

Bürgerhaushalt 2015

TOP-15 Liste Bezirk Innenstadt

Vorschlag für **Innenstadt**

Rang **1** Vorschlagsnummer 9

Vorschlag für Innenstadt Vorschlagsart Ausgabevorschlag

Endlich den Ebertplatz umgestalten

Ich wünsche mir das endlich der Ebertplatz in einen vernünftigen Zustand gebracht wird. Rolltreppen die funktionieren und eine Gestaltung die zum Verweilen einläd.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
14	124	110	14

Stellungnahme Verwaltung

Die Umgestaltung des Ebertplatzes ist ein wesentliches Ziel des Masterplans der Stadt Köln. Aus einem Werkstattverfahren für die Ringe liegen bereits Gestaltungsvorschläge für den Ebertplatz vor. In einem ersten Schritt untersucht die Verwaltung derzeit die Machbarkeit einer Quartiersgarage unter dem Ebertplatz. Sobald hierzu Ergebnisse vorliegen, muss dazu eine Grundsatzentscheidung der Stadtpolitik erfolgen.

Bezüglich der Rolltreppen wurde bereits vor Jahren entschieden, diese auf Grund der städtischen Haushaltslage vorerst nicht zu reaktivieren. Stattdessen wurden ebenerdige Querungen eingerichtet. Die weiteren Schritte, die u.a. auch eine Schließung und Verfüllung der unterirdischen Passage zwischen Eigelstein und Neusser Straße beinhalten könnten, müssen abgestimmt und politisch entschieden werden.

Bürgervorschläge

Rang **2** Vorschlagsnummer 335
 Vorschlag für Innenstadt Vorschlagsart Ausgabevorschlag

Verbesserung Radroute Nord<->Süd

Wenn man wie ich häufig zwischen Süd- und Nordstadt mit dem Rad pendelt kommt beim Fahren keine wahre Freude auf.

Insbesondere die Fahrt entlang der Rheinufersperrpromenade ist am Wochenende ein einziger "Spießrutenlauf". Ganz schlimm ist es, wenn Flohmarkt ist. Dieses hat mal jemand vortrefflich auf Youtube dokumentiert: <https://www.youtube.com/watch?v=01Y47XfnIgU>

Die Stadt möge Konzepte erarbeiten und umsetzen, um die Nord- und Südstadt fahrradtechnisch besser zu "vernetzen", damit nicht nur Autofahrer sondern auch Radfahrer zügig zwischen Nord/Süd pendeln können.

Autofahrer haben z.B. für jede Richtung 3 Spuren im Rheinfertunnel. Fahrradfahrer müssen sich den Weg mit Fußgängern teilen.

Das ist nicht nur zeit- und nervenaufreibend sondern auch noch gefährlich.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
2	100	92	8

Stellungnahme Verwaltung

Derzeit lässt die Verwaltung unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger, Radverkehrsverbänden und der Politik durch externe Büros ein Radverkehrskonzept für den Stadtbezirk Innenstadt erstellen, in dem u.a. die in dem Vorschlag genannten Punkte behandelt werden. Es hat bereits zwei öffentliche Abendveranstaltungen gegeben. Es wurden rund 1.000 Anregungen eingereicht und ausgewertet, in der letzten Sitzung wurde das Hauptnetz für den Radverkehr diskutiert. In der nächsten Abendveranstaltung, deren Termin noch bekannt gegeben wird, werden erste Maßnahmen diskutiert. Der aktuelle Stand des Radverkehrskonzeptes ist im Internet dargestellt: <http://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren/radverkehrskonzept-innenstadt>

Bürgervorschläge

Rang **3** Vorschlagsnummer 621
Vorschlag für Innenstadt Vorschlagsart Ausgabevorschlag

Mehr Sauberkeit in der Innenstadt

Die Sauberkeit lässt in einigen Bereichen der Innenstadt zu wünschen übrig.

Insbesondere am Wochenende bietet sich den Bürgern und Touristen oft ein Bild des Grauens: überfüllte Mülleimer, Dreck auf Straßen und Plätzen usw.

Unsere Meinung nach sollten mehr Mülleimer aufgestellt werden und eine zusätzliche Leerung am Wochenende vorgenommen werden.

Bei den Standorten der Mülleimer ist darauf zu achten, dass diese zwar an neuralgischen Punkten stehen, jedoch ohne dem Betrachter großartig ins Sichtfeld zu springen.

Hierfür sollte man die Bevölkerung zu Vorschlägen aufrufen.

Unser Vorschlag betraf die Zülpicher Straße, der auch in der nächsten Bezirksvertretung behandelt werden wird.

Anregungen zu weiteren Plätzen und Straßen nehmen wir gerne auf und leiten diese an die CDU-Fraktion weiter.

Eure
JU Innenstadt

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
0	78	70	8

Stellungnahme Verwaltung

Laut geltender Straßenreinigungssatzung erfolgt die Reinigung im Bereich Zülpicher Straße von Hohenstauffenring bis Moselstraße 9 mal pro Woche wie folgt: Montag bis Sonntag in der Frühschicht in der Zeit zwischen 6.00 Uhr und 13.45 Uhr, Samstag in der Spätschicht in der Zeit zwischen 14.00 Uhr und 22.00 Uhr, Samstag auf Sonntag in der Nachtschicht in der Zeit zwischen 20:30 Uhr und 04.15 Uhr. Um ein besseres Reinigungsbild zu erreichen, wird für die Satzungsänderung 2016 eine Reinigungserhöhung von 9 malig auf 14 malig geprüft und vorgeschlagen. Von Moselstraße bis Zülpicher Wall erfolgt die Reinigung 6 mal je Woche: Montag bis Samstag in der Frühschicht in der Zeit zwischen 6.00 Uhr und 13.45 Uhr. Zweimal wöchentlich wird durch ein Schwemmfahrzeug die Unterführung gereinigt. Bezüglich der Aufstellung von Papierkörben werden weitere Standorte zur zeitnahen Installation festgelegt.

Rang	4	Vorschlagsnummer	204
Vorschlag für	Innenstadt	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

Fahrradspur auf den Ringen

Den Fahrradweg auf den Ringen von dem Bereich der Fussgänger auf die Fahrbahn verlagern. Dazu sollte der Autoverkehr auf eine Fahrspur begrenzt werden und die jeweils in Fahrtrichtung rechte Fahrspur in einen Radweg umgewandelt werden. Zusätzlich sollte das Parken bzw. Halten auf der heutigen rechten Fahrspur untersagt werden. Dies verschafft einerseits den Fussgängern wie Radfahrern mehr Raum und weniger Konfliktpotential, andererseits den ansässigen Gastronomen und deren Gästen mehr Möglichkeiten den öffentlichen Raum sinnvoll zu nutzen, ohne Fußgängern wie Radfahrern in die Quere zu kommen. Mittelfristig ist auch eine Reduktion des Autoverkehrs auf den Ringen zu erwarten.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
6	77	69	8

Stellungnahme Verwaltung

Derzeit lässt die Verwaltung unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger, Radverkehrsverbänden und der Politik durch externe Büros ein Radverkehrskonzept für den Stadtbezirk Innenstadt erstellen, in dem u.a. die in dem Vorschlag genannten Punkte behandelt werden. Es hat bereits zwei öffentliche Abendveranstaltungen gegeben. Es wurden rund 1.000 Anregungen eingereicht und ausgewertet, in der letzten Sitzung wurde das Hauptnetz für den Radverkehr diskutiert. In der nächsten Abendveranstaltung, deren Termin noch bekannt gegeben wird, werden erste Maßnahmen diskutiert. Der aktuelle Stand des Radverkehrskonzeptes ist im Internet dargestellt: <http://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren/radverkehrskonzept-innenstadt>

Rang	5	Vorschlagsnummer	618
Vorschlag für	Innenstadt	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

Mehr Sicherheit auf den Ringen

Auf den Ringen ist eine Stärkung der Sicherheit an den Wochenende-Nächten unumgänglich.

Übergriffe auf Frauen und Betrunkene, leider auch Übergriffe von Betrunkenen sind keine Seltenheit. Nicht nur dass dies eine ernsthafte Bedrohung für die Bevölkerung darstellt, leidet auch unser Image als tolerante, weltoffene Stadt.

Mittlerweile wird auf dem populären Reiseportal wikitravel.orf sogar schon vor Kleinkriminellen und Betrunkenen gewarnt.

Daher fordern wir, dass das Sicherheits-Empfinden der Bürger zwischen Hansaring und Barbarossaplatz gestärkt wird.

Langfristig muss ein Konzept zur Situation auf den Ringen ausgearbeitet werden, kurzfristig kann mehr Sicherheitspersonal die nächtliche Situation entspannen.

Für Anregungen sind wir offen und nehmen uns gerne gemeinsam dem Vorhaben an.

Eure
JU Innenstadt

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
0	73	65	8

Stellungnahme Verwaltung

Die Sicherheit auf den Kölner Ringen wird von der Polizei, die originär für den Schutz vor Straftaten zuständig ist, aber auch von der Verwaltung bereits heute sehr ernst genommen. Bereits seit 2000 besteht für die Kölner Ringe zwischen der Polizei und der Stadt eine Ordnungspartnerschaft, die unter dem Namen OPARI (Ordnungspartnerschaft Ringe) an jedem Wochenende Präsenz auf den Ringen zeigt. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Polizei und der Stadt Köln führen an den besonderen Wochenendzeiten gemeinsame Kontrollen auf der Straße, aber auch in den Gaststätten und Diskotheken durch und sorgen damit für Sicherheit und Ordnung. Durch diese regelmäßige Präsenz ist es den zuständigen Behörden nicht entgangen, dass weitere Maßnahmen auf den Ringen notwendig sind. Aus diesem Grunde wurden im Juli 2014 gemeinsam mit der Stadt, der Polizei, dem Deutschen Hotel- und Gaststättenverband, der IHK und dem Kölner Haus- und Grundbesitzerverein, Regeln für die an den Ringen ansässigen Diskotheken und Gaststättenbetriebe erstellt und in einem gemeinsamen Gespräch mit den Verantwortlichen der Betriebe besprochen. Viele der auf den Ringen ansässigen Diskotheken und Gaststättenbetriebe haben sich diesen Regeln im Rahmen einer freiwilligen Selbstverpflichtung angeschlossen und die gemeinsame „Vereinbarung zur Beruhigung und Aufwertung der Kölner Ringe und Umgebung (OPARI-Zone)“ unterzeichnet. Diese Vereinbarung ist am 01.01.2015 in Kraft getreten. In weiterführenden Gesprächen zwischen den Akteuren und der Gastronomie sollen die Auswirkungen der Regelungen bewertet werden und ggf. auch zusätzliche Regelungen aufgestellt werden. Für eine intensivere Präsenz des Ordnungsdienstes der Stadt Köln stehen derzeit keine personellen Kapazitäten zur Verfügung.

Rang	6	Vorschlagsnummer	275
Vorschlag für	Innenstadt	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

Für den Historischen Park Deutz

DEUTZ, der rechtsrheinische und zweitälteste Teil der Kölner Innenstadt, hat eine mehr als 1700-jährige Geschichte. Diese ist trotz der archäologischen Funde der letzten Jahre im Stadtbild kaum zu erkennen und wird nach dem aktuellen Planungsstand zukünftig wohl auch wenig zu erkennen sein. Die Chance, Archäologie und Geschichte beim Bau des neuen Rheinboulevards in die Ausführungspläne angemessen zu integrieren und Geschichte erlebbar zu machen, wurde leider nur unzureichend genutzt. Noch sind hier Korrekturen und Nachbesserungen möglich: durch die Schaffung des Historischen Park Deutz, der im südlichen Bereich des Rheinboulevard beginnen könnte und einen Planungsbereich zwischen maxCologne und LVR-Landeshaus abdecken würde. Ein entsprechendes Ideen-Konzept wurde bereits durch den Förderverein Historischer Park Deutz e.V.(FHPD)entwickelt und veröffentlicht.

DIE ARGUMENTE für den Historischen Park Deutz:

Deutliche Aufwertung von Deutz durch die Erlebbarkeit der mehr als 1700-jährigen Geschichte, durch angemessene Präsentation der eichhaltig vorhandenen Archäologie aus Römerzeit, Mittelalter und Neuzeit.

Städtebaulicher Gewinn für den rechtsrheinischen Teil der Innenstadt und Steigerung der Attraktivität des Rheinboulevards durch die Kombination von erlebbarer Archäologie und moderner Architektur.

Der Historische Park Deutz mit den nicht unerheblichen Resten des spätrömischen Kastells Divitia (eingetragenes Bodendenkmal) als Teil eines neuen UNESCO-Welterbes "Niedergermanischer Limes".

Wirtschaftlicher Mehrwert für Handel, Gewerbe & Gastronomie durch zusätzliche Besucher (Touristenmagnet).

"Denn nur wer das Gestern kennt, wird das Heute verstehen und kann das Morgen zukunftsorientiert planen."

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
25	85	70	15

Stellungnahme Verwaltung

Als Ergebnis einer Planungswerkstatt, an der neben Wissenschaftlern aus den Bereichen Denkmalpflege, externen Fachleuten aus Architektur und Städtebau, Fachplanern aus Planungsämtern auch Deutzer Bürgergruppen, unter anderem auch die Antragsteller, teilnahmen, wurde vom mit der Planung Rheinboulevard beauftragten Büro Panorama Landschaftsarchitektur im September 2012 ein Entwurf Historischer Park Deutz erstellt. Diese 69- seitige Dokumentation wurde den politischen Gremien und der Bevölkerung vorgestellt und in zahlreichen Veranstaltungen diskutiert. Fazit: Auf der Grundlage dieses Entwurfs soll die weitere Entwicklung zur Integration der archäologischen Funde in den bis zur Mindener Straße erweiterten Bereich des Rheinboulevards weiter verfolgt werden.Grob geschätzt wurde die Umsetzung eines solchen Entwurfs mit mindestens rund 5 Mio. Euro angesetzt. Eine Erweiterung des Rheinboulevards und einer damit verbundenen erweiterten Förderung wurde vom Land abgelehnt. Ohne Förderung ist ein Historischer Park Deutz von der Stadt alleine nicht zu realisieren. Beim Ausbau des Boulevards als 3. Bauabschnitt des Rheinboulevards werden wesentliche Festlegungen (Konservierung der zu erhaltenden Mauern, Kenntlichmachen des römischen Kastells im Bodenbelag) bereits berücksichtigt, zumindest so, dass später bei einer eventuellen Umsetzung der großzügigen Lösung Historischer Park Deutz keine kostspieligen Eingriffe vorgenommen werden müssen, und es eher zu einer problemlosen Optimierung (z.B. beim Ausstellungskonzept) kommt.

Bürgervorschläge

Rang	7	Vorschlagsnummer	252
Vorschlag für	Innenstadt	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

Deutzer Werft

Die Deutzer Werft ist der Teil des Deutzer Ufers zwischen Deutzer Brücke und Drehbrücke. Derzeit befinden sich hier drei Basketballkörbe. Der Platz ist unregelmäßig geteert, es liegen noch einige Schienen und auch Kopfsteinpflaster findet sich. Zweimal im Jahr findet die Kirmes hier statt. Ansonsten wird der Platz zum Flanieren zu den Poller Wiesen, Schnuppern der Rheinluft, zum Basketballspielen und Fischen genutzt. Gleichzeitig dient er im Sommer natürlich dem gemeinsamen Sitzen am Rhein. An schönen Tagen ist er, obwohl verboten, ein riesiger Parkplatz. Der Autoverkehr stört alle anderen Aktivitäten beträchtlich. In den nächsten Jahren / Jahrzehnten soll die Deutzer Werft zu einem Spieleufer weiterentwickelt werden.

Vorschlag:

Das Thema Spiele kann neben den Basketballkörben schon jetzt in den Vordergrund gerückt werden. Neben Basketballkörben können dort auch multifunktional nutzbare kleine Tore aufgestellt werden (Hockey, Fußball), es können weitere Spielfelder aufgemalt werden, es können Parcours für kleine Fahrradfahrer, Inline-skater entwickelt werden, Hüpfspiele etc. Dies ist alles kostengünstig zu gestalten und nimmt das geplante Spieleufer schon mal auf.

Maßnahmen:

- Aufmalen der verschiedenen Angebote
- Nachhaltiges Verhindern des Parkens auf der Deutzer Werft durch Aufstellen von zwei Pollern an den beiden Einfahrten.
- Ausgleichen der schlechten Oberfläche.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
7	73	63	10

Stellungnahme Verwaltung

Die Deutzer Werft ist ein Teilbereich des Rheinboulevards, der sich von der Severinsbrücke bis zum Rheinpark erstreckt. Alle Entwicklungen in diesem Bereich unterliegen den planerischen und gestalterischen Grundsätzen aus dem Ergebnis des freiraumplanerischen Wettbewerbs. Planung und Ausbau erfolgen in mehreren Bauabschnitten. Der erste Abschnitt mit der großen Freitreppe zum Rhein entsteht derzeit zwischen Deutzer- und Hohenzollernbrücke. Als einer der weiteren Bauabschnitte des Rheinboulevards (der nächste Bauabschnitt Rheinboulevard wird eher der nördlich der Hohenzollernbrücke bis Rheinpark sein) mit einem hohen Anspruch an Qualität bedarf der Bereich der Deutzer Werft nach entsprechenden Beschlüssen einer gründlichen Planung. Spiel- und Sportnutzungen temporär auf der Platzfläche Deutzer Werft oder in Nischen außerhalb der weiterhin gesetzten Kirmesnutzungen sind durchaus vorstellbar. Die nicht unerheblichen Ausbaukosten stehen in absehbarer Zeit jedoch nicht zur Verfügung und sind zudem von einer Förderung durch das Land abhängig. Was temporäre Spiel- und Sportnutzungen im Vorfeld einer größeren Neugestaltung betrifft, ist es nicht damit getan, Linien auf das Konglomerat aus Asphalt, Basaltplaster und Schienen aufzubringen. Sowohl die Oberflächenbeschaffenheit, als auch Kollisionen mit den derzeitigen Nutzungen lassen keine Spiel- und Sportnutzungen zu. Etwas zu improvisieren mit geringen Mitteln des Bürgerhaushaltes wird daher auch aus Gründen der Verkehrssicherheit, Unterhaltung usw. Seitens der Verwaltung abgelehnt.

Bürgervorschläge

Rang **8** Vorschlagsnummer 79
Vorschlag für Innenstadt Vorschlagsart Ausgabevorschlag

Aufwertung des Rudolfplatzes durch Sitzgelegenheiten

Viele Plätze in der Kölner Innenstadt sind gekennzeichnet durch niedrige Aufenthaltsqualität. Besonders offenbar wird dies im Sommer am Rudolfplatz, wenn bei schönem Wetter Bürger und Besucher der Stadt keine Sitzgelegenheit auf einem der zentralsten und vergleichsweise grünsten Plätze Kölns (der Teil zwischen Hahnentor Pfeilstraße) finden. Die vorhandene Infrastruktur ist absolut ungenügend.

Ich schlage vor, Parkbänke in ausreichender Zahl auf dem Rudolfplatz aufzustellen.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
5	69	61	8

Stellungnahme Verwaltung

Im westlichen Bereich des Rudolfplatzes (zwischen Hahnentorburg und Pfeilstraße) befinden sich zwei massive steinerne Sitzbänke. Diese stehen zwischen den Bäumen, da die Platzfläche regelmäßig durch den zweimal wöchentlich stattfindenden Ökomarkt sowie für diverse Veranstaltungen genutzt wird. Dafür muss die Platzfläche von sonstigen Ausstattungselementen freigehalten werden. Die Bestimmung von neuen Bankstandorten für die Innenstadt obliegt der Bezirksvertretung Innenstadt. Ohne Beschluss der politischen Gremien kann die Verwaltung keine neuen Sitzbänke aufstellen.

Bürgerhaushalt 2015

Bürgervorschläge

Rang **9** Vorschlagsnummer 145
Vorschlag für Innenstadt Vorschlagsart Sparvorschlag

Fahrradverkehr Hohe Straße/Schildergasse während der Anlieferungszeiten zulassen

Die Innenstadt mit dem Fahrrad von Nord nach Süd bzw. umgekehrt zu durchfahren, braucht schon genaue Ortskenntnis. Es wäre für den morgendlichen Berufsverkehr sehr förderlich, wenn die vielen Radfahrer, die diese Strecken nutzen müssen, bis 10 Uhr auch ganz legal die Fußgängerzonenbereiche befahren dürften.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
3	68	60	8

Stellungnahme Verwaltung

Eine entsprechende Beschlussvorlage zur Öffnung der Fußgängerzonen ist bereits in Vorbereitung und wird in 2015 den politischen Gremien zur Beratung vorgelegt.

Rang	10	Vorschlagsnummer	243
Vorschlag für	Innenstadt	Vorschlagsart	Sparvorschlag

Umbau Kümpchenshof - Verzicht auf neue Autospur

Am Kümpchenshof soll eine neue Autospur als Zufahrt zur Tiefgarage im Mediapark geschaffen werden, trotz wiederholter Bekenntnisse aller Parteien zur Förderung des Radverkehrs, der Forderung von Albrecht Speer, überflüssige Abbiegespuren rückzubauen und hohen Radverkehrsaufkommen in der Region.

Dieses sollte unterlassen werden.

Statt der neuen Autospur sollten die folgenden Maßnahmen umgesetzt werden:

- Breiter Zugang für Radfahrer von der Maybachstraße auf die Verkehrsfläche zwischen Kümpchenshof und Cinedom (statt der zwei oft zugeparkten und unzureichenden "Rämpchen");
- Ersatz der Ampelanlage an der Tiefgarage durch einen Zebrastreifen (höhere Flexibilität / Rückstau verhindern);
- Beibehaltung des breiten Bürgersteigs am Kümpchenshof vor dem Hotelneubau, ggf. Einrichtung eines breiten Zweirichtungsradwegs, um den Radverkehr aus der Maybachstraße flexibel Richtung Ringe zu leiten;

Der Vorschlag würde auch durch den Verzicht auf Ampelanlagen gegenüber dem jetzigen Vorhaben signifikante Einsparungen bedeuten.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
3	67	59	8

Stellungnahme Verwaltung

Der Verkehrsausschuss hat auf Grundlage des Ratsbeschlusses vom 27.06.2000 am 02.12.2014 nach ausführlicher Diskussion und Vorberatung in der Bezirksvertretung Innenstadt unter TOP 4.1 folgenden Beschluss gefasst, welcher von der Verwaltung in dieser Form umzusetzen ist:http://ratsinformation.stadt-koeln.de/to0050.asp?__ktonr=169908 Beschluss (Verwaltungsvorlage unter Berücksichtigung der Anlage 7 und der heutigen Diskussionsbeiträge):1. Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung mit dem Umbau der Straße Am Kümpchenshof von Hansaring bis Maybachstraße. Die Gesamtkosten belaufen sich voraussichtlich auf 716.040,45 EUR.und empfiehlt dem Finanzausschuss wie folgt zu beschließen:2. Der Finanzausschuss beschließt die Freigabe von investiven Auszahlungsermächtigungen für den Umbau der Straße Am Kümpchenshof von Hansaring bis Maybachstraße in Höhe von 380.000 EUR im Teilfinanzplan 1201, Straßen, Wege, Plätze, bei Finanzstelle 6601-1201-1-5613, Am Kümpchenshof, Teilplanzeile 8, Auszahlungen für Baumaßnahmen, im Haushaltsjahr 2014.Die Verwaltung wird gebeten, hierbei folgende Maßgaben umzusetzen:1. Die gemeinsame Fahrspur auf der Straße Am Kümpchenshof wird mit Radpiktogrammen (nach § 39 StVO, nicht nach Verkehrszeichen 237) gekennzeichnet und zwar in gleicher Größe wie die Parkhauspiktogramme und ebenfalls mittig auf der Fahrbahn.2. Die Rampe im Verlauf der Maybachstraße neben dem Cinedom wird verbreitert und zwar auf die komplette Fahrbahnbreite der Maybachstraße. Die Verwaltung wird zudem um Prüfung beauftragt, die Fläche direkt neben dem Cinedom auf der Maybachstraße als Ladezone auszuweisen.3. Die Überfahrt über die Straße Am Kümpchenshof wird so angepasst (Verbreiterung der Furt, Anpassung der LSA mit Fahrradsymbolen im Leuchtfeld), dass ein direktes Linksabbiegen für Radfahrer von der Maybachstraße stadteinwärts möglich ist. Dem vom Kümpchenshof nach Norden in die Maybachstraße fahrenden Radfahrer wird das Abbiegen ohne LSA erleichtert. Hierzu wird der Bordstein vor der LSA abgesenkt und die Markierung/Beschilderung entsprechend angepasst.4. Die Ampelschaltung im gesamten Knoten wird ebenfalls für Radfahrer und Fußgänger geplant und nicht ausschließlich an der Leistungsfähigkeit für den MIV orientiert. Insbesondere sind lange Wartezeiten für Radfahrer und Fußgänger an der Tiefgaragenausfahrt zu vermeiden. Anforderungsampeln für Fußgänger und Radfahrer sind ausgeschlossen.5. Die Verwaltung wird um Prüfung gebeten, wie der auf dem

Bürgerhaushalt 2015

Bürgervorschläge

Hansaring nach Norden fahrende Radverkehr ab Jan-von-Werth-Straße auf die Fahrbahn geführt werden kann. Dafür könnte die Rechtsabbiegespur umgewidmet werden, sodass sich der rechtsabbiegende MIV sich kurz vor der Kreuzung auf die Radverkehrsspur einfädelt. Gleiches gilt für den nach Süden fahrenden Radverkehr, bei dem die heute vorhandene Rechtsabbiegespur ebenfalls als Radspur ausgewiesen werden könnte. Diese Prüfung soll im Rahmen des derzeit zu erarbeitenden Radverkehrskonzepts Innenstadt stattfinden.6. Die Verwaltung wird gebeten, das Parken und Halten auf der shared lane durch geeignete Maßnahmen zu unterbinden.7. Die Verwaltung wird gebeten, hinsichtlich der Verkehrsstauungen das Gespräch mit dem Parkhausbetreiber zu suchen.8. Die Verwaltung wird gebeten erneut zu prüfen, ob die Schleppkurve im Bereich Hansaring/Am Kämpchenshof ausreichend dimensioniert ist

Rang	11	Vorschlagsnummer	177
Vorschlag für	Innenstadt	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

Einführung des Stadttaubenmanagements zur Taubenreduktion am Hansaring

Medienberichten zufolge soll die Nahverkehrshaltestelle "Hansaring" schöner, sauberer und freundlicher werden.

Der dort ansässige Stadttaubenschwarm gehört zu den größeren Problemen der Haltestelle.

Für geringe Kosten (2500-3000 Euro) kann, wie in anderen Städten bereits erfolgreich betrieben, ein Taubenhaus zur Ansiedlung des Schwarmes in direkter Nähe errichtet werden. Die Tiere beginnen dort zu brüten, sodass man Zugriff auf die Gelege hat und diese gegen Attrappen austauschen kann. Es erfolgt also eine Geburtenkontrolle, sodass keine weiteren Nachkommen entstehen. Des Weiteren werden die Tiere in den Schlägen artgerecht gefüttert, sodass ein Großteil der Futtersuche außerhalb des Schlages entfällt und auch die größte Kotmenge innerhalb des Schlages anfällt und nicht mehr die Straßen verunreinigt. Die monatlichen laufenden Kosten für den ca. 150-200 Tauben umfassenden Schwarm am Hansaring übersteigen keine 200 Euro - dafür entfallen großangelegte und teure Reinigungsaktionen.

Wir haben unseren Verein gegründet, um auch endlich in unserer Domstadt dieses Konzept des Stadttaubenmanagements einzuführen. Die ehrenamtliche Betreuung und Reinigung des Schlages ist für uns daher selbstverständlich.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
16	65	58	7

Stellungnahme Verwaltung

Die Stadt steht grundsätzlich neuen, innovativen Initiativen zur Reduzierung des Taubenbestandes an bestimmten Brennpunktstadorten offen gegenüber. Jedoch blickt die Stadt ebenfalls auf diverse vergebliche und kostenaufwendige Versuche in der Vergangenheit zurück. Bereits in den 80er Jahren wurde damit begonnen, sich mit der Problematik auseinanderzusetzen. Diese ersten Anfänge stützten sich noch auf den Einsatz von chemischen Substanzen im Futter. Dieser Ansatz erwies sich als nicht erfolgreich und die Substanzen wurden wegen erheblicher Nebenwirkungen vom Markt genommen. Des Weiteren wurde dann in den späten 90er Jahren (98 /99) versucht, punktuell durch den Aufbau von zunächst 3 Taubenhäusern (z.B. am Ebertplatz) die Situation in den Griff zu bekommen. Der Kostenaufwand belief sich auf 99.000 DM. Auch dieser Versuch scheiterte und letztlich mussten die Häuser unter erneutem Kostenaufwand wegen fehlender Standsicherheit wieder abgebaut werden, ohne dass sie je ihren Zweck jemals erfüllt hatten. Erkenntnisse hieraus zeigen, dass das Aufstellen von Taubenhäusern per se keinen Erfolg bringt. Von immenser Bedeutung ist die richtige Standortwahl und die regelmäßige, verlässliche Betreuung. Zudem ist zu klären, ob es sich bei den beobachteten Schwärmen um Brut-, Fress-, Nist-, oder Platzschwärme handelt. Dort wo sich Tauben tagsüber aufhalten, brüten sie nicht zwangsläufig. Taubenhäuser sollten, wenn überhaupt, möglichst hoch (z.B. auf Dächern) aufgestellt werden. Die hierfür in Frage kommenden Grundstücke sind jedoch überwiegend in Privatbesitz. Nicht nur die Aufstellung sondern auch ein Betretungsrecht wäre hierbei vorab rechtlich mit dem Besitzer zu klären. Circa 80 Taubenvergrämungskonstruktionen wurden im Laufe der Jahre eingerichtet und wieder entfernt, da auch hier Nachteile auftraten, die den kurzfristigen Erfolg überwogen. Trotz dieser negativen Erfahrungen hat die Stadt vor einigen Monaten einem Verein signalisiert, einen erneuten Versuch zu unterstützen. Sollte dieses zunächst kleine Pilotprojekt (geplant ist es in Porz in Zusammenarbeit mit dem dortigen Bezirksbürgeramt) einen messbaren Erfolg zeigen, ist ein weitergreifender Einsatz durchaus denkbar.

Bürgervorschläge

Rang **12** Vorschlagsnummer 565
Vorschlag für Innenstadt Vorschlagsart Ausgabevorschlag

Zülpicher Str. Umwidmung Autospur in Radweg

Die Zülpicher Str. ist im Bereich zwischen Dasselstr. und Ringen für Radfahrer aufgrund der Straßenbahnschienen nicht sicher zu befahren. Anders als im oberen Teil gibt es auch keine Alternativ-Strecken.

Ich schlage daher vor:

- In beide Richtungen die jeweils rechte Fahrspur in einen Radweg umzubauen und
- gleichzeitig den Bürgersteig zu verbreitern.

Die Spur ist meines Wissens nach 2,75 breit, man könnte einen 2 Meter breiten Radweg einrichtung und den Bürgersteig um 76 cm erweitern.

Diese Spur ist derzeit entweder zugeparkt oder dient als Rechtsabbieger. Der Umbau hätte also keine Auswirkungen auf den Verkehrsfluss.

Um die Versorgung der anliegenden Gastronomien sicher zu stellen, sollten in regelmäßigen Abständen einzelne Parkmöglichkeiten eingerichtet werden, die

- zur Gänze auf dem verbreiterten Bürgersteig liegen
- Ausschließlich für den Lieferverkehr zu nutzen sind, dies müsste entsprechend kontrolliert und durchgesetzt werden.

Die bestehenden Fahrrad-Ständer sind ebenfalls zu verlegen.

Mit dem Umbau würde erreicht:

- Mehr Sicherheit für den Radverkehr in diesem Abschnitt
- Mehr Platz für die Besucher der zahlreichen Gastro-Betriebe
- Bessere Anbindung Sülz an die Innenstadt für den Radverkehr
- Gesicherte Lieferanten-Parkplätze, die nicht Gefahr laufen, unabsichtlich die Straßenbahn zuzuparken

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
4	63	57	6

Stellungnahme Verwaltung

Derzeit lässt die Verwaltung unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger, Radverkehrsverbänden und der Politik durch externe Büros ein Radverkehrskonzept für den Stadtbezirk Innenstadt erstellen, in dem die in den o. g. Vorschlägen genannten Punkte behandelt werden. Es hat bereits zwei öffentliche Abendveranstaltungen gegeben. Es wurden rund 1.000 Anregungen eingereicht und ausgewertet, in der letzten Sitzung wurde das Hauptnetz für den Radverkehr diskutiert. In der nächsten Abendveranstaltung, deren Termin noch bekannt gegeben wird, werden erste Maßnahmen diskutiert. Der aktuelle Stand des Radverkehrskonzeptes ist im Internet dargestellt: <http://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren/radverkehrskonzept-innenstadt>

Rang	13	Vorschlagsnummer	120
Vorschlag für	Innenstadt	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

Masterplan Innenstadt: Fußgänger-/Radfahrerbrücke an der Bastei realisieren!

Im Masterplan Innenstadt ist eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke auf Höhe der Bastei längst vorgesehen. Mit ihrer Errichtung würde nicht nur die Erreichbarkeit des rechtsrheinischen Rheinparks von der dicht besiedelten nördlichen Innenstadt für Radfahrer und Fußgänger deutlich verbessert und die Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner erhöht. Auch würde das auf dem ehemaligen KHD-Gelände im Mülheimer Süden geplante neue Veedel für Radfahrer attraktiv an die linksrheinische Innenstadt angebunden. Zuletzt würde eine der größten Lücken in der Radwegeverbindung aus den östlichen Stadtteilen in die Innenstadt geschlossen. Erfahrungen in Städten wie Amsterdam und Kopenhagen haben gezeigt, dass Investitionen in die Radverkehr-Infrastruktur die Bereitschaft signifikant erhöht hat, im Alltag auf das Fahrrad umzusteigen. Schon jetzt ist abzusehen, dass die durch das neue Veedel im Mülheimer Süden entstehenden Verkehre Zoo- und Deutzer Brücke zusätzlich belasten werden. Da eine Anbindung dieses Veedels an den ÖPNV nur schwer zu realisieren sein wird, könnte bei einer Entfernung von etwas mehr als 1.500 m zur linksrheinischen Innenstadt eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke eine hervorragende Alternative bieten.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
3	66	58	8

Stellungnahme Verwaltung

Der städtebauliche Masterplan Innenstadt Köln formuliert unter anderem für den Interventionsraum „Stadtraum Rhein“ das Ziel, dass sich zukünftig die Einzelmaßnahmen entlang des Rheins zu einem ganzheitlichen, planerischen und gestalterischen Konzept entwickeln müssen. Auf diesem Weg kann eine attraktive und abgestimmte Belebung der Mitte der Kölner Innenstadt als urbane Bühne erfolgen. Als zentrales Element einer künftigen gesamthaften Entwicklung des innerstädtischen Rheinraumes wurden vier Handlungsräume identifiziert: -Rheinbrücken-Tunnel-Rheinrundgänge-Hochpunkte. Für den Handlungsraum Rheinbrücken benennt der Masterplan eine Vielzahl von Projekten entlang des Rheins: Begonnen bei der Sanierung der bestehenden Brücken über die Entwicklung von Visionen für das rechtsrheinische Hafenaerial und für den linksrheinischen Uferbereich bis hin zur Untersuchung von unterirdischen Verkehrsbauwerken. Langfristig soll dabei auch eine attraktive Fußwegverbindung über den Rhein, die sich unter anderem in räumlicher Verlängerung der Ringe anbietet, gesichert werden. Dieser Ansatz wird auch noch mal im Handlungsraum „Rheinrundgänge“ aufgegriffen. Die Realisierung solch einer Fuß- und Radwegbrücke vom Theodor-Heuss-Ring zum Rheinpark wurde bereits während der Erarbeitung des Masterplans von Albert Speer & Partner als mittel- bis langfristige Maßnahme eingestuft. 2014 fand eine erste Evaluierung der kurzfristigen Maßnahmen des Masterplans statt. Im Rahmen dessen wurde vom Stadtentwicklungsausschuss eine Priorisierung der kurzfristigen Maßnahmen beschlossen. Hierbei wurden insbesondere die bestehenden inhaltlichen Abhängigkeiten zwischen einzelnen Projekten beachtet und vorhandene finanzielle und personelle Ressourcen berücksichtigt. Der Umsetzungszeitraum für die Prioritätenliste streckt sich über die nächsten fünf Jahre. Auf diesem politischen Beschluss liegt zurzeit der Schwerpunkt bei der Umsetzung einzelner Maßnahmen aus dem Masterplan, da hierfür auch größtenteils die Finanzierung gesichert ist. Für Maßnahmen aus dem folgenden mittel- bis langfristigen Maßnahmenpaket lassen sich noch keine belastbaren Aussagen treffen. Hierunter fällt auch die gewünschte Fußgänger- und Radfahrerbrücke. Sie ist weiterhin begrüßenswert jedoch wird sie mittelfristig aus den genannten Gründen nicht umsetzbar sein.

Bürgervorschläge

Rang	14	Vorschlagsnummer	331
Vorschlag für	Innenstadt	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

Innenstadt-Ringe als Testgebiet für verbreiterte Radwege

Auf den Innenstadt-Ringen stehen in weiten Bereichen pro Richtung jeweils zwei Fahrspuren zur Verfügung, teils wird je eine Fahrspur als Parkstreifen genutzt. Um den zunehmenden Fahrradverkehr sicher zu steuern schlage ich die Nutzung der jeweils rechten Fahrspur auf den Ringen als Fahrradweg vor. Hierdurch können die Bürgersteige um den heutigen Fahrradweg verbreitert und die Außengastronomie entsprechend ausgebaut werden (Generierung von zusätzlichen Einnahmen für die Stadt). Zudem würde die teils gefährliche Nähe der Stühle/ Schirme der Außengastronomie an den Radwegen entschärft. Die breiten Radwege auf der jeweils rechten Fahrspur erhöhen zudem die Sicherheit der Fahrradfahrer, die dann besser von den Autofahrern gesehen werden. In anderen Städten (z.B. Kopenhagen) wurden mit breiten Fahrradspuren bereits sehr gute Erfahrungen gemacht. Ergänzend sollte durch bessere Beschilderung der heutige Autoverkehr auf den Ringen weiträumig auf alternative Nord-Süd-Straßen umgeleitet werden. Somit wird gezielt der Verkehr auf den Ringen reduziert und das Umfeld aufgewertet.

Vorteil:

- Aufwertung Außengastronomie (Höhere Steuereinnahmen)
- Erhöhung Sicherheit für Fahrradfahrer
- Verbesserung Umfeld durch reduzierten Verkehrslärm/ -abgase
- Testgebiet für weiteres Stadtgebiet

Nachteil:

- Zunächst erhöhter Aufwand für neue Beschilderung

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
0	66	58	8

Stellungnahme Verwaltung

Derzeit lässt die Verwaltung unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger, Radverkehrsverbänden und der Politik durch externe Büros ein Radverkehrskonzept für den Stadtbezirk Innenstadt erstellen, in dem die in den o. g. Vorschlägen genannten Punkte behandelt werden. Es hat bereits zwei öffentliche Abendveranstaltungen gegeben. Es wurden rund 1.000 Anregungen eingereicht und ausgewertet, in der letzten Sitzung wurde das Hauptnetz für den Radverkehr diskutiert. In der nächsten Abendveranstaltung, deren Termin noch bekannt gegeben wird, werden erste Maßnahmen diskutiert. Der aktuelle Stand des Radverkehrskonzeptes ist im Internet dargestellt: <http://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren/radverkehrskonzept-innenstadt>

Bürgervorschläge

Rang **15** Vorschlagsnummer 489
 Vorschlag für Innenstadt Vorschlagsart Ausgabevorschlag

Wälle Innerhalb des Rings als durchgängige Fahrradstraße

Die Wallstraßen östlich der Ringe sollten zu einer durchgehenden Fahrradstraße umgestaltet werden. Dieses Ziel sollte daher entsprechend im langfristigen Verkehrskonzept der Stadt aufgenommen werden und könnte dann bei anfallenden Erneuerungen und Sanierungen umgesetzt werden.

Ziel ist es, das Fahrrad auch bei längeren Strecken in der Innenstadt attraktiver zu machen und das Konfliktpotential zwischen Auto, Rad und Fußgängern auf den Ringen zu vermindern.

Größtenteils müssten nur Vorfahrtsregelungen geändert werden. Durch Änderung der Radwegweiser könnte der Radverkehr zudem besser über diese Strecke gelenkt werden, statt wie bisher über die Ringe.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
3	69	58	11

Stellungnahme Verwaltung

Derzeit lässt die Verwaltung unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger, Radverkehrsverbänden und der Politik durch externe Büros ein Radverkehrskonzept für den Stadtbezirk Innenstadt erstellen, in dem die in den o. g. Vorschlägen genannten Punkte behandelt werden. Es hat bereits zwei öffentliche Abendveranstaltungen gegeben. Es wurden rund 1.000 Anregungen eingereicht und ausgewertet, in der letzten Sitzung wurde das Hauptnetz für den Radverkehr diskutiert. In der nächsten Abendveranstaltung, deren Termin noch bekannt gegeben wird, werden erste Maßnahmen diskutiert. Der aktuelle Stand des Radverkehrskonzeptes ist im Internet dargestellt: <http://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren/radverkehrskonzept-innenstadt>

Bürgerhaushalt 2015

TOP-15 Liste bezirksübergreifend

Vorschlag für **Bezirksübergreifend**

Rang **1** Vorschlagsnummer 332

Vorschlag für Bezirksübergreifend Vorschlagsart Ausgabevorschlag

Qualitätsverbesserung im offenen Ganzttag – Begrenzung der maximalen Schließungszeit

Die maximale Anzahl der Schließungszeit im offenen Ganzttag (zur Zeit maximal 30 Tage im Jahr) sollte sich an dem in §3 des Bundesurlaubsgesetzes beschriebenen Mindesturlaub von 24 Werktagen (20 Arbeitstagen) orientieren.

Hierzu müssen den OGS-Trägern die entsprechenden finanziellen Mittel bereitgestellt werden.

Die Verringerung der maximalen Schließungszeit darf natürlich nicht zu Lasten des Ausbaus der dringend benötigten OGS-Plätze gehen und / oder zu einer Verringerung des Qualitätsstandards im Ganzttag führen.

Begründung:

Zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf ist es unerlässlich, dass die Anzahl der Schließtage nicht die Anzahl der Urlaubstage übersteigt. Gerade alleinerziehende Personen und Familien mit mehreren Kindern können die Schließtage oft nicht mit dem jeweiligen Urlaubsanspruch kompensieren. Die Schließtage bei den Kitas und der OGS sind häufig nicht synchronisiert, so dass aus den 30 Tagen bei einem Kind schnell mehr als 45 Tage bei zwei oder mehr Kindern werden können, die es zu überbrücken gilt.

Eine Reduzierung der maximalen Schließungszeit ist vor diesem Hintergrund dringend notwendig.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
19	349	341	8

Stellungnahme Verwaltung

Aufgrund der prekären Haushaltssituation war eine Kürzung des freiwilligen kommunalen Anteils an der Finanzierung des offenen Ganztags notwendig. Dies hat die Erweiterung der Schließzeit auf bis zu 30 Tage je Schuljahr zur Folge. Diese Regelung sieht das Kinderbildungsgesetz (KiBiz) für Kindertageseinrichtungen ebenfalls vor.

Rang	2	Vorschlagsnummer	262
Vorschlag für	Bezirksübergreifend	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

Beratung für Flüchtlingsfrauen schon in den Heimen

Die Frauen unter den Flüchtlingen haben oft Beratungsbedarf, der sich an spezialisierte und in dieser Hinsicht erfahrene Fachfrauen richtet. Sie beraten in vielen Sprachen und ziehen auch Dolmetscherinnen hinzu. Damit schnell geholfen werden kann, schlagen das FrauenForum KölnAgenda und agisra e.V. vor, solche Sprechstunden direkt in den Kölner Flüchtlingsheimen einzurichten.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
17	282	282	0

Stellungnahme Verwaltung

Grundsätzlich werden alle Flüchtlingsfrauen, die in Wohnheimen oder Beherbergungsbetrieben durch die Stadt Köln untergebracht sind, von zum Teil sehr erfahrenen und auf die Beratung von Flüchtlingen spezialisierten Sozialarbeiterinnen der Stadt Köln selbst oder den hierzu beauftragten freien Trägern vor Ort betreut. Geht es um komplexere Themenstellungen werden auch Dolmetscherinnen hinzu gezogen. Für Asylverfahrensberatungen steht die Anlauf- und Beratungsstelle des Kölner Flüchtlingsrates zur Verfügung, dessen Team paritätisch besetzt ist. Durch den vermehrten Zuzug von Flüchtlingen sind auch spezielle frauenspezifische Bedarfe gestiegen. Von der Einrichtung eines parallelen Beratungsangebotes in den Wohnheimen sollte dennoch abgesehen werden. Es ist aus Sicht der Verwaltung sinnvoller, dass sich Flüchtlingsfrauen bei weiterem speziellem persönlichen Beratungsbedarf selbständig an die unabhängigen Beratungsstellen und Selbsthilfegruppen wenden, die in Köln ansässig sind. Über die in allen Flüchtlingsunterkünften tätigen Fachkräfte des sozialen Dienstes ist sichergestellt, dass spezielle Problemlagen erkannt werden. Die Vermittlung an medizinisch und / oder psychologisch geschultes Fachpersonal erfolgt unter Anwendung des Kölner Gesundheitswegweisers für Migrantinnen und Migranten (ggfs. mit Unterstützung von Dolmetschern). Die Beratungsstelle von Agisra e.V. ist insoweit bereits im Hilfesystem implementiert.

Bürgervorschläge

Rang	3	Vorschlagsnummer	129
Vorschlag für	Bezirksübergreifend	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

Radweg - Verkehr - Radverkehr

Ich schlage vor, größtmögliche Anstrengungen/Etats in die Förderung des unmotorisierten Verkehrs zu investieren. Kurz- bis mittelfristig führt kein Weg daran vorbei, die Stadt durch Reduzierung des MIV (Motorisierter Individualverkehr) vor dem Infarkt zu bewahren und die Lebensqualität für die Kölner Bürger und Besucher wiederherzustellen. Konkret bedeutet das: Weg vom auto, hin zum Fahrrad, Tempo 30 in der ganzen Stadt. Weniger ruhender Verkehr (Parkende Autos) = mehr Platz für Menschen. Durch Tempo 30 kann der neu gewonnene Radverkehrsanteil auf die Straße genommen werden. Kosten für Radwege Sonderkennzeichnung, Schilder etc. fallen weg. Insgesamt weniger Belastung der Straßen durch weniger KFZ = geringere Instandhaltungskosten im Straßenbau. Mehr Radverkehr = mehr Bewegung = mehr Gesundheit = weniger Gesundheitskosten. Alles längst bekannt. Worauf also warten?

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
15	216	203	13

Stellungnahme Verwaltung

Die Förderung des Radverkehrs in Köln umfasst mehr als die zeitgemäße Anpassung und den Ausbau der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur. Neben diesem Bereich bilden auch Bürgerservice und Öffentlichkeitsarbeit sowie die Verbesserung der Parkmöglichkeiten für Radfahrerinnen und Radfahrer wichtige Schwerpunkte der Arbeit der Verwaltung. Derzeit lässt die Verwaltung unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger, Radverkehrsverbänden und der Politik durch externe Büros ein Radverkehrskonzept für den Stadtbezirk Innenstadt erstellen. Es hat bereits zwei öffentliche Abendveranstaltungen gegeben. Es wurden rund 1.000 Anregungen eingereicht und ausgewertet, in der letzten Sitzung wurde das Hauptnetz für den Radverkehr diskutiert. In der nächsten Abendveranstaltung, deren Termin noch bekannt gegeben wird, werden erste Maßnahmen diskutiert. Der aktuelle Stand des Radverkehrskonzeptes sowie die Tätigkeitsberichte der letzten Jahre sind im Internet dargestellt: <http://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren/radverkehr-koeln>

Bürgervorschläge

Rang	4	Vorschlagsnummer	1
Vorschlag für	Bezirksübergreifend	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

Mehr Fahrradständer in der Stadt

Das Fahrradfahren boomt, und leider gibt es in der Nähe von Läden und Mehrfamilienhäusern zu wenige Fahrradständer.

Jedenfalls sollten die Bezirksverwaltungen eine Liste von Stellplätzen erstellen, die pro Jahr neu für die Bevölkerung zur Verfügung gestellt werden können. Diese Fahrradständer lassen sich über die Werbetafeln dauerhaft teilfinanzieren.

Ebenso sollte an hierfür geeigneten Ampeln ein Grünpfeil (Zeichen 720) in Kombination mit dem verkleinerten Blauen Fahrradsymbol in Gebrauch kommen, so daß Fahrradfahrer auch bei „Rot“ wenigstens nach rechts abbiegen dürfen.

Das wäre eine Petition an den Bundesverkehrsminister. So etwas läßt sich über die Verwaltungen leichter vorschlagen.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
13	140	132	8

Stellungnahme Verwaltung

Es werden pro Jahr rund 1.000 neue Fahrradabstellplätze geschaffen, es handelt sich um ein fortlaufendes Programm. Hinweise und Anregungen können dem Fahrradbeauftragten gemeldet werden:

fahrradbeauftragter@stadt-koeln.de Bevor ein Grünpfeil nach §37 der Straßenverkehrsordnung an eine Lichtsignalanlage (LSA) angebracht werden kann, müssen mehrere Fakten geprüft werden. So gibt es eine Vielzahl von Einschränkungen, die den Einsatz nicht zulassen. Ausgeschlossen ist der Einsatz, wenn

- der entgegenkommende Linksabbiegerverkehr mit einem eigenen Linksabbiegersignal signalisiert wird,
- der Rechtsabbiegerverkehr mit einem eigenen Rechtsabbiegersignal signalisiert wird,
- beim Rechtsabbiegen Gleise von Schienenfahrzeugen gekreuzt oder befahren werden müssen,
- der zu kreuzende Radweg in beiden Fahrtrichtungen befahren wird,
- dem Rechtsabbieger mehrere Fahrspuren zur Verfügung stehen oder
- die Ampelanlage von vielen Schülern, älteren Mitmenschen sowie visuell eingeschränkten Personen benutzt wird.

In Köln werden zukünftig vermehrt Lichtsignalanlagen mit Blindensignalisierungen ausgestattet. Aus diesem Grund ist der Einsatz eines Grünpfeils in Zukunft nicht mehr möglich und die Einsatzmöglichkeiten sehr gering. Aus diesem Grund muss die Stadt Köln an der derzeitigen Regelung festhalten. Sie wird daher keine Petition für eine Grünpfeilregelung in Verbindung mit Radfahrern anstreben.

Rang	5	Vorschlagsnummer	639
Vorschlag für	Bezirksübergreifend	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

KVB auch in der Nacht

In einer Hinsicht ist unsere Weltstadt eine Provinz wie Dormagen, Bergheim oder Chemnitz: Ab 1Uhr kommt man unter der Woche mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht mal mehr vom Hauptbahnhof zum Neumarkt.

Insbesondere in einer Studentenstadt mit mehreren 10.000 jungen Leuten fordern wir auch einen regelmäßigen Nachtverkehr. Andere Metropolen wie Berlin, Hamburg oder München verfügen bereits über Nacht-Bahnen bzw. Nacht-Busse.

Kurzfristig sollte die KVB auch nachts eingesetzt werden, bspw. im Halb- oder Stundentakt. Hierdurch ergibt sich dann insbesondere in den studentisch geprägten Stadtbezirken (Innenstadt, Lindenthal, Ehrenfeld, Nippes) ein mind. halbstündiges Befahren, das für uns ausreichend ist.

Ein nächtliches Unterbrechen der KVB ist umso erstaunlicher, als dass in Wintermonaten teilw. leere Bahnen unterwegs sind, um die Schienen vor Eisbefall zu schützen.

Langfristig sollten auch Veedel, die außerhalb der KVB-Reichweite liegen, mit Nachtbussen im Stundentakt bedient werden.

Wie berichtet könnten in Zukunft die Taxipreise um 25% steigen, mit Sicherheit ein weiteres Argument für nächtlichen ÖPNV.

Für Anregungen sind wir offen und freuen uns auf Rückmeldungen.

Eure
JU Innenstadt

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
3	99	98	1

Stellungnahme Verwaltung

Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Stadt Köln wurde der Abend- und Nachtverkehr in Köln gesondert untersucht, da er ein wesentliches Handlungsfeld darstellt. Aufgrund der über einen langen Zeitraum hinweg deutlichen Nachfragesteigerung im Kölner Nachtverkehr bestand der Bedarf für eine Angebotsausweitung. In einem zweistufigen Umsetzungskonzept wurden in den letzten Jahren folgende umfangreiche Maßnahmen im Stadtbahnbereich umgesetzt:- Erhöhung der Taktfrequenz von einem 60- auf einem 30-Minuten-Takt nach 1.15 Uhr am Wochenende und vor Feiertagen und- nachfragegerechte Erweiterung des Grundangebotes zwischen 23.00 Uhr und 0.00 Uhr sowie Erhöhung der Fahrtenanzahl zwischen 0.00 Uhr und Einsetzen des Nachttaktes sowie- weitere kleinere Angebotsverbesserungen. Die Notwendigkeit für einen durchgängigen Nachtverkehr von Sonntag bis Donnerstag ist aufgrund der Nachfrageuntersuchungen nicht gegeben. Ähnliche Ergebnisse wurden auch für die alternativ untersuchten Nachtbusnetze erreicht. Nach Einführung der o.g. Maßnahmen wird die Fahrgastnachfrage und Einnahmesituation jedoch weiter beobachtet, um zukünftig über die Fortführung oder Ausweitung der Maßnahmen Entscheidungen herbeiführen zu können.

Rang	6	Vorschlagsnummer	51
Vorschlag für	Bezirksübergreifend	Vorschlagsart	Sparvorschlag

Alt-Fahrrad-Entsorgung in einer gemeinnützigen Fahrradverwertungswerkstatt realisieren

Mit großem Erstaunen las ich in einer großen Kölner Lokalzeitung, dass die Entsorgung der Alträder (dir dann mit neonfarbenem Aufkleber gekennzeichnet werden) für die Stadt ein Verlustgeschäft ist. Bei der Qualität und dem Wert der gekennzeichneten Räder bzw. auch in Anbetracht der aktuellen Metallpreise (wurden nicht sogar bei der Stadtbahn seinerzeit Stahlhaken zwecks Verkauf gestohlen?), erscheint es mir merkwürdig, dass sich damit kein Gewinn erzielen lässt. Am besten fände ich aber, wenn das Projekt in eine neue städtische Firma übergeben würde, die auch Behinderte, Ex-Gefängnisinsassen und anderen zu integrierende Mitbürger beschäftigt - natürlich mit geschultem sozialpädagogischen Personal. Das sollte an sich schon Selbstzweck genug sein ("gemeinnützige Fahrradverwertungswerkstatt"), vielleicht fallen dabei aber sogar noch ein paar Euros ab. Auf jeden Fall dürfte aber das ganze nicht zum Verlustgeschäft werden - das scheint mir die Folge eines aktuell vorherrschenden Missmanagements zu sein.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
8	98	94	4

Stellungnahme Verwaltung

Für das Abholen von „Fahrradleichen“ besteht ein Rahmenvertrag mit den Abfallwirtschaftsbetrieben Köln (AWB). Nach einer einmonatigen Lagerung bei der AWB erfolgt die Verwertungsfreigabe. Die Fahrräder bzw. Fahrradteile, die offensichtlich nicht mehr genutzt werden können, werden vorschriftsmäßig entsorgt. Dies stellt einen hohen Kostenfaktor dar, da z.B. unbrauchbare Fahrradreifen wie Industriemüll entsorgt werden müssen. Die übrigen Fahrräder werden dem Umweltzentrum zur Verfügung gestellt. In der dortigen gemeinnützigen Fahrradwerkstatt werden diese Räder durch Langzeitarbeitslose im Rahmen von Maßnahmen des Jobcenters Köln wieder instandgesetzt und nach technischer Abnahme zum Kauf angeboten oder an öffentliche Einrichtungen wie z.B. Schulen abgegeben.

Rang	7	Vorschlagsnummer	374
Vorschlag für	Bezirksübergreifend	Vorschlagsart	Sparvorschlag

Bürgerticket für die KVB

Um den ÖPNV in der Stadt attraktiver zu machen und den Stadtverkehr zu entlasten, sollte ein »Bürgerticket« eingeführt werden.

Jeder Bürger zahlt z.B. 20EUR/Monat (10EUR für Kinder und Jugendliche) und kann dafür kostenlos die KVB nutzen.

Laut Geschäftsbericht hat die KVB 2013 Umsatzerlöse in Höhe von 240,1 Mio. Euro erwirtschaftet. Das »Bürgerticket« brächte alleine 225 Mio. Euro pro Jahr.

Zu diesen Einnahmen addierten sich die Erlöse aus regulären Tickets von Nicht-Kölner und Touristen.

2012 hatte Köln alleine 120 Millionen Tagestouristen zu verzeichnen. Wenn nur ein Viertel davon eine Hin- und Rückfahrt löst, wären das bei der Preisstufe 1b weitere 168 Mio. Euro. Zusammen also schon mal 393 Mio. Euro, was einem Umsatzplus von 63,7% entspräche.

Und hier sind die Tickets für Nicht-Kölner/Pendler noch nicht mitberechnet.

Der Geschäftsbericht von 2013 weist aus, dass die KVB 86,9 Mio. Euro Verlust gemacht hat. Zieht man diesen Verlust nun von den obigen Erlösen ab, so verbleibt ein Plus von 66 Millionen Euro.

Durch diese Maßnahme würde der innerstädtische Nahverkehr attraktiver werden, was auch denen zugutekommt, die nicht auf die KVB umsteigen können, da der Verkehr entlastet wird und sie schneller von A nach B kommen. Auch die Abnutzung der Straßen und die daraus resultierenden Reparaturmaßnahmen würden sich reduzieren.

Zudem würde sich durch weniger Verkehr in der Stadt die Lebensqualität aller Kölner/innen heben (weniger Luftverschmutzung, Lärmpegel etc.)

Da dieses »Ticket« von der Meldeadresse abhängt, müssen auch keine gesonderten Tickets gedruckt und verschickt werden, da der Personalausweis genügt.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
22	108	90	18

Stellungnahme Verwaltung

Der öffentliche Personennahverkehr in Köln sichert mit mehr als 275 Millionen Fahrten jährlich die Mobilität vieler Bürger und Besucher in Köln. Die Einführung eines fahrscheinlosen ÖPNV wäre mit einem erheblichen Anstieg der Fahrgastzahlen verbunden, der mit den vorhandenen Ressourcen bei der KVB nicht abzuwickeln wäre. Die KVB stößt bereits heute zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Nachmittag an ihre Kapazitätsgrenzen. Sowohl die Infrastruktur als auch das Leistungsangebot (Fahrzeuge und Personal) müssten erheblich ausgebaut werden. Dieser Ausbau wäre mit enormen investiven und laufenden Kosten verbunden und würde darüber hinaus einen erheblichen zeitlichen Vorlauf erfordern. Potenziellen Erlössteigerungen stünden höhere Kosten für den Ausbau des Leistungsangebotes und der Infrastruktur gegenüber, so dass ein abgabefinanzierter ÖPNV voraussichtlich zu einer noch stärkeren Haushaltsbelastung führen würde.

Wesentliche Einsparungen sind mit dem vorgeschlagenen Ansatz nicht zu realisieren, da der fahrscheinlose ÖPNV in dem beschriebenen Modell nur für die Kölner Bürger gelten soll. Zu den Fahrgästen der KVB zählen neben den Kölner Bürgern aber auch weitere Nutzergruppen wie Bürger aus dem Umland sowie Besucher aus dem In- und Ausland (Touristen, Geschäftsleute). Da auch weiterhin die Notwendigkeit besteht, dass Einpendler aus dem Umland und Besucher aus dem In- und Ausland zur Finanzierung des ÖPNV beitragen, müssten das Vertriebsnetz sowie der Fahrscheinkontrolldienst weiterhin vorgehalten werden. Bei dem dargestellten Ansatz wäre die Nutzung anderer Verkehrsunternehmen, die neben der KVB im Stadtgebiet

Bürgervorschläge

Köln Beförderungsleistungen anbieten, nicht unentgeltlich möglich (Bsp.: SPNV, RVK). Diese Beförderungsleistungen müssten noch zusätzlich tarifiert und auch von Kölner Bürgern bezahlt werden. Auch Fahrscheine mit einer verbundweiten Gültigkeit (Semester Ticket, Job Ticket, Schüler Ticket, etc.) wurden bei der Kalkulation nicht berücksichtigt. Hier müssen für die Nutzung der verbundweiten Partnerunternehmen weitere finanzielle Mittel bei der Gegenfinanzierung eingeplant werden. Erfahrungen aus dem Ausland zeigen, dass ohne deutliche Angebotsverbesserungen bei Einführung eines Nulltarifes vor allem ein Umstieg von Fußgängern und Radfahrern auf den ÖPNV stattfindet. Eine Verkehrswende zugunsten des umweltfreundlichen ÖPNV funktioniert deswegen nur mit Attraktivitätssteigerungen. Um die Wirtschaftlichkeit weiter zu verbessern, sollten Mechanismen für die unternehmerische Steuerung erhalten bleiben und nicht durch eine reine Abgabenfinanzierung ersetzt werden. Das Modell des fahrscheinlosen ÖPNV wäre in den bisher diskutierten Varianten eine generelle Abkehr von der nutzerfinanzierten ÖPNV-Finanzierung und vom Verbundgedanken.

Bürgervorschläge

Rang **8** Vorschlagsnummer 106
Vorschlag für Bezirksübergreifend Vorschlagsart Sparvorschlag

Nachtschaltung für Ampeln

Viele Ampeln, an denen nachts kaum Verkehr fließt, könnten nachts abgeschaltet werden. Dadurch würden Strom, Leuchtmittel und Wartungsaufwand gespart werden und die Nerven von Verkehrsteilnehmern, die als einzige an einer roten Ampel stehen in der Nacht geschont werden.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
7	80	75	5

Stellungnahme Verwaltung

In Köln gibt es zurzeit 65 Anlagen, welche nachts abgeschaltet werden. Von der Tendenz her werden es zukünftig eher weniger Anlagen, die nachts abschaltet werden können. Dies beruht auf folgenden Gründen:• eine Lichtsignalanlage ist eine Sicherheitseinrichtung, die ihre Funktion nur dann erfüllt, wenn sie in Betrieb ist• durch den Einsatz der LED-Technik ergeben sich keine großen Einsparpotenziale• bei Einsatz einer verkehrsabhängigen Steuerung stören die Anlagen auch bei schwachem Verkehr nicht.Zukünftig werden Anlagen nachts nur dann abgeschaltet, wenn diese für eine zeitlich begrenzte Sicherung eines Bereiches erstellt wurden (z. B. an Einkaufszentren oder reine Schulwegsicherungen). Sobald sich aber zwei Unfälle innerhalb eines Jahres zur abgeschalteten Zeit ereignen, muss die Nachtabschaltung aufgehoben werden. Diese Vorgehensweise wurde mit der Bezirksregierung Köln abgestimmt.

Rang	9	Vorschlagsnummer	641
Vorschlag für	Bezirksübergreifend	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

Touri-Ticket für Köln

Die Innenstadt ist regelmäßig, nicht nur

Touristen auf dem Weg nach Köln werden nicht nur über verstopfte Straßen in die Innenstadt geleitet, sondern müssen dann auch noch in den Parkhäusern hohe Stundenpreise berappen.

Das macht unsere Stadt unattraktiv und muss nicht sein. Andere Städte, bspw. Amsterdam, haben mehrere Park and Ride-Stationen etwas außerhalb und bieten günstige Bahn-Tickets an.

Dies hält die innerstädtischen Straßen freier und wertet Köln für Touristen auf.

Damit das Park and Ride-Konzept funktioniert, fordern wir ein spezielles Touristen-Ticket, welches an größeren, für Touristen gut zu erreichenden Parkplätzen verfügbar sein sollte.

Diese Parkplätze bestehen bereits teilw., für uns kommen bereits Weiden West (aus Richtung Westen) sowie Worringen (aus Richtung Norden) in Betracht. Weitere Stationen im Osten und Süden sollten, sofern noch nicht vorhanden, um entsprechende Parkplätze erweitert werden.

Das Touristen-Ticket ist selbstverständlich auch für Einheimische gedacht, um auch deren Autoverkehr weitestgehend aus der Innenstadt zu reduzieren.

Der Preis des Touri-Tickets sollte so gewählt werden, dass er einen echten Anreiz bietet, auf die Parkhäuser in der Innenstadt zu verzichten. Wir halten einen Preis von ca. 5-8 EUR für 5 Personen als Tagesticket für optimal.

Durch diese Maßnahme wollen wir mehr Touristen und dadurch mehr Kaufkraft nach Köln holen bei gleichzeitig reduziertem Autoverkehr auf unseren Straßen.

Wenn Ihr weitere Möglichkeiten seht oder andere P+R-Stationen kennt, schreibt uns gerne an.

Eure
JU Innenstadt

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
6	76	72	4

Stellungnahme Verwaltung

Touristen, die den ÖPNV in Köln und Kölner Umland nutzen möchten, können bereits heute auf das günstige Angebot der KölnCard zurückgreifen. Inhaber der KölnCard sind je nach Kartentyp berechtigt, den ÖPNV in Köln bzw. im gesamten erweiterten VRS-Netz zu nutzen. Dies gilt für Busse, Stadtbahnen, S-Bahnen und Regionalverkehrszüge (2.Klasse) des Verkehrsverbundes. Die KölnCard bietet neben der freien Fahrt im ÖPNV, weitere Vergünstigungen in den Bereichen Kunst, Kultur und Gastronomie. Insgesamt nehmen mehr als 50 Partner am vergünstigten Angebot der KölnCard teil, wozu auch die Kölner Verkehrsbetriebe gehören. Die KölnCard kann über KVB, DB, KölnTourismus und zahlreichen Hotels/Hostels sowie über verschiedenen Reisebüros und Reiseveranstalter bezogen werden.

Die KölnCard wird als 24- oder 48-Stunden-Ticket angeboten und gilt für 1 bzw. bis zu 5 Personen.

24 StundenTicket für 1 Person:

<u>Tickettyp</u>	<u>Geltungsbereich</u>	<u>Preis</u>
KölnCard	Stadtgebiet Köln	9,00 EUR
KölnCard	erweitertes VRS-Netz	24,00 EUR
KölnCard Spezial	Stadtgebiet Köln	12,00 EUR
KölnCard Spezial (ermäßigt)	Stadtgebiet Köln	9,00 EUR

24 StundenTicket für 5 Person:

<u>Tickettyp</u>	<u>Geltungsbereich</u>	<u>Preis</u>
KölnCard	Stadtgebiet Köln	19,00 EUR
KölnCard	erweitertes VRS-Netz	49,00 EUR
KölnCard Spezial	Stadtgebiet Köln	25,00 EUR
KölnCard Spezial (ermäßigt)	Stadtgebiet Köln	19,00 EUR

48 StundenTicket für 1 Person:

<u>Tickettyp</u>	<u>Geltungsbereich</u>	<u>Preis</u>
KölnCard	Stadtgebiet Köln	18,00 EUR
KölnCard	erweitertes VRS-Netz	48,00 EUR
KölnCard Spezial	Stadtgebiet Köln	24,00 EUR
KölnCard Spezial (ermäßigt)	Stadtgebiet Köln	18,00 EUR

48 StundenTicket für 5 Person:

<u>Tickettyp</u>	<u>Geltungsbereich</u>	<u>Preis</u>
KölnCard	Stadtgebiet Köln	38,00 EUR
KölnCard	erweitertes VRS-Netz	98,00 EUR
KölnCard Spezial	Stadtgebiet Köln	50,00 EUR
KölnCard Spezial (ermäßigt)	Stadtgebiet Köln	38,00 EUR

Rang	10	Vorschlagsnummer	103
Vorschlag für	Bezirksübergreifend	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

ÖPNV in Köln für Kölner zum Nulltarif

Um nachhaltig den Straßenverkehr zu entlasten und mehr Menschen dazu zu animieren den ÖPNV zu nutzen und diesem gleichzeitig mehr Mittel zur Verfügung zu stellen, die für den bedarfsgerechten Ausbau und Instandhaltung nötig sind, sollte die Nutzung des ÖPNV in Köln ohne den Kauf von Tickets sondern rein aus dem Stadthaushalt finanziert werden. Die zusätzlich benötigten Mittel sollten in Form von einer allgemeinen Abgabe auf ALLE Kölner Bürger umgelegt werden.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
36	104	83	21

Stellungnahme Verwaltung

Der öffentliche Personennahverkehr in Köln sichert mit mehr als 275 Millionen Fahrten jährlich, die Mobilität vieler Bürger und Besucher in Köln. Die Einführung eines fahrscheinlosen ÖPNV wäre mit einem erheblichen Anstieg der Fahrgastzahlen verbunden, der mit den vorhandenen Ressourcen bei der KVB nicht abzuwickeln wäre. Die KVB stößt bereits heute zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Nachmittag an ihre Kapazitätsgrenzen. Sowohl die Infrastruktur als auch das Leistungsangebot (Fahrzeuge und Personal) müssten erheblich ausgebaut werden. Dieser Ausbau wäre mit enormen investiven und laufenden Kosten verbunden und würde darüber hinaus einen erheblichen zeitlichen Vorlauf erfordern. Potenziellen Erlössteigerungen stünden höhere Kosten für den Ausbau des Leistungsangebotes und der Infrastruktur gegenüber, so dass ein abgabefinanzierter ÖPNV voraussichtlich zu einer noch stärkeren Haushaltsbelastung führen würde.

Wesentliche Einsparungen sind mit dem vorgeschlagenen Ansatz nicht zu realisieren, da der fahrscheinlose ÖPNV in dem beschriebenen Modell nur für die Kölner Bürger gelten soll. Zu den Fahrgästen der KVB zählen neben den Kölner Bürgern aber auch weitere Nutzergruppen wie Bürger aus dem Umland sowie Besucher aus dem In- und Ausland (Touristen, Geschäftsleute). Da auch weiterhin die Notwendigkeit besteht, dass Einpendler aus dem Umland und Besucher aus dem In- und Ausland zur Finanzierung des ÖPNV beitragen, müssten das Vertriebsnetz sowie der Fahrscheinkontrolldienst weiterhin vorgehalten werden. Bei dem dargestellten Ansatz wäre die Nutzung anderer Verkehrsunternehmen, die neben der KVB im Stadtgebiet Köln Beförderungsleistungen anbieten, nicht unentgeltlich möglich (Bsp.: SPNV, RVK). Diese Beförderungsleistungen müssten noch zusätzlich tarifiert und auch von Kölner Bürgern bezahlt werden. Auch Fahrscheine mit einer verbundweiten Gültigkeit (SemesterTicket, JobTicket, SchülerTicket, etc.) wurden bei der Kalkulation nicht berücksichtigt. Hier müssen für die Nutzung der verbundweiten Partnerunternehmen weitere finanzielle Mittel bei der Gegenfinanzierung eingeplant werden. Erfahrungen aus dem Ausland zeigen, dass ohne deutliche Angebotsverbesserungen bei Einführung eines Nulltarifes vor allem ein Umstieg von Fußgängern und Radfahrern auf den ÖPNV stattfindet. Eine Verkehrswende zugunsten des umweltfreundlichen ÖPNV funktioniert deswegen nur mit Attraktivitätssteigerungen. Um die Wirtschaftlichkeit weiter zu verbessern, sollten Mechanismen für die unternehmerische Steuerung erhalten bleiben und nicht durch eine reine Abgabefinanzierung ersetzt werden. Das Modell des fahrscheinlosen ÖPNV wäre in den bisher diskutierten Varianten eine generelle Abkehr von der nutzerfinanzierten ÖPNV-Finanzierung und vom Verbundgedanken.

Rang	11	Vorschlagsnummer	29
Vorschlag für	Bezirksübergreifend	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

Bürgerfonds für jeden Kölner Bezirk

Damit die Kölner Stadtbezirke endlich wichtige Entscheidungen vor Ort selbst mit den Bürger/innen abstimmen können, schlage ich die Einrichtung von Bürgerfonds nach Vorbild vieler Kommunen vor. Hierzu sollen Bezirksvertreter/innen zusammen mit Verwaltung und zufällig ausgewählten Einwohner/innen einen Bürgerausschuss gründen, der über die Vergabe der Gelder des jeweiligen Bezirksbürgerfonds entscheidet. Die Details solcher Bürgerfonds (z.B. Förderhöhe) soll der Stadtrat mit Hilfe von Experten und Bürger/innen in 2015 festlegen.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
17	75	63	12

Stellungnahme Verwaltung

Grundsätzlich ist der Rat dafür zuständig, Finanzmittel für die Stadtbezirke und die dortige Aufgabenerfüllung bereit zu stellen. Die Bezirksvertretungen werden bei der Haushaltsberatung beteiligt und können sich bei allen Haushaltspositionen einbringen, die sich auf ihren Bezirk und ihre Aufgaben auswirken. Zusätzlich stellt der Rat Mittel bereit, über deren Verwendung die Bezirksvertretungen selbständig entscheiden (sog. bezirksorientierte Mittel) und mit denen sie Initiativen und Projekte im Stadtbezirk fördern. Außerdem stellte der Rat bereits von 2011 bis 2014 jedem Stadtbezirk Finanzmittel im Rahmen des Stadtklima- und Verschönerungsprogramms während der Haushaltsplanberatungen zur Verfügung. Damit werden in den Stadtbezirken Maßnahmen der Grünpflege auf Vorschlag der Bezirksvertretungen umgesetzt. Darüber hinaus wurde in Köln bereits das Modell eines „Bürgerfonds“ erprobt. Es handelt sich um den Verfügungsfonds im Rahmen des von der EU, dem Bund und dem Land NRW geförderten Strukturförderprogramms Mülheim 2020. Der Verfügungsfonds förderte finanziell die aktive Mitwirkung der Bewohnerinnen und Bewohner sowie der Akteurinnen und Akteure vor Ort an der Entwicklung der Stadtteile Buchforst, Buchheim und Mülheim. Über die Zuwendungen aus dem Verfügungsfonds hat der Veedelsbeirat Mülheim 2020 entschieden. Aufgabe des Veedelsbeirates war es, die Umsetzung des Strukturförderprogramms Mülheim 2020 zu begleiten, die Bürgerinnen und Bürger vor Ort einzubinden und die Bezirksvertretung Mülheim sowie die Fachausschüsse des Rates zu beraten. Aus diesem Grund waren Vertreterinnen und Vertreter der Bürgerschaft ausdrücklich als Mitglieder im Veedelsbeirat vorgesehen. Die genaue Zusammensetzung des Veedelsbeirates finden Sie unter http://ratsinformation.stadt-koeln.de/kp0040.asp?__kgrrnr=79&__cgrrname=Veedelsbeirat. Aus den Erfahrungen bei der Umsetzung des Projektes „Verfügungsfonds“ kann festgehalten werden, dass es sich bei einem solchen Fonds um ein sehr geeignetes Instrument handelt, Bürgerinnen und Bürger zur aktiven Mitgestaltung der gesellschaftlichen Belange in ihrem Stadtteil zu motivieren. Die besondere Schwierigkeit bei dieser Art von Fonds besteht aber auf der einen Seite in dem Wunsch und der Notwendigkeit einer möglichst niedrighwelligen und unbürokratischen Verfahrensweise zu entsprechen, und auf der anderen Seite die ordnungsgemäße Verwendung und Dokumentation der zur Verfügung gestellten Mittel zu gewährleisten.

Rang	12	Vorschlagsnummer		69
Vorschlag für	Bezirksübergreifend	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag	

Erstellung eines Fahrradverkehrskonzeptes auch für Mülheim bzw. die anderen rechtsrheinischen Bezirke

Wie der Presse auch heute wieder zu entnehmen ist, nimmt der Fahrradverkehr in Köln immer mehr zu. Dies erfordert auch für den Bezirk Mülheim und die anderen Bezirke ein umfassendes Fahrradverkehrskonzept. Leider wurde dies bislang nur in Lindenthal und nun auch in der Innenstadt auf den Weg gebracht. Dies sollte sich in Zukunft ändern, damit Köln auch in verkehrplanerischer Sicht lebenswerter wird.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
1	58	54	4

Stellungnahme Verwaltung

Auf Grund der Anregungen aus dem ersten Bürgerhaushalt wurden bisher zwei Radverkehrskonzepte erstellt. Der hohe Arbeits- und Betreuungsaufwand lässt es leider nicht zu, zwei oder mehrere Konzepte gleichzeitig erstellen zu lassen. Es ist geplant, nach Abschluss des Innenstadtkonzeptes in 2016/2017 für den Bezirk Ehrenfeld ein Radverkehrskonzept zu erstellen. Eine Bearbeitung aller Stadtbezirke würde ohne zusätzliches Personal voraussichtlich nicht vor 2030 abgeschlossen sein. Pro Konzept muss mit Kosten in Höhe von durchschnittlich 30.000 bis 50.000 EUR gerechnet werden, dies ergibt eine Gesamtsumme von etwa 200.000 bis 350.000 EUR. Die Stadt Köln erarbeitet kontinuierlich weitere städtische Radverkehrskonzepte, in der angesprochenen Form ist der Vorschlag derzeit jedoch nicht umsetzbar.

Kinderbetreuung in Integrationskursen

Viele Menschen, die neu nach Deutschland kommen, sind hoch motiviert, die deutsche Sprache zu erlernen. Bis September 2014 bestand die Möglichkeit, einen Integrationskurse zu besuchen und eine kursbegleitende Kinderbetreuung in Anspruch zu nehmen. Dies wird nun seitens des Bundes nicht mehr gewährleistet, mit dem Hinweis darauf, dass genügend Betreuungsplätze zur Verfügung ständen.

Allerdings fehlen in einigen Stadtbezirken Kindergartenplätze und Unterbringungsmöglichkeiten bei Tagesmüttern- und vätern, weswegen gerade viele Frauen keine Möglichkeit haben, Deutschkurse zu besuchen. Eine kursbegleitende Kinderbetreuung ist aber nicht nur für die Eltern von großem Nutzen, sondern vor allem auch für die Kinder, da diese direkt zu Beginn die deutsche Sprache erlernen können. Eine Unterstützung der Stadt Köln für die Organisationen, die diese Betreuung umsetzen möchten, wäre eine Investition in die Zukunft!

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
0	51	47	4

Stellungnahme Verwaltung

Bis 2012 wurde im Rahmen der Durchführung von Integrationskursen vom Bundesamt für Migration und Flüchtlinge auch eine Kinderbetreuung angeboten, welche durch das Bundesamt finanziert wurde. Hierzu wurden spezielle Integrationskursträger mit Kinderbetreuung vom Bundesamt zugelassen. Die Kinderbetreuung entsprach aber nicht den hohen Anforderungen, welchen reguläre Kinderbetreuungsangebote genügen müssen. Dennoch sollte durch das Angebot der Kinderbetreuung in den Integrationskursen eine möglichst ununterbrochene Teilnahme von Müttern ab dem 3. Lebensmonat des Kindes gewährleistet werden. Durch den Rechtsanspruch auf einen Kinderbetreuungsplatz, wurde in 2013 die Kinderbetreuung in den Integrationskursen zunächst nur noch für Kinder bis zum 3. Lebensjahr, danach bis zum 1. Lebensjahr und letztendlich in 2014 komplett heruntergefahren. Somit besteht während der Teilnahme von Müttern an den Integrationskursen kein Betreuungsangebot mehr bei den Integrationskursträgern. Lediglich das Begegnungs- und Fortbildungswerk muslimischer Frauen (BFmF e.V.) hat in Kooperation mit der Verwaltung aus der bisherigen Betreuungseinrichtung im Rahmen der Integrationskurse eine reguläre Kindertagesstätte einrichten können. Da seitens des Bundesamtes für Migration und Flüchtlinge nur geringe Anforderungen an die Betreuungseinrichtung für Kinder gestellt werden, können die anderen Integrationskursträger in Köln, welche bislang eine Kinderbetreuung angeboten hatten, keine weitere Kinderbetreuung anbieten, da sie hierfür keine Zulassung bekommen. Die hohen Anforderungen zur Einrichtung einer offiziellen Kindertagesstätte werden von den Integrationskursträgern nicht erfüllt. Die Verwaltung bemüht sich, jedem Kind einen Betreuungsplatz zur Verfügung zu stellen. Insbesondere wenn die Verwaltung sich im konkreten Sachverhalt einschaltet, kann ein Kinderbetreuungsplatz gefunden werden. Allerdings stellt sich hier die Problematik, dass es nur selten gelingt, einen Betreuungsplatz für das Kind zu finden, welcher es den Müttern zeitlich möglich macht, das Kind zur Kindertagesstätte zu bringen und dann zeitig zum Integrationskurs zu erscheinen. Die meisten Kindertagesstätten mit freien Plätzen sind nicht wohnortnah. So kann es sein, dass eine Mutter aus Ehrenfeld einen Betreuungsplatz in Godorf oder Dünnwald angeboten bekommt. Aufgrund der Fahrtzeiten ist es der Mutter kaum oder gar nicht möglich, regelmäßig einen Kurs zu besuchen. Noch schwieriger wird es für Mütter, wenn sie mehrere Kinder hat und diese ggf. alle an unterschiedlichen Orten in die Kinderbetreuung geben muss. Aus pädagogischer Sicht hat die aktuelle Situation für die Zukunft der Kölner Stadtgesellschaft erhebliche negative Folgen. Sinn und Zweck von Integrationskursen für Mütter ist, dass diese die deutsche Sprache Erlernen, damit ihre Kinder eine perspektive in ihrer zukünftigen Bildungslaufbahn haben. Die Mütter sollen durch die Kurse in die Lage versetzt werden, Ihre Kinder beim Erwerb der deutschen Sprache zu unterstützen. Unter Berücksichtigung, dass es viele Zuwanderer gibt, welche selber keine Schule oder nur

Bürgerhaushalt 2015

Bürgervorschläge

geringfügig eine Schule besucht haben, ist es auch ein Ziel, dass die Mütter an „Bildung“ herangeführt werden. Neben den Kenntnissen zur Rechts- und Gesellschaftsordnung, werden aber auch Kenntnisse über den Umgang mit Kindern in Deutschland, Pflege und Hygiene vermittelt. Aus Sicht der Verwaltung ist hier dringend eine Änderung notwendig. Daher wird der Vorschlag als wichtig und zielführend erachtet.

Rang	14	Vorschlagsnummer	188
Vorschlag für	Bezirksübergreifend	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

Durchsetzung der Regelungen zu freilaufenden Hunden

Leider stelle ich immer wieder fest, dass Hundebesitzer trotz klarer Regelungen ihre Tiere frei laufen lassen. Besonders in Parks, wie dem Blücher Park, in denen es Liegeflächen und Kinderspielplätze gibt ist das besonders ärgerlich. Die Hinterlassenschaften der Tiere bleiben nämlich meistens liegen. Weiter stellen freilaufende Tiere oft eine unerfreuliche Überraschung für die zahlreichen Jogger dar. Ich würde mir daher wünschen, dass die Leinenpflicht durchgesetzt wird. hierzu müsste zwar Personal bezahlt werden, Ordnungswidrigkeiten jedoch spülen Geld in die Taschen der Stadt.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
3	54	48	6

Stellungnahme Verwaltung

Die Grünanlagen und Spielplätze der Stadt Köln werden ebenso wie die öffentlichen Straßen durch den zentralen und stadtbezirklichen Ordnungsdienst zur Einhaltung der Anleinplicht nach dem Landeshundegesetz bzw. der Kölner Stadtordnung überwacht. Hierbei werden auch Verunreinigungen durch Hundekot sowie das Mitführverbot von Hunden auf Spiel- und Bolzplätzen kontrolliert. Die Überwachungstätigkeiten werden je nach Beschwerdelage und personellen Verfügbarkeiten angepasst; dies bedeutet, dass durch die Außendienstkräfte wechselnde Bereiche zu überwachen sind und eine dauerhafte Präsenz an bestimmten Örtlichkeiten nicht gewährleistet werden kann. Der Bürgervorschlag wird zum Anlass genommen, den Blücher Park in den nächsten Wochen intensiver hinsichtlich der Anleinplicht und Verunreinigungen durch Hundekot zu überwachen. Ziel ist es, durch Präsenz ordnungswidriges Verhalten vorzubeugen und festgestelltes Fehlverhalten unter Beachtung des Verwarnungs- und Bußgeldkataloges konsequent zu ahnden. Die Kontrolltätigkeiten werden jedoch nicht dazu führen, dass die Personalkosten durch die Erhebung von Verwarnungs- bzw. Bußgeldern gedeckt werden.

Bürgervorschläge

Rang **15** Vorschlagsnummer 607
Vorschlag für Bezirksübergreifend Vorschlagsart Ausgabevorschlag

Wasserbus von Mülheim bis Rodenkirchen

Es sollte ein Wasserbus eingerichtet werden, der von Mülheim bis Rodenkirchen fährt mit Halts auf beiden Rheinseiten möglichst mit nahegelegenen Anschluss an Straßenbahnhaltestellen beidseits des Rheins. So könnte die fehlende Verbindung von rechts- und linksrheinischen Stadtteilen im Kölner Südenia mittlrs ÖPNV endlich hergestellt werden und das Rheinufer wird aufgewertet.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
4	50	46	4

Stellungnahme Verwaltung

Die bisherigen Untersuchungen zur Einführung eines Wasserbusses oder Wassertaxis hatten ergeben, dass keine ausreichende Nachfrage generiert werden könnte. Die Verwaltung befürwortet den Vorschlag daher nicht.