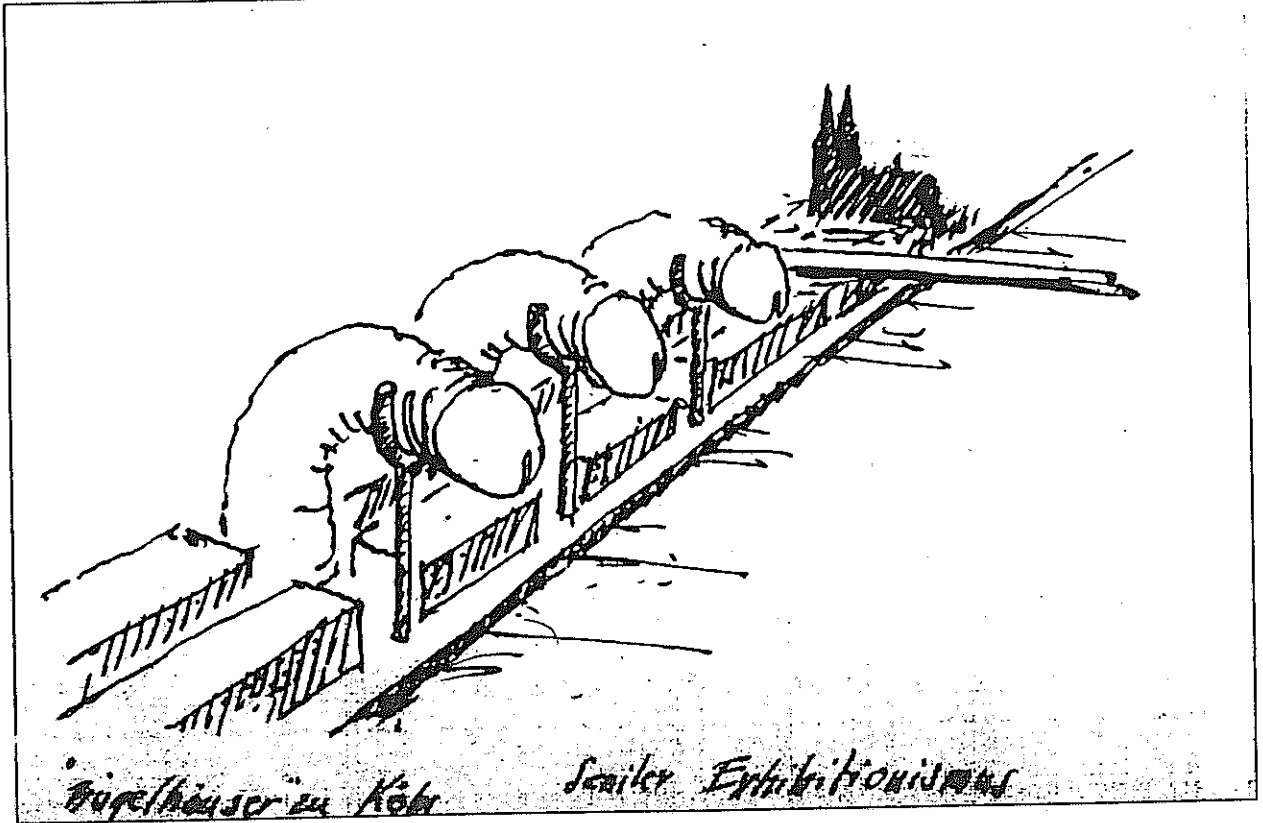


# Wird das Kölner Stadtpanorama verkauft?



Bügelhäuser zu Köln

Seitler Exhibitionismus

Nach moderner Vermarktungsphilosophie hat Köln ein Signet, das zwar noch nicht an die olympischen Ringe heranreicht, aber weltweit bekannt ist. Den Kölner Dom!

Erst im Umfeld des Rheins, der Rheinbrücken, der Altstadt mit ihren Türmen und des Rheinpanoramas gewinnt die Silhouette ihre Prägnanz.

Nach derselben Philosophie erhalten heute Großprojekte jenseits einer Milliarde Mark ihr eigenes Zeichen wie z.B. der Mediapark den Mediaturm. Obwohl der Rheinauhafen im Stadtgefüge besser liegt und architektonische Zeichen wie den prächtigsten aller Kölner Stadtmauertürme den Bayenturm – das Kölner Wahrzeichen des Mittelalters – das Hafenamt und das Siebengebirge besitzt, hat man sich für ein neues Symbol entschieden: die sogenannten Kranhäuser.

Dieses Symbol, so haben sich die Gewaltigen der Stadt gedacht, soll an den Hafen erinnern und gleichzeitig neue Prosperität dokumentieren. Die Hamburger Architekten haben wohl eher an Seehäfen mit riesigen Brücken-

kränen gedacht als an die vielen, eher kleinen, mittelalterlich-gründerzeitlichen Drehkräne des ehemaligen Rheinauhafen.

Leider entsinnt man sich nicht mehr an den wirtschaftlichen Erfolg der kleinparzellierten Kölner Neustadt. Beim Rheinauhafen setzt man auf sogenannte „professionelle“ Vermarkter, sie sollen durch globale Vermarktung den

Verkaufserfolg garantieren.

Für die Kölner Bürger bleibt, daß der Quadratmeter nach Fertigstellung wahrscheinlich für Wohnungen um 8000,00 DM/qm kosten bzw. der Mietpreis über 25,00 DM/qm und für den gewerblichen Bereich über 30,00 DM/qm liegen wird. Bei der HGK

denkt man derzeit an ca. 35,00 DM/qm für gewerbliche Nutzung.

Im Vorfeld „klagen“ die Vermarkter über Mangel an Flächen für gehobene und repräsentative Büros. Mit der inter-

nationalen Vermarktung soll das Projekt bekannt gemacht werden, die Konkurrenz auf dem Vermietungsmarkt wird damit lanciert und das Gesamtpreisniveau in Köln angehoben. Im Mediaturm zahlt man in den obersten Etagen fast 70,00 DM/qm, gleiches gilt – oh Wunder, oh Wunder – für das Gehry-Gebäude im Düsseldorfer Hafen.

Die Düsseldorfer haben ein anderes Architektur- und Vermarktungskonzept für den Hafen favorisiert. Hierbei wird weniger Wert auf eine alles überragende Dominante gelegt – wer wil' schon neben einem Hochhaus wohnen und sich auf den Kopf spucken lassen – als vielmehr auf ein feingegliedertes Auf-

und Ab besonderer Architekturen an besonderem Ort mit Hafenatmosphäre. Es favorisiert neben den Erhalt bestehender Gebäude gleiche oder ähnlich große Parzellen und sorgt für konkurrierende Architekturen durch bekannte Architekten und Newcomer. Dieses Beispiel zeigt, daß es nicht unbedingt notwendig ist, durch Dominanten im quantitativen Sinn Verkaufserfolge zu erzielen.

Das Konzept für den Kölner Rheinauhafen birgt darüber hinaus noch die Gefahr, daß der Erbauer der Hochhäuser gestalterisch alles dominiert und der große Rest unter Klügelarchitekten Kölner Provenienz aufgeteilt wird. Hier und da wird zur besseren Kaschierung ein bekannter Architekt - sogenanntes name dropping - eine Fassade gestalten können.

## Woher kommt das Geld?

In der Regel werden die Erstellungskosten durch Miete, Verkauf oder Teilverkauf finanziert. Wegen hoher Kosten, besonderer Anliegen wie z.B. den Hochhäusern im Rheinauhafen können häufig die Kosten nicht mehr über die Marktmiete abgedeckt werden und die Finanzierung ist somit nicht mehr gesichert. Der Kreis der Vermarkter wird dadurch kleiner und besondere Konzepte und Ideen sind gefragt. Eine der Möglichkeiten ist, wie Herr Schreiber in Leipzig vorzugehen, eine andere Strategie ist ähnlich wie das Merchandising im Fußball, wo die Einnahmen aus den Eintrittsgeldern die Gehälter der Spieler nicht mehr decken. Beim Rheinauhafen müssen die Kosten insbesondere die hohen Grundstückskosten von knapp 10.000,00 DM/qm durch entsprechende Ideen merchandisiert werden. Dazu bedient man sich einerseits z.B. internationaler Verkaufsprospekte, andererseits der Ideen des modernen Geldmarktes.

Eine Möglichkeit bieten z.B. Grundstücksfonds. Diese unterteilen sich in Fonds mit hohen Abschreibungen und Fonds mit Renditen und geringerer Abschreibung. Größere spekulative Renditen werden eher bei geschlossenen Immobilienfonds erwirtschaftet bzw. bei anderen nicht immobilienbezogenen Fonds gemacht. Offene Immobilienfonds achten im allgemeinen darauf, daß - im Gegensatz zu Aktien - die Abschreibungen, Renditen und Kurse des Verkaufsproduktes „Immobilienfond“ nicht zu sehr schwanken. Dies wird erreicht durch eine Mischung langfristiger zeitbezogener Mietverträge mit möglichst hohen Renditen und Projekte, die Verluste machen, wie z.B. Gebäude während der Bauzeit. So ist es zur Erzielung eines abgesicherten Verlustes durchaus denkbar, ein Gebäude, das für 50 Mio DM erbaut wurde, für 40 Mio. DM zu verkaufen - möglichst an einen Partner oder eine Tochtergesell-

schaft -, um diesen Verlust als Abschreibung an die Fondsbesitzer weitergeben zu können. Die Fondsbesitzer können so insgesamt ca. 5 Mio. DM an Steuern einsparen, d.h. der Staat hat eine entsprechende Mindereinnahme. Der smarte Staatsvertreter und Politiker hält dem entgegen, daß die Fondsgesell-

schaft dadurch wieder gesundet und in Zukunft Steuern bezahlen kann. Die Firma lacht sich eins und investiert in Luxus oder zahlt doch Dividenden.

Andere mögliche Investoren für den Rheinauhafen sind Versicherungsunternehmen, die langfristig einen großen Teil ihrer Einnahmen in Immobilien anlegen müssen. Nicht von ungefähr kommt es, daß gerade Versicherungen z.B. in Glaspaläste investiert haben, da neben der normalen Gebäudeversicherung zusätzlich Glasversicherungen

abgeschlossen werden können. Mit solchen Palästen ist auch im Rheinauhafen zu rechnen.

## Gewerbeimmobilien contra Stadt

Der besondere Schutz von Wohnungen und Wohngebäuden, der im Grundgesetz verankert ist, wird von den typischen Shareholdern als problematisch angesehen und investieren in solche Projekte nicht, stattdessen investieren sie eher in Gebäude mit gewerblicher Nutzung. Städtische Mischnutzungen wie im Erdgeschoß Läden oder Büros

und darüber Wohnungen sind ebenso verpönt. Die städtischen Planungen für den Rheinauhafen kommen diesem Verlangen der Projektentwickler und Fondsbesitzer nach.

Außerdem verkauft man lieber an „Professionelle“ in Größenordnungen ab 30 Mio. DM als an viele Kleine. Angeblich lohnt sich der Aufwand erst ab dieser Größenordnung. Der Vermarkter teilt dann den Kuchen in einzelne Stücke sprich Etagenwohnungen oder Lofts zu Größenordnungen ab 500.000,00 DM auf. So werden ganze Bevölkerungsschichten ausgegrenzt.

Den Bewohnern des Vringveedels und den Südstädtern wird mit der derzeitigen Planung ihr Wunschtraum, mit ihrem Veedel an den Rhein zu rücken, nicht erfüllt. Die Befürchtung, daß der Rheinauhafen zu einem modischen Büropark mit ein bißchen Loftwohnen für Besserbetuchte avancierte, ist durch das vorgesehene Mischungsverhältnis begründet.

Die hohen Mieten bzw. Quadratmeterpreise werden sich vom Rheinauhafen auch auf das Veedel auswirken. Eine Vielzahl von Mietern werden nicht erfreut sein, wenn ihre Mieten außerordentlich steigen.

Auch das Versprechen im Flächennutzungsplan aus den 70er Jahren, im Rheinauhafen die erhaltenswerte Substanz neu zu nutzen bzw. stadt- und veedelsbezogene Infrastruktur zu erstellen und den Rest zu begrünen, ist dahin. Es dürfte durch die stadtfremde monostrukturierte Nutzung und die neue soziale Schichtung schwierig sein, das Rheinufer durch die Veedelsbewohner zu erobern. Die Konflikte sind mit dem Bebauungsplan programmiert und der Nutzen für die Südstädter gering.

Die Stadtplaner entleeren sich dabei all dessen, was sich die BewohnerInnen der Südstadt gewünscht haben und vermarkten unter hohler Zeichensprache, ohne das Gesamte zu hinterfragen. Eine Stadt im europäischen Sinne scheint den Planern und Vermarktern fremd geworden zu sein.

Gero von Einem

# Verkehr(t): 2.600 neue Stellplätze

Wer den Rheinauhafen Newsletter 1999 aufmerksam gelesen hat, mußte feststellen, dass die verkehrlichen Belastungen, die vor zwei Jahren schon erheblich schienen, heute an Bedrohlichkeit zugenommen haben. Eine genaue Einschätzung der Verkehrsmengen und ihrer Auswirkungen ist zur Zeit jedoch noch nicht möglich, da der Verfasserin bislang keine Einsicht in das neue Verkehrsgutachten zum Rheinauhafen gewährt wurde. So bleiben nur Mutmaßungen anhand der wenigen vorliegenden Zahlen und des Bebauungsplans.

## Der Stau auf der Rheinuferstraße

Die Vergrößerung der Bebauungsdichte hat auch aus gesetzlichen Gründen eine größere Zahl an PKW-Stellplätzen zur Folge: eine Steigerung um 800 auf jetzt ca. 2600 Stellplätze. Bei weniger als 20 % Wohnen ist von ca. 500 Anwohnerstellplätzen auszugehen. Bleiben 2100 Stellplätze, die - so lautet eine Faustregel - durchschnittlich 10 mal am Tag von Parkplatzsuchenden

angefahren werden. Das ergibt ca. 20.000 Fahrten auf der Rheinuferstraße, die zu den zuletzt gezählten 55.000 am Tag hinzukommen. Man kann also - als nicht unwahrscheinliches Szenario - von einer fast 50%-Zunahme des Autoverkehrs entlang der Rheinuferstraße ausgehen.

Dass das Verkehrssystem Rheinuferstraße mit den zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsmengen über seine Belastungsgrenzen hinaus beansprucht werden wird, ist mehr als wahrscheinlich. Die Kreuzungen können nur bestimmte Verkehrsmengen durchschleusen - wird diese kritische Menge überstiegen - bricht der Verkehr regelmäßig zusammen. Einen Hinweis auf die mögliche Überlastung verrät der Bebauungsplan:

statt Linksabbieger sollen sogenannte "U-Turns" angelegt werden, das Einfahren von der Rheinuferstraße in den Rheinauhafen ist so nur für rechtsabbiegende Fahrzeuge möglich. Mit dieser Technik sollen Kreuzungsbereiche entlastet werden. Das bedeutet mehr Verkehr für die AnwohnerInnen.

## Was bedeutet mehr Verkehr für die AnwohnerInnen?

Zu erwarten ist eine massiv erhöhte Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe. Eine Überschreitung der gesetzlich festgelegten Werte (nach der 23. Bundesimmissions-Schutzverordnung) bei den Luftschadstoffen ist, konstatiert die Verwaltung in der Anlage zum Bebauungsplan, sowohl jetzt schon festzustellen als auch wenn dann gebaut würde. Nach ihrer Ansicht spricht dies nicht gegen die Bebauung und ihrer zusätzlichen Verkehre. Auf die Idee, für die Gesundheit der Bevölkerung verantwortlich zu sein und den Verkehr auf der Rheinuferstraße zu reduzieren statt aufzublähen, kommen Rat und Verwaltung der Stadt Köln nicht.

Weiterhin wird den AnwohnerInnen der Rheinuferstraße eine Lärmbelastung zugemutet, die - auch ohne Rheinauhafenbebauung - seit Jahren über den Grenzwerten liegt. Eine Überschreitung der gesetzlichen Orientierungswerte um bis zu 15 dB (A) hat zur Folge, dass in dem Bebauungs-

Rheinuferstraße zugewandten Seite untersagt wird.

Die Folge einer überlasteten Rheinuferstraße wird sein: Der Autoverkehr sickert durch die Südstadt und das Severinsviertel. Davon ist jede(r) EinwohnerInnen betroffen.

## Warum kommen die BesucherInnen des Rheinauhafens nicht mit der Bahn

Die Anbindung des Hafengeländes an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wird von der Verwaltung als günstig bezeichnet. Der Grund hierfür liegt nicht darin, daß die Anbindung für die Fahrgäste günstig ist, sondern weil diese Aussage es möglich macht, die Zahl der gesetzlich vorgeschriebenen PKW-Stellplätze um 30% auf 2600 zu kürzen. Und mehr Stellplätze könnten

auf gar keinen Fall gebaut werden (s.o.), alternativ müßte man mit der Bebauungsdichte heruntergehen, das jedoch schmälert den Gewinn, so dass möglicherweise der gesamte Rheinauhafenausbau gefährdet ist...

Als eine in der Innenstadt übliche Entfernung zur nächsten Haltestelle gilt ein 300-m-Radius (Luftlinie, zu Fuß ist es weiter!). Zieht man diesen um die in Frage kommenden Haltestellen Ubiering und Severinstraße, ist unschwer zu erkennen, dass weite Teile des Rheinauhafens keine akzeptable Anbindung

schließen, erreichbar durch Fahrstühle. Eine Zusage des Landes zur Finanzierung dieser kostspieligen Haltestelle gibt es bislang nicht. Der Hauptbahnhof allerdings wird auch mit Einrichtung dieser Haltestelle nur durch Umsteigen zu erreichen sein. Die Frage nach einer vernünftigen Anbindung kann nicht sein: was kann den BesucherInnen des Rheinauhafens zugemutet werden, sondern: wie kann man BesucherInnen dazu bewegen, den Rheinauhafen mit dem ÖPNV anzufahren, und nicht mit dem Auto. Weite Wege zu den Haltestellen, ergänzt durch eine große Zahl von PKW-Stellplätzen, lassen eine Wahl zugunsten des ÖPNVs eher unwahrscheinlich erscheinen.

Noch unkonkreter gibt sich der Vorschlag der Verwaltung, man könne eine privat finanzierte Bimmelbahn durch den Hafen fahren lassen. Gehört der öffentliche Nahverkehr nicht mehr zur kommunalen Daseinsfürsorge? Niemand würde etwa den Schoko-Express als funktionierende ÖPNV-Verbindung bezeichnen.

Am Schluß dieses Artikels über den Verkehr am und um den Rheinauhafen soll das für mich Absurdeste an der Planung nicht verschwiegen werden: Rat und Verwaltung der Stadt planen, die heute bereits entlang des Rheinauhafens vorhandene Trasse des Öffentlichen Nahverkehrs, die alte KBE-Trasse, zugunsten des Autoverkehrs aufzugeben. Hier, auf dieser Trasse, könnte die nötige, attraktive ÖPNV-Verbindung entstehen: zunächst als Schnellbus Südstadt-Hafen-Hauptbahnhof, später vielleicht als Schiene. Die Trasse ist dem ÖPNV gewidmet, man müßte kein aufwendiges B-Plan-Verfahren durchführen. Diese Trasse aufzugeben bedeutet, dass ein vernünftiger und akzeptabler Anschluß des Hafens an den ÖPNV in Zukunft nicht mehr möglich sein wird.

Astrid Reimers

April 2001

Südwind