



Die Endlichkeit im Blick: Das Berliner Bauprojekt „Walden 48“ entsteht hinter einer Friedhofsmauer.

Visualisierung Render-Manufaktur

Wenn Christian Wulkau zum Grundstück seines neuesten Bauprojektes geht, dann führt ihn sein Weg durch ein Friedhofstor. Die Auslage des Grabsteinmetzes muss er rechts liegen lassen, an der Friedhofsverwaltung links abbiegen, und dann steht er vor einer verwilderten Wiese direkt an der alten, backsteinernen Friedhofsmauer. Dort soll ab kommendem Frühjahr das „Walden 48“ entstehen: ein energieeffizientes Mehrfamilienhaus in Holzbauweise, nur zehn Minuten vom Berliner Alexanderplatz entfernt. Wulkau betreut die Baugemeinschaft, die es errichten lässt.

„Die Fläche wurde früher als Parkplatz genutzt. Menschen wurden hier nie beerdigt“, sagt er. Dann schwärmt er von der guten Lage, dem unverbaubaren Blick und der Idylle der Parkanlage. Zwischen dem Gemeinschaftsgarten des Hauses und den Grabfeldern werden ein paar Meter Puffer liegen; zudem wird eine Hecke als Sichtschutz dienen. Dennoch wird schon von der Straße aus an der Fassade zu erkennen sein, dass dieser Neubau einen besonderen Standort hat, denn die unter Denkmalschutz stehende Friedhofsmauer soll darin integriert werden. „Als Baugemeinschaft hat man es in Berlin sehr schwer, ein Grundstück zu finden“, erzählt Wulkau. Die Freude über den Zuschlag habe daher Bedenken wegen des Standorts schnell weggeschwächt.

Schöner Wohnen auf dem Friedhof – was auf den ersten Blick makaber klingt, ist Teil der Lösung des Wohnungsproblems, mit dem Berlin als wachsende Stadt derzeit zu kämpfen hat. Laut einer aktuellen Prognose soll bis 2030 die Zahl der Einwohner um 220 000 auf 3,8 Millionen steigen. Falls weiterhin viele Flüchtlinge in die Stadt kommen, könnte dann sogar die Marke von vier Millionen geknackt werden. Anderen deutschen Großstädten ergeht es ähnlich: In Hamburg rechnet man im gleichen Zeitraum mit einem Anstieg um 150 000 auf 1,96 Millionen Menschen, in München mit über 200 000 Zuzügen auf 1,2 Millionen Einwohner. In Leipzig sollen dann 720 000 Menschen leben – das sind 150 000 mehr als derzeit.

Die Städte stellt das vor große Herausforderungen. Schließlich brauchen die Zugezogenen ein Dach über dem Kopf, und nicht alle wollen in Neubausiedlungen am Stadtrand unterkommen. Für viele ist gerade das urbane Leben im Zentrum der Grund für ihren Umzug. Zudem ist aus Sicht von Stadtplanern eine Nachverdichtung von Innenstädten sinnvoll, da die Infrastruktur in Form von Straßen, Leitungen oder dem Anschluss an Bus und Bahn bereits vorhanden ist. Nur der Platz für neue Wohnungen muss gefunden werden. Daher werden überall kriegsbedingte Baulücken geschlossen und ungenutzte Dachgeschosse ausgebaut. Doch dieses Potential ist begrenzt. Das lässt die Städte kreativ werden.

Schöner wohnen auf dem Friedhof

In Großstädten ist Wohnraum knapp. Deshalb werden auch Autobahnen, ehemalige Gräber und Supermarkt-Parkplätze zu Baugrundstücken. *Von Juliane Wiedemeier*

In Leipzig soll in direkter Nachbarschaft des Hauptbahnhofs auf nicht mehr benötigten Schienentrassen ein komplettes Stadtviertel entstehen. In Karlsruhe gibt es Überlegungen, die Ränder zu breit geratener Ausfallstraßen zu bebauen. Und in Berlin werden alte, einstöckige Kaufhallen abgerissen und als mehrgeschossige Wohnhäuser mit Einkaufsmöglichkeit im Erdgeschoss wieder aufgebaut. Darüber hinaus hat die Hauptstadt Friedhöfe als Neubaufächen für sich entdeckt.

Jürgen Quandt ist Pfarrer und Geschäftsführer des Evangelischen Friedhofsverbandes Berlin Stadtmitte. Zu diesem gehören 47 Begräbnisstätten auf ins-

gesamt 250 Hektar – darunter auch der Georgen-Parochial-Friedhof, auf dem das „Walden 48“ entstehen soll.

„Ein großer Teil unserer Friedhofsflächen wird heute nicht mehr für Bestattungen gebraucht“, sagt Quandt. Während sich die Menschen früher in Särgen beerdigen ließen, bevorzugen sie heute Urnen. Das spart Platz. Der Verband muss dennoch die gesamten, zum großen Teil unter Denkmalschutz stehenden Areale pflegen und erhalten. „Doch dafür fehlen uns die finanziellen Mittel.“

Die Lösung ist ein schrittweiser Verkauf, von dessen Erlös die verbliebenen Flächen in Schuss gehalten werden können. Gleichzeitig werden neue Grundstü-

cke für den Wohnungsbau erschlossen. Schon vor zehn Jahren hat Berlin dieses Potential erkannt und in einem „Friedhofsentwicklungsplan“ festgehalten. Ein Drittel des Friedhofsareals des Verbandes von Pfarrer Quandt ist darin für eine Abwicklung vorgesehen. 52 Hektar sollen als Grünfläche umgenutzt, 36 Hektar etwa als Baugrund für Wohnhäuser bereitgestellt werden.

„Mittlerweile haben wir 5,5 Hektar für Neubauten verkauft“, berichtet Quandt. Wer Friedhöfe zu Wohngebieten umwandeln möchte, der braucht Geduld. Schließlich sind Nutzungs- und Ruhefristen zu beachten. 30 Jahre Totenruhe sind in Deutschland gesetzlich vorgesehen.

Danach kann die Grabstätte anderweitig genutzt werden. „Wir evangelische Christen sind getragen von der Hoffnung auf Auferstehung, aber als geistliches Geschehen“, glaubt der Pfarrer. „Die Überreste der Verstorbenen sind Teil der Natur, der vergeht.“ In den Kaufverträgen gibt es dennoch eine Klausel, nach der beim Erdaushub gefundene Knochen zu bergen und dem Verband zu übergeben sind. Dieser bestattet sie dann in Sammelgräbern nach.

Bislang sind es nur kleinere Parzellen, meist am Rand eines Friedhofs gelegen, die als Baugrundstücke verkauft werden. Aber auf lange Sicht sollen auch komplette Anlagen geschlossen und für eine Bebauung freigegeben werden. „Wo heute die Tänzer des Friedrichstadtpalastes ihre Shows geben, war früher auch mal ein Friedhof“, erzählt Quandt. Im Vergleich dazu wirkt der dringend benötigte Wohnraum als Nachnutzung geradezu harmlos.

Grüne Umgebung, große Ruhe – wo Hamburg einen Teil seines Wohnungsproblems lösen will, findet man derzeit genau das Gegenteil. Seit zwei Jahren wird auf dem Stadtgebiet der Autobahn 7 saniert und auf bis zu acht Fahrbahnen ausgebaut. Da die Straße im Westen quer durch Wohnviertel führt, muss infolge des zunehmenden Verkehrs der Lärmschutz für die Anwohner verbessert werden. Auf drei Abschnitten wird daher in Schnelsen, Stellingen und Altona die Autobahn überdacht. „Hamburger Deckel“ heißt das Projekt aus diesem Grund.

Finanziert wird es hauptsächlich vom Bund. Doch die Stadt hat darin eine Möglichkeit erkannt, 3200 neue Wohnungen zu bauen. Knapp 200 Millionen Euro will sie zusätzlich investieren, damit die vom Bund geplanten Deckel auf insgesamt 1,6 Kilometer Länge ausgedehnt werden. „Die Verlängerung ist eine Hamburger Entscheidung, um Wohnraum zu schaffen, den Lärmschutz zu verbessern und städtebaulich die Trennung der Stadtteile aufzuheben“, erklärt Magnus-Sebastian Kutz, Sprecher der Hamburger Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen.

Als die A7 in den siebziger Jahren fertiggestellt wurde, mussten dafür Grünanlagen und landwirtschaftliche Flächen, aber auch beispielsweise der Marktplatz des Stadtteils Bahrenfeld und das Gebäude des altherwürdigen Gymnasiums Christianeum weichen. Seitdem teilt die Autobahn die einst zusammengehörenden Viertel in zwei Teile. Mit Hilfe der Deckel soll diese Wunde heilen, so dass die Nachbarschaft den verlorenen Raum zurückerobern kann.

Gelingen soll das, indem auf dem neuen Dach der Autobahn Grünflächen, Plätze für einen Markt oder Stadtfeste sowie Kleingärten angelegt werden. Letztere sollen aus Anlagen, die bislang in den angrenzenden Vierteln beheimatet sind, umgesetzt werden, so dass auf ihren alten

Grundstücken neue Wohnhäuser entstehen können. Zudem werden direkt an der Autobahn gelegene, bislang aufgrund des Lärms nicht nutzbare Areale für die Bebauung freigegeben. Die Deckel selbst sind aus statischen Gründen nicht für den Wohnungsbau geeignet.

„Natürlich blieb der Umzug der Kleingärten nicht ohne Diskussionen“, sagt Kutz. Nicht jeder tauscht seinen über Jahrzehnte gepflegten Garten mit altem Baumbestand gerne gegen eine Standardparzelle auf der Autobahn. Viele Anwohner freuen sich hingegen auf weniger Lärm und die Möglichkeit, zu Fuß die bislang die Viertel zerschneidende Schneise überwinden zu können. „Die Bürgerinitiative ‚Ohne Dach ist Krach‘ kämpft seit über 20 Jahren für den Deckel. Deren Wunsch können wir nun erfüllen und gleichzeitig etwas für die wachsende Stadt tun“, so Kutz.

2018 soll der erste der drei Deckel fertig sein. Bis seine Oberfläche mit Erde aufgepolstert und für den Umzug der Kleingärten vorbereitet ist, werden weitere zwei Jahre ins Land ziehen. Erst danach kann mit dem Bau der ersten Wohnungen begonnen werden. „Es sollen sowohl private Investoren als auch die städtische Wohnungsbau-Gesellschaft mit Sozialwohnungen zum Zuge kommen“, sagt Kutz. Die Details müssten noch geklärt werden. Die Fertigstellung des dritten Deckels ist erst für 2025 vorgesehen.

Noch in diesem Jahr soll hingegen ein ungewöhnlicher Neubau zum Einzug bereitstehen, mit dem München sein Wohnungsproblem angeht. Im Stadtteil Moosach plant die städtische Wohnungsbau-Gesellschaft Gewofag ein fünfstöckiges Haus in Holzbauweise, das auf Stelzen über einem Parkplatz thront. Während in den 100 überwiegend Einzimmerwohnungen Menschen mit geringem Einkommen sowie anerkannte Flüchtlinge ein neues Zuhause finden, bleiben im Erdgeschoss die Parkplätze für die Besucher des anliegenden Schwimmbades erhalten.

Die Stadt hofft, mit diesem Beispiel etwa Supermärkte dazu zu animieren, ihre großen Parkflächen als Platz für neue Wohnungen zu erschließen. Neue Kunden direkt vor der Haustür bekämen sie gleich mit dazu. Allerdings zeigt sich hier auch ein Problem, das mit einer zu starken Nachverdichtung einhergeht. Denn auch wenn die neuen Anwohner von vorhandenen Straßen und Telefonleitungen profitieren – mit ihnen steigt auch der Bedarf an Schulplätzen, Einkaufsmöglichkeiten oder Erholungsflächen.

Wenn die Städte nun nach verbliebenen Baufächen suchen, müssen sie diese Aspekte gleich mit berücksichtigen. In München wird daher auf dem Stelzenhaus ein Dachgarten entstehen. Wohnen, parken und erholen zusammen: an solche Mehrfachnutzungen eines Grundstücks müssen sich die Bewohner der stark verdichteten Innenstädte wohl erst einmal gewöhnen.



Der „Hamburger Deckel“ schafft Platz für Häuser und Grünflächen.

Visualisierung Deges/V-Kon.media