

# **Bürgerhaushalt 2015**

## **TOP-15 Liste Bezirk Mülheim**



## Bürgerhaushalt 2015

Bürgervorschläge

Vorschlag für **Mülheim**

Rang **1** Vorschlagsnummer 161

Vorschlag für Mülheim Vorschlagsart Ausgabevorschlag

### Radweg auf Dellbrücker Mauspfad zwischen Neufelder Str. und Ostfriedhof

Der Straßenabschnitt auf dem Dellbrücker Mauspfad zwischen Neufelder Straße und Ostfriedhof ist sehr breit und verleitet Autofahrer daher zum schnellen fahren.

Gleichzeitig ist dies eine beliebte Strecke für Radfahrer, auch zum Erreichen des Kindergartens in der Kurve! Durch das einzeichnen von Radwegen auf der Fahrbahn (wie z.B. auch auf Teilen der Dellbrücker Hauptstr.) würde die Straße optisch verengt und die Nutzung für Radfahrer hervorgehoben. -> Erhoffter Nutzen: langsamere, rücksichtsvollere Fahrweise der Autofahrer

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
<b>3</b>	<b>49</b>	<b>44</b>	<b>5</b>

Stellungnahme Verwaltung

Der Vorschlag wird in das Arbeitsprogramm aufgenommen.

Bürgervorschläge

Rang	<b>2</b>	Vorschlagsnummer	62
Vorschlag für	Mülheim	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

**Gaaaannz viele Straßenbäume**

Generell sollten im Stadbezirk mehr Straßenbäume gepflanzt werden. Rühmliche Ausnahme ist die Bergisch Gladbacher Straße im Bereich Holweide. Aber auch dort gibt es links und rechts der Straße in den Vierteln noch viele Bereiche, wo selbst in Straßen, in denen es Platz gäbe, kein einziger Straßenbaum gepflanzt ist. Sehr aufgewertet durch Bäume würde z.B. die Piccoloministraße im Abschnitt von der Gerh.-Hauptmann-Straße bis zur Walter-Meckauer-Straße. Die Straße ist dort sehr breit aber auch sehr unschön.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
<b>2</b>	<b>38</b>	<b>36</b>	<b>2</b>

Stellungnahme Verwaltung

Für den Stadtteil Mülheim wird zurzeit ein Konzept für Straßenbaumpflanzungen erstellt. Nach Abschluss der Planung wird dieses Konzept der Bezirksvertretung für den Bezirk Mülheim vorgelegt. Sollte dieses Konzept Zustimmung finden, so sollen im Rahmen zur Verfügung stehender Mittel weitere mit Straßenbäumen schlecht versorgte Bereiche untersucht werden. Wegen zahlreicher Leitungen und Straßeneinbauten, Parkplätzen und anderen Nutzungen ist dies jedoch sehr aufwändig und langwierig.

Rang	<b>3</b>	Vorschlagsnummer	185
Vorschlag für	Mülheim	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

**Wilder Müll**

Leider ist momentan zu beobachten, dass das Stadtbild durch wilden Müll entstellt wird. Das fängt bei Hausmüll (!) an der einfach auf die Strasse gestellt wird (wer macht denn so etwas bitte?) und hört bei Einrichtungsgegenständen auf (wilder Sperrmüll). Einzelner Müll (besonders beliebt: leere Zigarettenpackungen, Kaffebecher, Verpackungen aller Art ...), erhöhen auch nicht gerade den Wohlfühlfaktor auf der Straße und ist kein Vorbild für unsere Kinder.

Hier muss dringend etwas getan werden! Hier muss die Stadt Abhilfe schaffen. Es gibt bekannt "Hotspots", wo immer wieder wilder Müll steht. Hier müssten die Kontrollen erhöht werden und regelrecht gegen den Müll angekämpft werden. Wieso stellen Menschen ihren Hausmüll auf die Strasse? Ist es Unwissen? Würde Aufklärung helfen? Hier könnten in Problemzonen eine Kombination aus häufigeren Leerungen und gezieltere Verfolgung der Straftäter helfen ...

Niemandem gefällt eine immer weitere Vermüllung des Stadtbildes. Man hat den Eindruck die Menschen machen es trotzdem, weil keine direkte Konsequenz droht.

Auch die Imbissverkäufer könnten weniger Verpackung benutzen, ein Döner muss nicht in fünf Schichten gepackt werden.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
<b>20</b>	<b>33</b>	<b>33</b>	<b>0</b>

Stellungnahme Verwaltung

Wilder Müll ist in Köln ein dauerhaftes Problem. Von Unwissen als Ursache kann jedoch nicht ausgegangen werden, neben Kampagnen zu diesem Thema durch die Stadt Köln leisten auch die Abfallwirtschaftsbetriebe der Stadt Köln (AWB) umfangreiche Aufklärungsarbeit. Mit kostenlosen Angeboten soll das Erlernen eines bewussten Umgangs mit der Stadtsauberkeit gefördert werden. In Tageseinrichtungen für Kinder und Schulen werden umweltgerechte Verhaltensweisen vermittelt und Kinder und Jugendliche motiviert, Verantwortung für das eigene Umfeld zu übernehmen. Das Beratungsangebot richtet sich auch an Erwachsene, um sie für das Thema Stadtsauberkeit zu gewinnen. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der AWB bieten Interessierten kostenlos Unterstützung an, wenn sie einen Beitrag leisten möchten, die Lebensqualität in Köln weiter zu erhöhen. Sie führen Aktionen und Informationsveranstaltungen in allen Stadtteilen durch und stellen Informationsmaterial zur Verfügung. Was die Abholung des Unrats angeht, gibt es in Köln mehr Angebote als in vielen anderen Städten. So kostet es etwa neben den regulären Müllgebühren nichts, wenn die AWB den Sperrmüll abholen, auch die Abgabe in den Wertstoff-Centern ist kostenlos. Trotz dieser Angebote kommt es immer wieder zu wilden Müllablagerungen. Diese werden im Auftrag der Stadt durch die AWB entfernt. Jeden Monat gehen viele Meldungen ein. An den genannten Stellen ermitteln die Müll-Detektive nach den Verursachern. Sie wirken zudem präventiv gegen die illegale Abladung von Abfall im öffentlichen Straßenland. Für die Bürgerinnen und Bürger hat die AWB verschiedene Möglichkeiten eingerichtet, über die wilde Müllablagerungen schnell und unkompliziert gemeldet werden können. Telefonisch über die 0221 9 22 22 22, per E-Mail an wildermuell@awbkoeln.de oder über die AWB App, deren Download kostenlos ist. Die AWB fährt neben den bekannten „Hot Spots“, die mittlerweile in deren Touren fest integriert sind, auf Abruf wilde Müllablagerungen an und beseitigt diese in der Regel binnen 24 Stunden. Das Kölner Straßenland und die Grünanlagen werden außerdem im Rahmen der personellen Möglichkeiten durch den Ordnungsdienst der Stadt Köln überwacht. Ziel ist es, durch Präsenz ordnungswidrigem Verhalten vorzubeugen und festgestelltes Fehlverhalten unter Beachtung des Verwarnungs- und Bußgeldkataloges konsequent zu ahnden. Die Bußgelder sind in diesem Bereich zwar sehr hoch, es ist jedoch in den wenigsten Fällen möglich einen

## **Bürgerhaushalt 2015**

### Bürgervorschläge

Verantwortlichen zu ermitteln und zu belangen. Wie Speisen in Imbissen verpackt werden, ist dem Betreiber überlassen. Nach § 5 der Kölner Stadtordnung sind Imbissbetreiber aber verpflichtet, an ihren Betrieben Abfallbehälter anzubringen und rechtzeitig zu entleeren. Außerdem haben sie alle Abfälle, die im Umkreis von 50 m um ihren Gewerbebetrieb anfallen und diesem zuzuordnen sind, unverzüglich zu entfernen.

Bürgervorschläge

Rang **4** Vorschlagsnummer 537  
Vorschlag für Mülheim Vorschlagsart Ausgabevorschlag

**Bolzplatz im FortXII Stammheim/Flittard**

In Köln-Stammheim gibt es das s.g. Fort XII und dort einen alten Fußballplatz, auf dem früher der TuS Stammheim gespielt hat. Dieser Platz wird immer noch von vielen Hobbyfußballern (Kinder, Jugendliche, Erwachsene) zum Bolzen genutzt, obwohl außer gelegentlichem Rasenmähen keine Pflege mehr erfolgt. Die 2 alten, baufälligen Tore spielen dabei keine Rolle mehr, weil i.d.R. quer gespielt wird. Die Gruppen markieren ihre Tore mit Taschen oder Ästen oder sowas.

Mein Vorschlag wäre folgender: es werden quer zum ehem. Fußballfeld je 2 kleine, witterungsfeste, Stahl Tore montiert. Also 4 Stück, sodass 2 Kleinfeld entstehen. Entsprechende Markierungen sind m.E. nicht notwendig. Die alten „Originaltore“ werden demontiert.

Ich möchte noch anmerken, dass das Fort mit seiner militärischen Geschichte im Bewusstsein der Stammheimer und Flittarder Bevölkerung m.E. nach keine besondere Rolle spielt. Das zu ev. Bedenken seitens der Denkmalschützer. Fußball wird dort eh dauernd gespielt.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
<b>4</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>0</b>

Stellungnahme Verwaltung

Der Vorschlag beinhaltet grundsätzlich eine gute Idee um den Sportplatz, ehemals Platz vom TuS Stammheim, für Kinder und Jugendliche spiel- und altersgerecht aufzuarbeiten. Eine gute Erreichbarkeit der Stadtteile Stammheim und Flittard ist für die Kinder und Jugendlichen gegeben. Der Sportplatz ist in genügendem Abstand zur vorhandenen Wohnbebauung. Eine Beeinträchtigung durch Fußballlärm im Rahmen des Immissionsschutzes ist somit nicht gegeben. In den Stadtteilen Flittard und Stammheim gibt es je einen Bolzplatz. Eine Erweiterung des Angebotes würde den Kindern und Jugendlichen in diesen Stadtteilen positiv zu Gute kommen. Die Verwaltung befürwortet die Umsetzung des Vorschlags. Die Kosten würden sich auf ca. 6.000 EUR belaufen.

Bürgervorschläge

Rang **5** Vorschlagsnummer 8  
Vorschlag für Mülheim Vorschlagsart Ausgabevorschlag

**Rheinboulevard Mülheim-Süd komplett beleuchten**

Leider fehlen auf einem Teilstück des Boulevards Lampen, so dass Spaziergehen, Laufen oder Skaten abends unsicher ist. Vielleicht sogar Leuchten installieren, die nur auf Anforderung angehen (Smarte City)

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
<b>2</b>	<b>28</b>	<b>27</b>	<b>1</b>

Stellungnahme Verwaltung

Um dieses Teilstück des Rheinboulevards optimal auszuleuchten, müssten 18 Leuchten Masten montiert werden, dazu wären ca. 700 Meter Tiefbau sowie Kabelverlegung notwendig. Die geschätzten Kosten belaufen sich hierfür auf ca. 100.000 EUR. Projekte dieser Art sind aufgrund der notwendigen Kosteneinsparungen aus Sicht der Verwaltung nicht umsetzbar.

Rang	<b>6</b>	Vorschlagsnummer	183
Vorschlag für	Mülheim	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

**Fußgängerampel oder Zebrastreifen Dellbrücker Hauptstr / Mielenforster Str.**

Die Überquerung der Dellbrücker Hauptstr./Mielenforster Str. ist aufgrund der unübersichtlichen Kreuzung sehr gefährlich, besonders im Dunkeln. Von der Hatzfeldstr. kommend mit Ziel Strundener Str. ist es wegen der langgezogenen Kurve der Mielenforster Str. besonders schwer, nahende Fahrzeuge zu sehen. Aber auch tagsüber erlebe ich insbesondere ältere Bürger, die sich kaum über die Kreuzung trauen, weil die Strecke Hauptstr./Mielenforster Str. stark befahren ist und sich auch viele Autofahrer nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung halten. Deshalb plädiere ich für eine Fußgängerampel oder zumindest für einen Zebrastreifen.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
<b>2</b>	<b>24</b>	<b>24</b>	<b>0</b>

Stellungnahme Verwaltung

Nach den Verwaltungsvorschriften (VwV) zu § 26 Straßenverkehrsordnung (StVO) sollten Fußgängerüberwege in der Regel nur angelegt werden, wenn es erforderlich ist, dem Fußgänger Vorrang zu geben, weil er sonst nicht sicher über die Straße kommt. Dies ist jedoch nur dann der Fall, wenn es die Fahrzeugstärke zulässt und es das Fußgängeraufkommen nötig macht. Weiterhin ist in der Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) geregelt, dass Fußgängerüberwege ausreichend weit voneinander entfernt sein müssen. Von der Strundener Str. ausgehend ist auf der Dellbrücker Hauptstr. in ca. 90m Entfernung eine gesicherte Überquerung per LSA möglich. Entgegengesetzt ist in ca. 200m auf der Mielenforster Str. ein FGÜ vorhanden. Des Weiteren ist aufgrund der Breite der Straße von min. 10m an dieser Stelle kein FGÜ ohne Querungshilfe möglich. Ob eine LSA oder Querungshilfe dort aufgrund der Unübersichtlichkeit möglich wäre, wäre nach entsprechender Beschlussfassung zu überprüfen.

Bürgervorschläge

Rang	<b>7</b>	Vorschlagsnummer	196
Vorschlag für	Mülheim	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

**Verkehrsberuhigung Mülheim**

Obwohl Mülheim, der bevölkerungsreichste Stadtteil ist, werden täglich 40.000 Autos hier durchgeschleust. Das ist besonders für die vielen Kinder, die hier leben, eine Gefahrenquelle, nicht zu letzt wegen des Feinstaubes! zudem wird Mülheim durch den Clevischen Ring in zwei Teile geteilt.

Ich bitte die Stadt Köln - für unsere Kinder - hier etwas zu ändern und den Stadtteil verkehrstechnisch zu beruhigen!

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
<b>6</b>	<b>35</b>	<b>29</b>	<b>6</b>

Stellungnahme Verwaltung

Die Verwaltung plant bereits in 2015 eine umweltfreundliche Signalsteuerung im Zuge des Pfälzischen/Bergischen Ringes zwischen Grünstraße und Mülheimer Zubringer in Betrieb zu nehmen. Durch eine Verstetigung des Verkehrsflusses soll eine Reduzierung des Schadstoffausstoßes der KFZ und damit eine Verbesserung der Luft- und Lebensqualität in den angrenzenden Stadtteilen erreicht werden. Eine Sensorik der Luftchemie wird kritische Schadstoffsituationen prognostizieren und vor Erreichen der Grenzwerte steuernd in die Verkehrsabläufe eingreifen.

Bürgervorschläge

Rang **8** Vorschlagsnummer 470  
Vorschlag für Mülheim Vorschlagsart Ausgabevorschlag

**Schließen der Lücken im Radwegenetz entlang der Bergisch Gladbacher Straße, z.B. durch Einrichten von Schutzstreifen**

- aus Dellbrück kommend in Richtung Mülheim: von der Buschfeldstraße bis zur ARAL-Tankstelle (Honschaftstraße) sowie ab der Carlswerkstraße /Bahnunterführung bis zur Holweider Str. bzw. Genovevastraße
- aus Mülheim kommend in Richtung Dellbrück: vom Cle

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
<b>2</b>	<b>23</b>	<b>23</b>	<b>0</b>

Stellungnahme Verwaltung

Auf der Bergisch Gladbacher Straße ist nach erster Einschätzung der Einsatz eines Schutzstreifens auf Grund der vorhandenen Verkehrsbelastung nicht empfehlenswert, im Einzelnen müsste geprüft werden, wie der Radverkehr sicher geführt werden kann. Eine Bearbeitung ist Seitens der Verwaltung derzeit nicht vorgesehen.

Bürgervorschläge

Rang **9** Vorschlagsnummer 5  
Vorschlag für Mülheim Vorschlagsart Ausgabevorschlag

**Mehr Kontrolle des Ordnungsamtes auf der Buchheimer Str.**

Da sich leider immer mehr aggressive Betrunkene vor dem Parkplatz am REWE und Netto versammeln, sollte hier mehr kontrolliert werden

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
<b>9</b>	<b>30</b>	<b>26</b>	<b>4</b>

Stellungnahme Verwaltung

Das öffentliche Straßenland wird regelmäßig durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Ordnungsdienstes kontrolliert. Hierbei sind stadtweit eine Vielzahl von „Brennpunkten“ bekannt, die regelmäßig angefahren werden. Nach § 11 der Kölner Stadtordnung sind Störungen in Verbindung mit Alkoholkonsum, wie beispielsweise Belästigung von Personen, untersagt. Festgestelltes ordnungswidriges Verhalten wird insofern konsequent geahndet. Vor dem Hintergrund, dass durch den Ordnungsdienst wechselnde Bereiche zu überwachen sind, ist eine dauerhafte Präsenz an bestimmten Örtlichkeiten nicht gewährleistet. Kontrollen können daher ausschließlich im Rahmen der personellen Kapazitäten vorgenommen werden.

Rang	<b>10</b>	Vorschlagsnummer	123
Vorschlag für	Mülheim	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

**Öffentliche Toiletten am Bahnhof Mülheim bauen**

Erst kürzlich wurde aus Mitteln des Programms Mülheim 2020 der Platz vor dem Bahnhof Mülheim als Endpunkt der ebenfalls aufgewerteten Frankfurter Straße neu gestaltet. Vergessen wurde dabei die Einrichtung öffentlicher Toiletten. Der Bahnhof Mülheim wird täglich von mehreren tausend Pendlerinnen und Pendlern genutzt. Er ist wichtiger Umsteigepunkt zu den Stadtbahnlinien 13 und 18. Ob die Gestaltung des Bahnhofvorplatzes gelungen ist, mag dahingestellt bleiben. Mit dem Verzicht auf öffentliche Toiletten wird aber weiterhin nicht verhindert, dass die Ränder des Platzes als "Pinkelecken" gebraucht werden. Eine Abwertung des Platzes ist damit vorprogrammiert. Die Stadt sollte daher entweder die Bahn auffordern, in ihrem Gebäude Toiletten anzubieten, oder selbst ein Toilettengebäude errichten.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
<b>1</b>	<b>27</b>	<b>24</b>	<b>3</b>

## Stellungnahme Verwaltung

Im Rahmen der Prüfung zur Umsetzung der Maßnahmen aus dem Toilettenkonzept, wurde auch der Standort Bahnhof Mülheim von der Bezirksvertretung Mülheim als Wunschstandort benannt. Zur Zeit findet die verwaltungsinterne Abstimmung statt. Erst dann kann eine Entscheidung bezüglich des Standortes getroffen werden.

Bürgervorschläge

Rang **11** Vorschlagsnummer 316  
 Vorschlag für Mülheim Vorschlagsart Ausgabevorschlag

**Kein Durchgangsverkehr auf der Mülheimer Freiheit / Dünnwalder Straße**

Seit an der Kreuzung Clevischer Ring / Dünnwalder Straße das Linksabbiegen auf den Clevischen Ring Richtung Mülheimer Zubringer wieder erlaubt ist, hat der Durchgangsverkehr (LEV, GL, D, E usw.) im Bereich Deutz-Mülheimer-Str. / Mülheimer Freiheit / Dünnwalder Str. so immens zugenommen, dass Lärm und Gestank oft unerträglich sind. Außerdem ist es für Fussgänger schwierig geworden, die Straßen zu überqueren. Radfahrer werden riskant überholt. Obwohl Zone 30 auf einigen Abschnitten gilt, scheint das die wenigsten Autofahrer zu interessieren.

Wenn in den nächsten Jahren das ehemalige KHD-Gelände bebaut wird, wird das noch mehr Anliegerverkehr nach sich ziehen.

Die Anwohner im Bereich von mind. 300 m vor und nach der Mülheimer Brücke haben auch noch eine erhöhte Belastung durch den Flugverkehr.

Deshalb mein Wunsch: Kein Durchgangsverkehr auf den oben genannten Straßen.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
<b>4</b>	<b>20</b>	<b>19</b>	<b>1</b>

Stellungnahme Verwaltung

Um die Situation im Bereich der Wegeverbindung Dünnwalder Straße und Mülheimer Freiheit zu verbessern, sind Seitens der Verwaltung im Bereich des Knotenpunktes Mülheimer Freiheit/Buchheimer Straße/Münzstraße bereits zwei bauliche Einengungen mit Fußgängerüberwegen geplant. Mit dieser Maßnahme wird die gefahrene Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge deutlich verlangsamt. Hierdurch wird die Attraktivität, die Wegeverbindung als Umfahrung zu nutzen, für den Fahrzeugführer herabgesetzt, wodurch die Verkehrsmengen auch im Bereich der Dünnwalder Straße reduziert werden können. Die Umsetzung der Maßnahme ist im Jahr 2015 geplant. Durch diese Maßnahme werden die Attraktivität der Wegeverbindung Mülheimer Freiheit/Dünnwalder Straße für den Schleichverkehr reduziert sowie die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer deutlich verbessert.

Rang	<b>12</b>	Vorschlagsnummer	227
Vorschlag für	Mülheim	Vorschlagsart	Sparvorschlag

**Anleinplicht für Hunde**

Verstärkte Prüfung und Ahndung der Anleinplicht für Hunde im Bereich um das Tierheim Köln-Dellbrück: Der Bereich um das Tierheim Köln-Dellbrück wird auch von Hundebesitzern genutzt, um ihre Hunde auszuführen und missachten dabei regelmäßig die dort geltende Anleinplicht. Dies ist insofern problematisch, als dass sich sehr häufig die frei laufenden Hunde von ihren Besitzern nicht abrufen lassen und es nicht selten während der Gassigehzeit der Hundebegleiter mit den Tierheimhunden zu mitunter gefährlichen Situationen kommt. Nicht alle Hunde sind miteinander verträglich und durch ein Durchsetzen der Anleinplicht können gefährliche Situationen vermieden werden. Hierdurch könnten Einnahmen erzielt und die Sicherheit (von Mensch und Tier) erhöht werden.

P.S. es fehlt die Vorschlagsart "Einnahmen"

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
<b>3</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>0</b>

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. Die Überwachungstätigkeiten werden je nach Beschwerdelage und personellen Verfügbarkeiten angepasst; dies bedeutet das 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, das Umfeld des Tierheimes in Dellbrück in den nächsten Wochen intensiver hinsichtlich der Anleinplicht 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 **13** Vorschlagsnummer 502  
 Vorschlag für Mülheim Vorschlagsart Sparvorschlag

**Mülheimer Brücke, viele Lkws zu schwer**

Öfters fahre ich mit dem Rad über die Mülheimer Brücke. Hierbei fällt mir immer auf, dass hier Riesen-Lastwagen unterwegs sind. Das sind Zugmaschinen mit dreiachsigem Auflieger. Diese wiegen ganz sicher über 30 Tonnen. Auf der Mülheimer Brücke besteht aber eine Beschränkung, es dürfen nur Fahrzeuge bis 30 Tonnen die Brücke befahren. Nach meinen Zählungen und darauf beruhenden Hochrechnungen befahren über 2000 zu schwere Lkw täglich die Brücke.

Eine Kontrolle der Lkw durch die Polizei habe ich bisher nicht feststellen können.

Da die Brücke Kölner Eigentum ist, könnte das Kölner Ordnungsamt diese Kontrollen vornehmen. Vielleicht kann man hierdurch einen baldigen Einsturz der Mülheimer Brücke vermeiden und spart sich so einen Brückenneubau.

Nebenbei bemerkt: An die 30 km/h, die die Lkw auf der Brücke nur fahren dürfen, hält sich vielleicht jeder zehnte.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
<b>2</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>0</b>

Stellungnahme Verwaltung

Im Bürgervorschlag wird darauf hingewiesen, dass das LKW-Verbot für Fahrzeuge über 30 Tonnen und die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km nicht eingehalten wird. 2013 wurde die Brücke für LKW über 30 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht gesperrt und die Geschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt. Im Dezember 2014 wurde die verkehrsrechtliche Beschilderung (Gewichtsbeschränkung) vom zulässigen Gesamtgewicht auf das tatsächliche Gesamtgewicht von 30 Tonnen geändert. Die Stadt Köln, Ordnungs- und Verkehrsdienst, darf nach § 48 Abs. 3 des Ordnungsbehördengesetz NRW Geschwindigkeitsüberwachungen mit stationären oder mobilen Messgeräten nur an Gefahrenstellen durchführen. Die Zuständigkeit für Gewichtskontrollen von LKW liegt bei der Polizei, die zusätzlich auch unabhängige Geschwindigkeitskontrollen per Laser durchführen kann. Diese wird den LKW-Verkehr aufgrund der geänderten verkehrsrechtlichen Beschilderung im 1. Quartal 2015 verstärkt stichprobenartig überprüfen.

## Bürgerhaushalt 2015

### Bürgervorschläge

Rang **14** Vorschlagsnummer 401  
Vorschlag für Mülheim Vorschlagsart Ausgabevorschlag

#### Flüchtlingsheim

Ehemaliges Seniorenheim in Stammheim steht leer. Es würde sich sehr gut als Flüchtlingsheim anbieten.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
<b>4</b>	<b>29</b>	<b>23</b>	<b>6</b>

#### Stellungnahme Verwaltung

Bei dem Seniorenheim handelt es sich vermutlich um das Ulrich-Haberland-Haus. Die Verwaltung hat das Objekt, das unter Denkmalschutz steht, bereits Anfang 2013 geprüft. mit dem Ergebnis, dass der bauliche Zustand sehr schlecht ist; es wären sehr umfangreiche Sanierungsmaßnahmen erforderlich (mind. 8 Mio. EUR). Vor diesem Hintergrund wurde das Projekt nicht weiterverfolgt.

Rang	<b>15</b>	Vorschlagsnummer	647
Vorschlag für	Mülheim	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

**Bahnhofvorplatz**

Der neu gestaltete Bahnhofsvorplatz von Köln Mülheim ist jetzt nur noch ein trauriger Betonplatz. Sollen demnächst dort Zirkusveranstaltungen stattfinden? Früher als Parkplatz hatte er wenigstens einen Nutzen. Jetzt ist da nur noch ein großer unbenutzter Betonplatz mit zwei kleinen Bäumen. Hier sollte man zumindest mehr Bäume und ggf. Sträucher pflanzen. Zudem wären einige Bänke dort auch angebracht. Vielleicht würde sich auch ein Künstler finden, der dort gerne eine Skulptur präsentieren würde. Auch würden sich die vielen Reisenden darüber freuen, wenn, wie früher, dort ein Imbissstand stehen dürfte.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
<b>0</b>	<b>19</b>	<b>18</b>	<b>1</b>

Stellungnahme Verwaltung

Die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes Mülheim ist ein wichtiges Projekt des Strukturförderprogramms "MÜLHEIM 2020" im Handlungsfeld Städtebau und steht im engen Zusammenhang mit den beiden weiteren Projekten "Optimierung und Belebung Wiener Platz" sowie Umgestaltung "Frankfurter Straße". Der Entwurf zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes wurde in einer Informationsveranstaltung am 11.03.2011 mit der interessierten Öffentlichkeit diskutiert. Anregungen der Bürgerinnen und Bürger flossen in die Überarbeitung des Entwurfes ein. Der Bahnhofsvorplatz Mülheim war vor seinem Umbau eine ungeordnete und unattraktive Parkplatzfläche. Er wurde seiner Bedeutung als Eingang für Mülheim, insbesondere für Besucherinnen und Besucher, die mit der Bahn anreisen, in keiner Weise gerecht. Die Platzfläche war baulich in einem schlechten Zustand und bot keine Aufenthaltsqualität. Die bestehenden Parkplätze verhinderten eine direkte Verbindung zwischen Bahnhof und U-Bahn beziehungsweise Frankfurter Straße. Daher stand für das neue Gestaltungskonzept die Neuordnung und Konzentration einzelner Funktionen im Vordergrund, um einen übersichtlichen Platz zu schaffen, der ankommenden oder wartenden Reisenden insbesondere gute Sichtbeziehungen in den sich anschließenden Stadtraum ermöglicht. Stellplätze für Autos, Taxen und Fahrräder sind nördlich des Bahnhofseingangs gebündelt angeordnet worden. Für diesen Platz steht somit nicht das Verweilen im Vordergrund. Er erfüllt vielmehr die Funktion eines "Trittsteins", der die Reisenden in den Stadtteil hinein über die neu gestaltete Frankfurter Straße bis hin zum ebenfalls erneuerten Wiener Platz leitet. Entsprechend wurde eher eine reduzierte Möblierung mit wenigen Sitzelementen und Einzelbäumen gewählt sowie eine bewusst großzügige Platzfläche geschaffen, die mit einem hochwertigen Pflasterstein versehen ist. Weitere Möblierungen sowie Bepflanzungen werden für den erst im März 2014 fertiggestellten Bahnhofs-vorplatz Mülheim abgelehnt, da dies förderschädlich ist und die Zuschüsse des Strukturförderprogramms Mülheim 2020 damit zurückzuzahlen sind. Auch der Vorschlag, einen Imbissstand vor dem Bahnhof zu platzieren, ist kritisch zu betrachten. Wichtige Sichtbeziehungen sowie die einheitliche Gestaltung werden beeinträchtigt. Auch eine zwingende Notwendigkeit hierfür wird nicht gesehen, da der Zugang vom Bahnhofsvorplatz zu den zahlreichen und direkt angrenzenden gastronomischen Angeboten auf der Frankfurter Straße sowie zu dem denkmalgeschützten Kioskhäuschen durch die Einbeziehung der angrenzenden Kreuzungsfläche in die Umbaumaßnahmen nun deutlich verbessert wurde.

# **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
<b>19</b>	<b>349</b>	<b>341</b>	<b>8</b>

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	<b>2</b>	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
<b>17</b>	<b>282</b>	<b>282</b>	<b>0</b>

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	<b>3</b>	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
<b>15</b>	<b>216</b>	<b>203</b>	<b>13</b>

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	<b>4</b>	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
<b>13</b>	<b>140</b>	<b>132</b>	<b>8</b>

#### 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	<b>5</b>	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
<b>3</b>	<b>99</b>	<b>98</b>	<b>1</b>

## 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	<b>6</b>	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
<b>8</b>	<b>98</b>	<b>94</b>	<b>4</b>

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	<b>7</b>	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
<b>22</b>	<b>108</b>	<b>90</b>	<b>18</b>

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.

Rang	<b>8</b>	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
<b>7</b>	<b>80</b>	<b>75</b>	<b>5</b>

## 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.

Bürgervorschläge

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
<b>6</b>	<b>76</b>	<b>72</b>	<b>4</b>

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	<b>10</b>	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
<b>36</b>	<b>104</b>	<b>83</b>	<b>21</b>

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 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.

Rang	<b>11</b>	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
<b>17</b>	<b>75</b>	<b>63</b>	<b>12</b>

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](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	<b>12</b>	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
<b>1</b>	<b>58</b>	<b>54</b>	<b>4</b>

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
<b>0</b>	<b>51</b>	<b>47</b>	<b>4</b>

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	<b>14</b>	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
<b>3</b>	<b>54</b>	<b>48</b>	<b>6</b>

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
<b>4</b>	<b>50</b>	<b>46</b>	<b>4</b>

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.