

Offene Erwiderung auf das Antwortschreiben von Herrn Greitemann zum Thema „Neue Maßstäbe für den Deutzer Hafen“

Sehr geehrte Kölner Politik, sehr geehrte Kölner Verwaltung,

wir haben uns sehr über die ausführliche Antwort von Herrn Greitemann auf unser „Schreiben an Politik und Verwaltung zum Deutzer Hafen“ gefreut ([sie ist hier zu finden](#)). Leider haben uns keine weiteren substantiellen Antworten erreicht. Gerade von Ihnen, sehr geehrter Herr Röhrig, hatten wir eine Antwort erhofft, auch wenn wir Sie nicht explizit persönlich angesprochen haben, sind Sie doch die zentrale Schaltstelle in der Umsetzung des Deutzer Hafens.

Grundsätzlich freut uns, dass wir in den Zielen übereinstimmen. Allerdings sind bei uns viele Fragen und Kritikpunkte offen geblieben, was die Umsetzung der Maßnahmen angeht. Die Veröffentlichung des Werkstattberichts hat diese Bedenken dabei leider nur verstärkt.

Öffentlichkeitsbeteiligung

Wir begrüßen das Ziel der aktiven und konstanten Einbeziehung der Öffentlichkeit. Allerdings können wir bisher nicht erkennen, wie Sie diese realisieren wollen. Öffentlichkeitsbeteiligung ist mehr als der Aufbau eines Info-Pavillons. Ein ernst gemeinter übergreifender Beteiligungsansatz muss sich der Herausforderung stellen, Kommunikation und Beteiligung als wichtige Bausteine in die Arbeit zu integrieren. Das setzt eine entsprechende Haltung und transparente Offenheit voraus. Öffentlichkeitsbeteiligung braucht eine Struktur und ein Konzept: Was ist der rote Faden der Beteiligung? Wie können sich zivilgesellschaftliche Akteure in den Dialog einbringen? In welcher Form wollen Sie den Dialog verstetigen? Bisher erleben wir ein altbekanntes Muster: Fachplaner:innen erarbeiten ein Konzept hinter verschlossenen Türen. Das wird in den Ämtern diskutiert. Am Schluss werden die Bürger:innen informiert. Die Beteiligung findet in Form eines Workshops statt, wo einzelne Aspekte des Plans kommentiert werden dürfen, aber nicht nachvollziehbar ist, wie diese berücksichtigt werden. Echte Beteiligung sieht anders aus!

Die Erfahrung aus anderen Städten zeigt: Öffentlichkeitsarbeit ist kein Thema fürs Hinterstübchen – sie ist im Dialog zu planen. Uns wird aus Ihren Ausführungen nicht ersichtlich, wie Sie die unterschiedlichen, vielfältigen und kontroversen Stimmen einbeziehen wollen. Kommunikation ist mehr als Information. Öffentlichkeitsbeteiligung ist als aktives Angebot zu verstehen und nicht als passive Informationsvermittlung. Kommunikation heißt, sich auf Augenhöhe zu begegnen und sich mit den unterschiedlichen Interessen auseinanderzusetzen. Kommunikation beinhaltet eine Dialogbereitschaft, die über die reine Information hinausgeht. Wir wissen, Dialog ist auch anstrengend, aber er ist der Schlüssel zur gelungenen Öffentlichkeitsbeteiligung. Die bisherigen Projekte und Projektfortschritte, lassen nicht erkennen, dass dabei Dinge herauskommen, die den Bedürfnissen der Stadtgesellschaft entsprechen. Hier gilt es, eine Vertrauensbasis zu entwickeln.

In der Zivilgesellschaft existiert ein großes Potenzial an Expertise, Know-how, Engagement, Geld und Bereitschaft, sich in Vorhaben einzubringen. Die Erfahrungen – wie zum Beispiel in München – zeigen darüber hinaus, dass eine solche Beteiligung neue Wege ermöglicht, Innovation hervorbringt und vor allem zu einer lebendigen und durchmischten Stadtkultur beiträgt. Wir freuen uns, dass unser Vorschlag, einen „Harbour Hub“ einzurichten, auf Ihre

Zustimmung stößt. Sehr gerne bringen wir uns ein, wie dieser konkret auszugestalten ist. Aber auch hier bleibt die Frage offen, wie Sie konkret die Konzeption eines solchen Hubs mit der Öffentlichkeit erarbeiten wollen.

Transparenz

Wir wissen und begrüßen es sehr, dass ein hohes Maß an Transparenz ein zentraler Anspruch der Kölner Stadtentwicklung ist. Denn Transparenz ist Voraussetzung für eine gelingende Kommunikation. Transparenz erzeugt Glaubwürdigkeit und Vertrauen, beugt Missverständnissen vor und macht Entscheidungen nachprüfbar. Transparenz bietet die unbändige Kraft, Gemeinsamkeit herzustellen. Doch entsteht Transparenz nicht allein dadurch, einen „wohlmeinenden“ Werkstattbericht ins Internet zu stellen. Transparenz ist erst erreicht, wenn die Bürger:innen die Informationen erhalten, die sie brauchen, um Sachverhalte und Planungen zu verstehen und nachzuvollziehen. Welche Informationen als entscheidend gelten, sollte eine breit gefächerte Planungsgruppe in einem gemeinsamen Prozess definieren.

Und genau hier liegen unsere Zweifel. Wir sehen nicht, wie das Entwicklungsziel, neuen Wohnraum und Arbeitsplätze in einem bunten und gemischten Quartier zu schaffen, Realität wird. Wir sind skeptisch, dass die Entwicklungen am Gemeinwohl der Kölner Bevölkerung ausgerichtet werden. Wir vermissen – neben den klassischen Unternehmen – eine Beteiligung innovativer wohnungsbaupolitischer und umweltpolitischer Akteure. Der veröffentlichte Werkstattbericht gibt unseres Erachtens hier nicht ausreichend Antwort.

Warum sind die Vertragsverhandlungen mit der modernen stadt GmbH nicht öffentlich? Wo finden sich die bereits abgeschlossenen Verträge, wie der städtebauliche Vertrag, der Ordnungsmaßnahmenvertrag, der Entwicklungsträgervertrag oder die Abwendungsvereinbarungen, die sie eingehen? Unseres Wissens gibt es keine rechtlichen Beschränkungen für solche Veröffentlichungen. Was sind die Inhalte, Zielsetzungen und gegenseitigen Verpflichtungen? Warum ist der Bericht zur Vorzertifizierung der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) nicht veröffentlicht? Entsprechen vielleicht einige Punkte nicht den Maßgaben? Herr Röhrig und Sie haben ja bereits thematisiert, dass das Thema Energie im Deutzer Hafen noch nicht optimal gelöst ist.

Bitte verstehen Sie unser Ansinnen als konstruktives sich Einbringen. Wir möchten mit dazu beitragen, dass der Deutzer Hafen – anders als im Clouth-Quartier umgesetzt – unserer aller Vision eines bunt gemischten, lebendigen, bezahlbaren und nachhaltigen Quartiers entspricht. Dafür setzen wir uns ein. Eine solche Vision braucht aber eine neue Kultur der Kooperation.

Nachhaltigkeit

Herr Röhrig formulierte im Interview mit der KölnBusiness „Wir möchten immer die Zukunft der Menschen in den Mittelpunkt stellen. Deshalb spielt Nachhaltigkeit heute eine zentrale Rolle in der Stadtentwicklung. Bei der Entwicklung neuer Quartiere stehen dann auch Themen wie Klimawandel, Mobilitäts- und Energiewende, Urbanität und Ressourceneffizienz an oberster Stelle.“ Diese Aussage begrüßen wir sehr!

Wie wir aus dem Werkstattbericht erfahren, gibt es bereits ein „Deutzer Hafen Handbuch Nachhaltigkeit“. Leider können wir nicht erkennen, wie die Nachhaltigkeitsziele für Deutz mit der Stadtgesellschaft entwickelt wurden. Die Präferenz der modernen stadt GmbH für ein Energiekonzept aus dem eigenen Hause (RheinEnergie) liegt erfahrungsgemäß auf erdgasproduzierter Fernwärme mit Zwangsanschluss. Dabei sprechen sich Experten wie zum Beispiel Dietmar Dürr von der Inagendo GmbH eindeutig gegen Fernwärme aus. „Fernwärme ist in Neubaugebieten mit Niedrigenergiehaus-Bebauung, die schon heute fast

gang und gäbe ist, ökonomischer Unsinn, weil die Verbräuche so niedrig sind, dass die teure Leitungsverlegung fast ausschließlich über Fixkosten refinanziert werden muss.“

Wie stellen Sie sicher, dass solch ein ökonomischer und nachhaltiger Unsinn verhindert wird? Wir befürchten, dass hier wieder mit altbekannten Mitteln hantiert wird. Zitat aus dem Werkstattbericht: „Teilweise werden sie (die Gebäude) sogar CO2-neutral“. Das wird den Herausforderungen unserer Zeit in keiner Weise gerecht! Energieautarke Gebäude und dezentrale Plusenergie-Konzepte für alle Gebäude und über deren ganzen Lebenszyklus müssen das Maß der Dinge sein. Wie sonst wollen Sie bis spätestens 2035 die gesamtstädtische Klimaneutralität erreichen?

Was die Thematik Hochwasser und Tiefgaragen betrifft, möchten wir Ihre Aussage „Zudem müssen die Tiefgaragen aus Hochwasserschutzgründen zur Sicherstellung des Retentionsraumvolumens gebaut werden.“ ebenfalls relativieren und infrage stellen. Reinhard Vogt, ehemaliger Leiter der Hochwasserschutzzentrale der Stadt Köln und anerkannter Experte auf diesem Gebiet, kommentiert dieses Thema so: „Besser als Tiefgaragen in überschwemmungsgefährdeten Bereichen ist hochwasserangepasstes Bauen mit Stellplätzen unterhalb des Wohnbereiches oder Parkhäuser!“

Auch Herr Vogt befürwortet den Bau von Parkhäusern/Quartiersgaragen. Ausgleichsmaßnahmen für verlorengegangenen Retentionsraum sollten seiner Meinung nach im Bereich der Poller Wiesen ausgeführt werden. Auf unserer [Internetseite](#) finden Sie den Brief samt Anlagen ([hier](#)) und viele weitere Aussagen, sowie weitere Gegenargumente, Fragen und Forderungen ([hier](#)).

Deshalb fordern wir, auf die Tiefgaragen-Lösung für den Deutzer Hafen zu verzichten. Entwickeln Sie ein nachhaltiges, ein flexibles, ein ökologisch und ein ökonomisch sinnvolles Konzept.

Verkehr

In Sachen Klimaschutz ist es vor allem wichtig, den Autoverkehr zu reduzieren. Klimaneutralität und Energiewende sind ohne eine Verkehrswende undenkbar. Für über ein Drittel der schädlichen Emissionen ist der Verkehr verantwortlich, genauso für einen erheblichen Flächenverbrauch. Wenn Sie ein „insgesamt autoarmes Quartier mit qualitativ hochwertigen Freiräumen anstreben“, lassen Sie diesen Worten Taten folgen. In der Sondierungsvereinbarung (SV) der neuen Koalition im Kölner Rat steht, dass die "MIV (Motorisierter Individualverkehr)-Verkehrsströme möglichst aus Stadtteilen herausgehalten werden sollen". Um dieses Ziel zu erreichen, soll in allen geplanten Neubaugebieten (Parkstadt Süd, Kreuzfeld, Deutzer Hafen etc.) der Stellplatzschlüssel so weit wie möglich – ggf. auch darüber hinaus – reduziert werden.

Deshalb fordern wir eine deutliche Reduzierung des Stellplatzschlüssels am Deutzer Hafen. So wird der MIV von Anfang an reduziert. Gleichzeitig sind die Planungen der S-Bahn-Linie (S 16) voranzubringen. Nach Aussage des Stadtentwicklungsausschuss ist „die neue S-Bahn-Linie (S 16) und die Station an der Südbrücke zwingende Voraussetzung für die Entwicklung des Deutzer Hafens.“

All dies führt neben der geforderten „Neuaufteilung des Verkehrsraum in diesem neuen Quartier zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs" (SV), auch zu der gewollten deutlichen „Erhöhung der zusätzlich benötigten Fahrradstellplätze“ und „verhindert eine flächendeckende Versiegelung“ (SV) durch Tiefgaragen und Parkplätze im öffentlichen Raum. So kann das selbst gesteckte Ziel der „Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) bis 2035 auf 75 Prozent“ (SV) erreicht werden. Dieses Vorgehen wird auch Ihrem Anliegen gerecht, die Mobilitätswende zu beschleunigen. Denn wie Oberbürgermeisterin Henriette Reker schon Ende 2019 sagte: „Die Frage nach einer

Verkehrswende stellt sich nicht mehr. Sie ist für jede europäische Metropole eine Notwendigkeit und die Basis für ein lebenswertes städtisches Zusammenleben.“

Wir fordern deshalb eine schnellere Planung und Ausführung der Anschlüsse (S-Bahn, KVB) im Deutzer Hafen (DH), um damit den ÖPNV zu stärken und die geforderte Mobilitätswende zu manifestieren. Setzen Sie die Verkehrswende an die erste Stelle. Seien Sie mutig, zukunftsweisend und lassen Sie das Mobilitätskonzept „in Bewegung“, nämlich in die Richtung, die CO2-Emissionen soweit zu reduzieren, dass Mobilität in Zukunft klimaneutral ist.

Gemischtes Quartier

Die Bodenfrage ist bei einem solchen Projekt von überragender Bedeutung, um eine erschwingliche, gemischte Nutzung zu realisieren. Allerdings zeigt uns der Werkstattbericht klar, dass die moderne stadt GmbH bereits genaue Vorstellungen über die Vermarktung der Grundstücke hat. Grundsätzlich soll diese über riesige Baufelder erfolgen. Leider kommen für diese nur die altbekannten, finanzkräftigen und spekulativen Gesellschaften in Frage. Bürgerschaftliches Bauen, Genossenschaften, Baugruppen tauchen in diesen Überlegungen nur als Anhängsel, als würzendes Beiwerk auf und sollen vermutlich auch noch die Renditeerwartungen der Baufeld-Investoren bedienen. Von Erbpacht oder einer anderen, dauerhaften Bindung der Bauherren an Gemeinwohlinteressen ist nirgends die Rede. Vor diesem Hintergrund befürchten wir den erneuten Ausverkauf städtischen Bodens.

Schaffen Sie echte Chancen für eine gemischte Quartiersentwicklung. Sorgen Sie für überschaubare Baufeldaufteilungen, damit bürgerschaftliche Initiativen eigenständig und im Sinne des Gemeinwohls handeln können. Führen Sie endlich einen offenen Diskurs über die Art der Konzeptvergaben und überlassen Sie diese Frage nicht einfach nur der modernen stadt GmbH. Bevorzugen Sie Bauherren, die dauerhaft Wohnraum der Spekulation entziehen! Und tun Sie das grundsätzlich für das ganze Areal, nicht nur für ein paar Feigenblatt-Projekte.

Sie sagen: Das geht alles nicht? Andere Städte wie Zürich (Hunziger Areal), München (Wagnis eG; Bayern Kaserne; Prinz Eugen Park) und Wien (Sonnenwendviertel) zeigen, dass es funktioniert und die Städte profitieren davon.

Vielleicht sagen Sie auch: Die sind mir zu sehr auf Krawall gebürstet! Zugegeben, wir wollten nicht weiter konziliant sein, denn die Sache liegt uns am Herzen. Doch seien Sie weiter versichert:

Wir unterstützen gerne.

Sebastian Cordes, Irmgard Nolte, Andreas Schmidt
AG Deutzer Hafen im Mehr-als-Wohnen-Pakt Köln
ag-deutzer-hafen@stadtraum5und4.org

[Mehr-als-Wohnen-Pakt Köln](#) | Koordination: Almut Skriver und Sascha Gajewski |
info@mehr-als-wohnen-pakt-koeln.de

P.S. Um den Diskurs transparent zu machen, haben wir unsere Antwort auf unserer [Internetseite](#) veröffentlicht.