplexen Brandschutzmaßnahmen sicherstellen, dass die Bewohner durch den Zugverkehr im Erdgeschoss nicht beeinträchtigt werden und jederzeit sicher sind. Für den Fall einer Zugentgleisung im Tunnel etwa wurden bis zu einem Meter starke massive Betonwände eingezogen. Wände und Decke werden

mit schallabsorbierendem Material versehen. Um die Erschütterungen der Güterzüge zu reduzieren, wurden die Gleise vor Baubeginn herausgenommen und mit einer 50 Zentimeter dicken Betonschicht sowie Gummipolstern unterfüttert.

All diese Maßnahmen kosten viel Geld. Anton Bausinger, Geschäftsführer der als Generalunternehmer fungierenden Bauunternehmung Friedrich Wassermann, beziffert die Zusatzkosten auf mehr als zwei Millionen Euro. Rechnet sich das? Kein Käufer einer Eigentumswohnung wird mehr für den Quadratmeter zahlen wollen, nur weil ein Bahntunnel im Haus verläuft. "Dieser hohe Baupreis ist immer auch in die Projektkalkulation eingeflossen. Kompensieren konnten wir das dadurch, dass wir das Grundstück etwas günstiger bekommen haben", sagt Bausinger.

Die ersten Planungen liegen sieben Jahre zurück. Danach hat es sehr lange gedauert, bis Bausinger und sein Partner, die WvM Immobilien- und Projektentwicklung, die Baugenehmigung bekamen. Grund für die Verzögerung waren Proteste der Anwohner. Sie hatten sich gegen Beeinträchtigungen während der Bauzeit und die geplante Umgestaltung ihrer Nachbarschaft gewehrt. Diese Proteste hatten dazu geführt, dass das Vorhaben nicht nur von der Stadt, sondern auch noch von der örtlichen Bezirksregierung geprüft wurde, die es aber schließlich genehmigte. "Die Proteste halten noch an. Man befürchtet jetzt später eine höhere Lärmbelästigung", sagt WvM-Projektleiter Raphael Hüffelmann. Dabei werde man die Güterzüge in Zukunft - im Unterschied zum ursprünglichen Zustand - kaum noch hören können. Tatsächlich ist der Tunnel nach einer Seite halb offen. Die Außenseite ist wie bei manchen sogenannten Galerien auf Passstraßen nur teilweise mit Stützen versehen. "Durch die absorptiven Materialien, mit denen die Innenseite des Tunnels beklebt ist, wird der Schall nicht zurückgeworfen, sondern geschluckt", erklärt Architekt Matthias Dittmann.

Kann das Beispiel Schule machen? Die sogenannte Nachverdichtung, also die Umnutzung schon vorhandener Infrastruktur für Wohnbebauung, ist schon länger ein Thema sowohl der Immobilienbranche als auch der Kommunen. Eine Studie der TU Darmstadt und des Pestel Instituts kam 2019 zu dem Ergebnis, dass durch Nachverdichtung in Deutschland bis zu 2,7 Millionen Wohnungen entstehen könnten. Allerdings ist darin in erster Linie von der Überbauung von Parkhäusern oder Büro- und Gewerbeimmobilien und nicht von Überbauung von Verkehrswegen die Rede. Hier gibt es bislang wenig Projekte, auch wenn das Bauen in Verbindung mit Schienen nicht grundsätzlich Neuland ist. Gerade in den dicht besiedelten Stadtregionen in Asien ist die Umbauung von Verkehrswegen schon länger ein Weg, Wohnraum zu schaffen. Dennoch sieht Dittmann das Kölner Projekt in einer Pionierrolle. "Eine solche Nachverdichtung, die die Herstellung wertvoller urbaner Flächen und eine gesunde Wohnsituation verbindet, sehe ich sonst nirgends. Wenn es technisch möglich ist, solche gesunden Wohnverhältnisse bei Bebauungen über Verkehrswege zur Verfügung zu stellen, dann lohnt es sich, das zu reproduzieren", sagt er.

Bausinger kann sich jedenfalls vorstellen, in Zukunft ähnliche Projekte zu realisieren. In Köln hat der ortsansässige Bauunternehmer schon einige in Frage kommende Grundstücke ins Auge gefasst. Bevor er die in Angriff nimmt, will er das Projekt Clarenbachplatz erst zu Ende bringen. "Es gibt auch schon einige Anfragen, aber wir wollen das laufende Projekt erst abschließen und sehen, ob wir am Ende tatsächlich mit den Kosten im Plan liegen. Wir haben auf jeden Fall sehr viel Entwicklungsarbeit geleistet und teilweise auch Lehrgeld bezahlt."

Bestens informiert mit SZ Plus – 4 Wochen kostenlos zur Probe lesen. Jetzt bestellen unter: www.sz.de/szplus-testen

URL: www.sz.de/1.5009980

Copyright: Süddeutsche Zeitung Digitale Medien GmbH / Süddeutsche Zeitung GmbH

Quelle: SZ vom 29.08.2020

Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über Süddeutsche Zeitung Content. Bitte senden Sie Ihre Nutzungsanfrage an syndication@sueddeutsche.de.