



Das zentrale Köln im Jahre 1902/Wandbild im Historischen Rathaus zu Coelln

Ballungsraum Innenstadt - das Problem heißt Verdrängung

Bis spät ins 19. Jahrhundert hinein, war die Geschichte der Stadt Köln quasi identisch mit der Geschichte der Kölner Altstadt. Demnach hat die zweitausendjährige Entwicklung Kölns besonders in der Innenstadt ihre städtebaulichen, architektonischen und infrastrukturellen Spuren hinterlassen. Die enorme Verdichtung bringt besondere Probleme im Zusammenleben mit sich, zumal das Zentrum das tägliche Ziel von Touristen und Berufstätigen, von nachtschwärmenden, kulturinteressierten und einkaufenden Mitmenschen ist. Diese Vitalität erfrischt stets auf Neue, birgt aber auch enormes Konfliktpotential in allen wesentlichen kommunalen Politikbereichen: Umwelt, Wohnen, Verkehr, Schule, Kultur.

Linke Politik in der Innenstadt steht stets vor der Herausforderung, den vielfältigen und lebendigen Charakter zu bewahren, steigende Mieten und Verdrängung zu stoppen und die Lebensqualität der Einwohner*innen mindestens zu erhalten. Obwohl keine Schönheit, wollen alle immer irgendwie in oder durch die Innenstadt, die inzwischen als dauerhaft verstaubt bezeichnet werden muss: Der Anteil der Verkehrsfläche liegt mit 31,5 Prozent doppelt so hoch wie der städtische Durchschnitt, obwohl kluge

Köpfe schon vor Jahrzehnten warnten, dass Verkehr ernten werde, wer Straßen säe. Den dramatischen Folgen der übermotorisierten Stadtplanung des 20. Jahrhunderts hält Die Linke unbeirrt ihre perspektivische Vision einer autofreien Innenstadt entgegen, was sich in der sukzessiven Stärkung von Fuß-, Rad- und Nahverkehr manifestiert. Beharrlich bringen BV- und Ratsfraktion kleine Verbesserungen auf den Weg: Parkplätze werden zurückgebaut und Tempo30-Zonen ausgeweitet, ein Radverkehrskonzept Innenstadt wurde erstellt und die Kölner Ringe werden fahrradgerecht ausgebaut.

2016 folgte eine breite Mehrheit der BV Innenstadt einem Antrag der Linken („Öffentlicher Raum ist kein Parkplatz“), wonach ein Gutteil der innerstädtischen Parkplätze in die umliegenden Parkhäuser verlagert werden soll, die größtenteils leer stehen. Der so frei werdende Platz könnte sinnvollen Nutzungen zugeführt werden. Leider ist zu konstatieren, dass die Verwaltung bei der Umsetzung dieser und anderer wegweisender Beschlüsse nicht allzu viel Ehrgeiz an den Tag legt. Das spiegelt sich auch in der reflexhaften Abwehr von Maßnahmen, die geeignet sind, die akute Verpestung durch Feinstaub und

Stickoxide zu reduzieren. Besonders fragwürdig sind auch die momentan diskutierten Planungen zum Bau einer U-Bahn, um die chronisch überlastete Ost-West-Achse zu entlasten. Diese Idee ist im wahrsten Sinne des Wortes unterirdisch – autogerecht, rückwärtsgewandt und grober Unfug.

Gebaut wird bisweilen nicht zu knapp im Bezirk, allerdings kommt da meist nichts Gutes bei raus: Hotelanlagen, Bürobauten, Vergnügungsstätten sowie diverse Anlageobjekte und hochpreisige Eigentumswohnungen sind wenig geeignet, das Wohlbefinden der Bevölkerung objektiv oder subjektiv zu steigern. Nicht die menschlichen Bedürfnisse werden befriedigt, sondern die System-Bedürfnisse. Wenn aber die ökonomische Zuwachsrates die ausschlaggebende stadtentwicklungspolitische Entscheidungskriterium ist, Kapital- und Profitinteressen vorrangig vorangetrieben werden, dann bleibt das nicht folgenlos. So entstehen konsequenterweise gesichts- und seelenlose Dienstleistungsmetropolen, in denen trefflich gehandelt und konsumiert, aber nicht mehr gewohnt werden soll.

Im den fünf Stadtteilen des Bezirks wohnen 128.295 Einwohner*innen auf lediglich 16,4 Quadratkilometern, was einer Bevölkerungsdichte von 7838 Menschen pro Quadratkilometer entspricht. Diese sind im Schnitt 40,2 Jahre alt und zu 61 Prozent alleinstehend. Sie wohnen in 82.805 Wohnungen mit durchschnittlich 61,2 Quadratmetern Wohnfläche, der Anteil geförderter Wohnungen liegt bei marginalen 2,3 Prozent.

Immer noch fast jede/r zweite Bewohner*in über 18 Jahre besaß 2016 ein Kraftfahrzeug (44,6 Prozent), was sich auf 58.985 PKW, LKW und Motorräder summiert. Die Statistik weist 6.782 Bezieher*innen von Grundsicherungsleistungen zum Lebensunterhalt aus, was einer SGBII-Quote von 6,2 Prozent entspricht, die somit deutlich unter dem Kölner Durchschnitt von 13,2 Prozent liegt. Die Quote sozialversicherungspflichtiger Beschäftigter liegt bei 55,9 Prozent.

(Quelle: Kölner Stadtteilinformationen 2016)

Demzufolge ist die Wohnungsnot das dominierende Dilemma der Innenstadt. Die Mietpreise sind so hoch wie nie zuvor, immer mehr Durchschnittsverdiener konkurrieren um die wenigen verfügbaren Wohnungen, einkommensschwache Mitbürger*innen haben keine Chance mehr. Sie sind gezwungen, den Bezirk zu verlassen, was immer auch mit dem Verlust von vertrauten Strukturen, gesellschaftlichen Netzwerken und gewachsenen Lebensqualitäten einhergeht. Die vor Jahren beschlossene soziale Erhaltungssatzung für das Severinsviertel ist bis heute nicht umgesetzt, dabei ist es eine Binsenweisheit, dass viel mehr innerstädtische Veedel dringend unter Milieuschutz gestellt werden müssten.

Gleichzeitig wird immer mehr Wohnraum dauerhaft dem Markt entzogen, indem er als Ferienwohnung oder Gästezimmer zweckentfremdet wird. Einer im Jahr 2017 durchgeführten Erhebung zufolge wurden mindestens 3500 Ferienwohnungen in Köln identifiziert, die über einschlägige Online-Portale vermarktet werden. Eine groß angelegte Recherche der Süddeutschen Zeitung kam sogar auf über 12.000 Objekte, die in Köln angeboten werden. Die allermeisten davon zentral. Diesem dramatischen Bestandsrückgang stehen lediglich 50 Wohnungen gegenüber, die im Jahr 2016 fertig gestellt wurden. Davon war nicht eine einzige öffentlich gefördert. Gleichzeitig fielen 17 Wohnungen aus der Sozialbindung, weitere 579 sollen in den nächsten zehn Jahren folgen, wie die Verwaltung auf eine Anfrage der Linken mitteilte. Kein Licht am Ende des Tunnels.

Demonstration gegen Verdrängung am 17. Juni 2017

