

# Kölner Haus- und Grundbesitzerverein von 1888

Verband der privaten Wohnungswirtschaft  
Hohenzollernring 71-73, 50672 Köln, Tel: 0221- 5736-0  
sekretariat@koelner-hug.de  
www.koelner-hug.de



## Pressedienst

An die Lokalredaktionen

Köln, den 16.01.2020

### Köln braucht eine Wohnwende — jetzt!

- **Aufgrund der jüngsten Prognosen der Stadt Köln zur Bevölkerungsentwicklung 2040 besteht ein großer Bedarf an neuem Wohnraum. Hier müssen innerstädtisch, aber gerade an den Rändern und im Umland alle potenziellen Flächen genutzt werden.**
- **Die Bestandsviertel und geplanten Neubaugebiete benötigen außerdem verkehrstechnisch sinnvolle Optionen. Aus diesem Grund muss ein umfassendes und zusammenhängendes Verkehrskonzept vorgelegt werden, damit die Stadt nicht zum Stillstand kommt.**

---

**Bevölkerungszuwachs erfordert Wohnwende:** Heute schon leben in Köln **1.090 Millionen** Menschen. Bis 2030 rechnet die Stadt Köln mit einem Bevölkerungszuwachs von knapp 43.000 und bis 2040 sollen es 68.000 Einwohner mehr sein. Insgesamt würden dann **1.146 Millionen** Menschen in Köln leben. Die Stadt Köln hat in der Vergangenheit die Bevölkerungsprognosen sehr konservativ gerechnet. IT NRW hingegen geht von erheblich mehr Zuwachs aus. So sehen die Statistiker des Landes 2030 eine Bevölkerungszahl von 1.190.000 Menschen und 2040 eine Zahl von 1.251.000. Damit unterscheiden sich die Prognosen um ca. 100.000 Menschen.

Die von IT NRW bis zum Jahr 2040 vorhergesehenen **111.000 Einwohner** benötigen mindestens **44.000 Wohnungen** und eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur. 50 Prozent der zu bauenden Wohnungen würden auf Singlehaushalte entfallen (Anlage1), sodass schon alleine auf diese Mieter- oder Eigentümergruppe rund **20.000 Wohneinheiten** kämen. Wenn die andere Hälfte des Bevölkerungszuwachses sich aus Familien und Lebensgemeinschaften zusammensetzt, werden noch einmal zusätzliche 20 bis 25 Tausend Wohnungen fehlen.

Um die Wohnwende überhaupt noch schaffen zu können, fordert der Kölner Haus- und Grundbesitzerverein ein massives Umdenken. Entgegen der Proteste des Bundes für Umwelt und Naturschutz (BUND) gegen den Flächenverbrauch darf es keine Tabus mehr bei der Flächenauswahl für Neubaugebiete geben. Laut dem Regionalplan der Bezirksregierung Köln aus dem Jahre 2018, der sich nach dem prognostizierten Bevölkerungszuwachs richtet, benötigt die Stadt Köln ohne Gewerbegebiete **2.637 Hektar** für Wohnen und Mischnutzung. Das entspräche etwas mehr als die Fläche der gesamten Stadt Siegburg (2.347 Hektar).

Es existiert eine Reserve von etwa **800 Hektar**, sodass weiterhin eine Lücke von **1.835 Hektar** bestehen bleibt. In einer 2019 überarbeiteten Vorlage wurden weitere circa **650 Hektar** ausgewiesen. Trotzdem bleibt ein Delta von etwa **1.185 Hektar** vorhanden, also etwas weniger als die Hälfte der tatsächlich benötigten Fläche.

In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass das Kölner Wohnbündnis jedes Jahr 6.000 neue Wohnungen bauen will, aber dieses Ziel mittlerweile im dritten Jahr seit der Ausrufung jedes Mal unterschritten worden ist und dies weiterhin tun wird. 2017 konnten 2.138 Wohnungen fertig gestellt und im Jahr 2018 waren es 3.923 Wohneinheiten. Die für 2018 erteilten 3.047 Baugenehmigungen deuten darauf hin, dass die selbst gesetzte Zahl für 2019 wieder nicht erreicht werden wird.

### **Der Kölner Haus- und Grundbesitzerverein fordert deshalb:**

- Ohne große Außenflächen wird es keinen signifikanten Anstieg der Wohnungsbautätigkeiten geben.
- Alle Flächen dürfen in Betracht gezogen werden.
- Bei Neubauten sollte generell eine höhere Geschoszahl festgelegt werden.
- Die Verdichtung in den Innenstadtbezirken darf nur noch nach einer Verträglichkeitsprüfung stattfinden.
- In den Randgebieten sollen höhere Geschoszahlen unter Berücksichtigung des Bebauungsplans vorangetrieben werden.

**Verkehrsinfrastrukturkonzept notwendig:** Abgesehen von der Wohnungsknappheit muss die Stadt Köln eine Verkehrsinfrastruktur schaffen, die den neuen Anforderungen zeitgemäß begegnet. 2014 wurde durch den damaligen Dezernenten für Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Verkehr – Franz-Josef Höing – das Strategiepapier „Köln mobil 2025“ vorgestellt aus dem binnen zwei Jahren ein neues „Stadtentwicklungskonzept Mobilität und Verkehr“ entstehen sollte, da das vorherige aus dem Jahr 1992 stammte. Passiert ist seitdem zu wenig. Insbesondere beim Ausbau und der Modernisierung des Kölner Bus- und Bahnnetzes hinkt die Stadt Jahre hinterher.

Die vom Dezernat für Mobilität und Verkehr entfachte Debatte um die Ost-West-Verkehrsachse, scheint wieder zerredet zu werden. Und trotz der propagierten Mobilitätswende durch die Stadt, die sich durch die Ergebnisse der Untersuchung „Mobilität in Deutschland 2017“ bestätigt sieht, stagnieren die Fahrgastzahlen im Öffentlichen Nahverkehr, weil die Kapazitätsmöglichkeiten längst überschritten sind.

### **Kölner Haus und Grund fordert ganzheitliches Verkehrsinfrastrukturkonzept:**

- Schon vor dem Baubeginn von Neubaugebieten wie Rondorf Nord, Zündorf Süd oder Kreuzfeld soll die benötigte Verkehrsinfrastruktur bereitstehen — nicht umgekehrt!
- Einen schnellen und unbürokratischer Ausbau der KVB Linie 7 bis Niederkassel und Linie 5 bis Meschenich.
- Abschaffung Pfortnerampel: Sie sorgt für zusätzlichen Stau für Pendler und verursacht hohe Emissionen.
- Express-Buslinien: Busspur durchgängig, aber ohne Schädigung der Anlieger ermöglichen. Ansonsten die Expresslinie streichen!
- Park & Ride: Wer Pendler und Kölner dazu bewegen möchte, auf den Öffentlichen Nahverkehr umzusteigen, muss am Stadtrand an allen P & R Standorten für genügend Parkmöglichkeiten sorgen.
- Ost-West-Verkehrsachse: Ab Heumarkt soll die KVB bis Aachener Straße unterirdisch fahren, ohne jahrelange Diskussionen und Gutachten zu führen.

- Eine zukunftsorientierte Planung für die notwendigen Verkehrsanbindungen beim Bau der neuen Rheinbrücke im Kölner Süden.
- Fördermittel Bund/NRW ausschöpfen: Das Land NRW hat eine ÖPNV-Offensive ausgerufen und will zu den Bundes- und Landesmitteln jährlich weitere 700 Millionen Euro zur Verfügung stellen. Hier muss die Stadt die Fördertöpfe maximal abschöpfen.
- Anerkennung der Verkehrswende und Neuberechnung des PKW Verkehrsschlüssel für Stellplätze. Keine Tiefgaragen in Wohnhäusern bedeutet preiswerteres Bauen.