

Bürgerhaushalt 2015

TOP-15 Liste Bezirk Rodenkirchen

Vorschlag für Rodenkirchen

Rang **1** Vorschlagsnummer 48

Vorschlag für Rodenkirchen Vorschlagsart Ausgabevorschlag

Zebrastrreifen für die Grundschüler in der Cäsarstraße

Die Schüler, Eltern und Lehrerschaft der Grundschule in der Cäsarstraße in Bayenthal sehen dringenden Bedarf für die Einrichtung eines Zebrastrreifens über die Schillerstraße. Das Amt für Straße und Verkehr hat den Bedarf bestätigt, aber bisher nichts unternommen.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
11	79	76	3

Stellungnahme Verwaltung

Der Hinweis wird durch die Verwaltung sofort aufgenommen. Es muss jedoch eine Prüfung unter Berücksichtigung der Vorgaben aus der Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) erfolgen.

Rang	2	Vorschlagsnummer	469
Vorschlag für	Rodenkirchen	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

Frisches Wasser für den Kalscheurer Weiher

Der Kalscheurer Weiher, ein Kleinod zur Erholung der Kölner Bürger. Seit über drei Jahren fehlen aufgrund eines Diebstahls zwei Solarzellen, die die Umwälzpumpe im Weiher betreiben sollen. Das funktioniert nur in beschränktem Ausmaß, da die Solarzellen fehlen. Dadurch ist die Wasserqualität des Weihers stark gefährdet. Außerdem besteht bei der Umwälzpumpe immer der Zustand, dass sie durch Schlamm und Pflanzen verstopft ist und nur unzulänglich arbeitet. Jedweder Versuch des Vereins, die Pumpe wieder richtig in Gang zu bringen hat bisher versagt. Nach 2 Wochen war der wieder alles verstopft und nicht funktionstüchtig. Unser Vorschlag dies zu ändern ist folgender:

1. Ersatz der fehlenden Solarzellen bzw. Bau zusätzlicher Solarzellen
2. Bau einer Wasserfontäne/ Springbrunnens um mehr Sauerstoff dem Wasser zuführen zu können.

Man muss wissen, dass der See keinen natürlichen Wasserzufluss hat und demnach jedes Jahr stark mit Algen und Laichkraut zu kämpfen hat. Außerdem besteht am See selber keine Möglichkeit eine solche Anlage durch einen normalen Stromanschluss zu betreiben. Andere Seen in Köln, wie z. B. der See im Blücherpark verfügen über eine solche Wasserfontäne. Für den Verein "Unser Kalscheurer Weiher e.V." wäre es wichtig, auch um dem Ziel des Vereins nachkommen zu können, wenn der Sauerstoffgehalt des Sees auf diese Art und Weise verbessert werden könnte. Fische und Pflanzen und die Kölner Bürger würden profitieren.

Es wäre zu prüfen, ob die Leistung der Solarzellen ausreicht, einen solchen Springbrunnen bei entsprechender Sonneneinstrahlung zu aktivieren. Wenn nicht sollten zusätzliche Energiequellen (Solarzellen) für ein solches Vorhaben installiert werden. Die Grundanlage ist bereits vorhanden und brauchte dann nur ergänzt werden.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
6	68	68	0

Stellungnahme Verwaltung

Der Ausschuss Umwelt und Grün hat in seiner Sitzung am 17.02.2011 einstimmig die Konzeption zur Gewässersanierung beschlossen. Die Konzeption sah u.a. vor, auch die Speisung beim Kalscheurer Weiher von Trink-/ auf Grundwasser um zustellen. Aufgrund von erhöhten PFT - Gehalten (Perfluorierte Tenzide) in den Grundwasserhorizonten im Kölner Süden muss die Maßnahme auf unbestimmte Zeit zurückgestellt werden. Darüber hinaus wurde bereits in 2006 ein doppelter Gürtel aus technischen Feuchtgebieten vor die Insel gesetzt. Zudem wurde in 2008 eine Solarumwälzpumpe in der Mitte des Weihers installiert, die Wasser hinter die Gürtel zur Reinigung fördert. Fehlende Solarmodule sind selbstverständlich zu ersetzen. Eine Wasserfontäne war in der Konzeption nicht vorgesehen. Eine solche Installation mit Strombetrieb würde Kosten von über 100.000 EUR verursachen, da in unmittelbarer Nähe kein Stromanschluss vorhanden ist. Wie bei allen Kölner Weihern wird auch beim Kalscheurer Weiher jährlich der Fischbestand und die Wasserqualität überprüft.

Bürgervorschläge

Rang	3	Vorschlagsnummer	444
Vorschlag für	Rodenkirchen	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

Street-Workout Park

Da es im Moment den Trend gibt seinen Körper zu trainieren und zu stärken, stellt sich die Frage welche Alternative zum Fitnessstudio es gibt. Denn dieses ist meistens überfüllt, verschwitzt und kostet viel Geld, oft mit Jahresverträgen aus denen man dann nicht mehr so schnell raus kommt.

Deswegen schlage ich der Stadt Köln vor im Vorgebirgspark eine alternative Trainingsmöglichkeit zu errichten. Bestehend aus Metallgerüsten wird jedem die Möglichkeit gegeben mit seinem eigenen Körpergewicht kostenlos, jeder Zeit und in der Natur zu trainieren.

So ein Park besteht aus verschiedenen Stangen und Gerüsten die jedem die Möglichkeit geben, diese mit etwas Kreativität für die verschiedensten Übungen zu benutzen um den ganzen Körper zu trainieren.

Diese "Street Workout Parks" gibt es schon in vielen anderen europäischen Städten aber auch in Deutschland werden es immer mehr. Die Sportart kommt aus Amerika und wird immer populärer, hat sogar Ihre eigenen Weltmeisterschaften.

Nur besteht ohne die Trainingsmöglichkeiten nicht die Möglichkeit diese zu praktizieren. Da der Bedarf nach einem solchen Park auf jeden Fall auch in Köln besteht, kann man am Beispiel des Hiroshima-Nagasaki Park am Aachenerweiher sehen, wo viele Anhänger des Sports die Stangen zum Training nutzen. Einen richtiger "Street Workout Park" ist also von den Bürgern Kölns auf jedenfall gefragt. Als kostenlose Alternative zum Fitnessstudio und als Möglichkeit eine neue Sportart zu praktizieren. Ich schlage also vor einen so einen Street-Workout Park im Vorgebirgspark zu bauen. Um sich eine Vorstellung zu machen wie so ein Park aussehen sollte:

<http://img1.flowparks.com/System-Street-Workout,bhd,a,gaa.jpg>

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
14	67	64	3

Stellungnahme Verwaltung

Der Vorschlag greift richtigerweise eine Entwicklung in der Sportlandschaft auf. Solche Bewegungsmöglichkeiten liegen im Trend. Dementsprechend sind bereits sechs Bewegungsparcours in Köln entstanden. Gemeinsam mit der Verwaltung und der Sporthochschule Köln finden Gespräche und Planungen statt, wie und an welchen Standorten ein öffentliches Sportangebot im Freiraum noch weiterentwickelt werden kann. In diese Gespräche und Überlegungen wird der Vorschlag einfließen. Pro Bewegungsparcours ist nach den bisherigen Erfahrungen mit Kosten von ca. 60.000 EUR zu rechnen.

Bürgervorschläge

Rang	4	Vorschlagsnummer	216
Vorschlag für	Rodenkirchen	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

Verlängerung Linie 13

Die Linie 13 sollte unbedingt vom Sülzgürtel/Endhaltestelle bis Bonner Straße verlängert werden. Grund: Direkte Verbindung der Linie 13 zur Nord-Süd-Fahrt schaffen und dadurch bessere Verkehrsanbindung für Bürger aus den Stadtteilen Zollstock, Raderberg, Bayenthal, Marienburg.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
6	71	64	7

Stellungnahme Verwaltung

Die Verlängerung der Stadtbahnlinie 13 von der Haltestelle Sülzgürtel bis zur Bonner Straße und ggf. zum Rheinufer wird auch von der Stadtverwaltung und der KVB als eines von mehreren wichtigen Projekten zur Vervollständigung des Kölner Stadtbahnnetzes angesehen. Vor Eintritt in eine konkrete Planung sind aber noch inhaltliche Fragstellungen grundsätzlicher Art, wie beispielsweise die Art der Unterquerung des Güterbahnhofs Eifeltor sowie die Finanzierungsmöglichkeiten zu klären. Aufgrund anderer prioritärer Stadtbahnmaßnahmen und der noch zu prüfenden Finanzierungsmöglichkeiten ist jedoch erst mittel- bis langfristig mit einer Umsetzbarkeit zu rechnen.

Rang	5	Vorschlagsnummer	31
Vorschlag für	Rodenkirchen	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

Seerosengarten Vorgebirgspark Köln

Sehr geehrte Damen und Herren,
der Seerosenteich und die dazu gehörigen Ziergärten müssen unbedingt saniert werden. Dieser Park gehört zum Kulturerbe Kölns und wurde erbaut und geplant von Fritz Encke. Dieses Stück Park steht, wie der ganze Vorgebirgspark, unter Denkmalschutz!!! Er dümpelt so vor sich hin und wurde pflegetechnisch seit 1980 immer mehr vernachlässigt. Alle Springbrunnen sind über die Jahre verschwunden, was sehr schade und auch sehr langweilig ist. Über die Jahre sind so gut wie alle Rosenstöcke verschwunden, die gerade diesen wunderschönen Park zu dem machten, was er war. Das Becken bricht auseinander. Mauerwerk und Treppen brechen auseinander und verschieben sich. So richtig beliebt ist er eigentlich nur noch für Kiffer, Junkies und Hundebesitzer die nichts anderes zu tun haben, ihren Hund im Becken zu baden. Das hat dieser Park niemals verdient. Er hat es verdient gepflegt und erhalten zu werden!!! Auch gibt es hier ein großes Efeu Problem. Es wuchert alles zu, auch die noch vorhandenen und schönen Flieder Sträucher. Außerdem zerstört es das Mauerwerk. Dieses Stück Park hat unbedingt Pflege, Sanierung und ihre Aufmerksamkeit verdient, alleine deshalb, weil er wohl die letzten Jahre so ziemlich vergessen wurde. Durch mein arrangement ist er mittlerweile wenigstens sauber, es sind endlich mehr Mülleimer dort und nun kommen auch noch Schilder ins/ans Becken, die zeigen, dass das Becken nicht betreten werden darf. Das habe ich geschafft. Aber es gibt noch sehr viel zu tun.

Somit stelle ich nun hiermit den Antrag für eine Sanierung, des Seerosenteich Becken. Alleine diese Sanierung wird schon sehr kostenaufwendig sein. Das hätte man sich ersparen können, wäre die Stadt etwas pfleglicher mit diesem Erbe umgegangen.

Somit hoffe ich sehr auf ihre Hilfe und verbleibe mit

freundlichen Grüßen

***** an dieser Stelle wurde von der Moderation der Name aus dem Beitrag entfernt.

(Patin Seerosengarten Vorgebirgspark Köln)

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
4	51	46	5

Stellungnahme Verwaltung

Der gesamte Vorgebirgspark ist als Gartendenkmal ausgewiesen. Der Pflegezustand kann als gut bezeichnet werden. Die architektonischen Gärten sind in einem ebenfalls guten Zustand und lassen die Grundstruktur der historischen Anlage gut erkennen. Lediglich das langgezogene Wasserbecken ist in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Dies liegt vor Allem auch an der Konstruktion der Abdichtung mit Folie und der Tatsache, dass im Winter das Wasser abgelassen wird und die Folie somit frei den Witterungseinflüssen ausgesetzt ist. Darüber hinaus ist die Randbefestigung erneuerungsbedürftig sowie auch die Abdeckplatten der Mauer. Die o.g. Schäden sind erfasst und die Kosten der Sanierung werden auf ca. 50.000 EUR geschätzt. Die Finanzierung ist noch nicht gesichert. Insofern kann auch noch kein Zeitrahmen der Maßnahme formuliert werden.

Bürgerhaushalt 2015

Bürgervorschläge

Rang **6** Vorschlagsnummer 478
Vorschlag für Rodenkirchen Vorschlagsart Ausgabevorschlag

Radwege dringend sanieren

Sanierung der Radwege im Bezirk, insbesondere Bonner Landstr., Brühler Str./Brühler Landstraße, Gürtel im Bereich Marienburg/Bayenthal, sowie Raderberg/Zollstock, aber auch Weißer Rheinbogen

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
0	36	35	1

Stellungnahme Verwaltung

Die Radwege im Weißer Bogen und teilweise entlang des Gürtels befinden sich bereits im Radwegesanierungsprogramm und werden voraussichtlich in 2015 saniert. Die Brühler Landstraße (B 51) und die Bonner Landstraße (L 186) befinden sich zum größten Teil in der Baulast des Landesbetriebes Straßen NRW, die Anregung wird dorthin weitergeleitet.

Bürgervorschläge

Rang	7	Vorschlagsnummer	301
Vorschlag für	Rodenkirchen	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

Beleuchtung im Vorgebirgspark-Zollstock

Beleuchtung im Vorgebirgspark .
Zumindest von 18-22 h wäre das im Winter zur Sicherheit aller Jogger, Spaziergänger, Hundebesitzer, Fahrradfahrer notwendig.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
3	26	26	0

Stellungnahme Verwaltung

Die Abschaltung der Beleuchtung im Vorgebirgspark kann nur über ein Signal gesteuert werden, das mit der Straßenbeleuchtung gekoppelt ist. Die Beleuchtung im Park erfolgt abends zeitgleich mit der Einschaltung der Straßenbeleuchtung, jedoch erlischt nach 15 Minuten die Beleuchtung im Park. Die Verlängerung der Beleuchtung ist technisch nicht möglich, da dieses Signal nicht flexibel geschaltet werden kann. Es wäre nur die ganznächtige Beleuchtung möglich, die mit der Straßenbeleuchtung abends eingeschaltet bzw. morgens abgeschaltet wird. Die Kosten hierfür belaufen sich auf ca. 3.000 EUR pro Jahr. Zusätzlich würden Kosten für die Wartung, die Instandsetzung und die Neuanschaffung entstehen. Die Einschaltung nur jeder zweiten Leuchte würde die Gesamtkosten halbieren.

Bürgerhaushalt 2015

Bürgervorschläge

Rang **8** Vorschlagsnummer 329
Vorschlag für Rodenkirchen Vorschlagsart Ausgabevorschlag

Radweg Schönhauser Strasse

Der Radweg Schönhauser Strasse wird saniert, bis zur Kreuzung mit der Bonner Strasse verlängert (hört unvermittelt 50 m vor der Kreuzung auf), verbreitert und für beide Fahrrichtungen zugelassen.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
0	23	23	0

Stellungnahme Verwaltung

Es ist vorgesehen, den Radverkehr auf der Schönhauser Straße auf Dauer auf der Fahrbahn zu führen, die Benutzungspflicht der Radwege ist bereits aufgehoben worden. Ein Umbau der Schönhauser Straße ist im Zusammenhang mit dem 3. Bauabschnitt der Nord-Süd Stadtbahn vorgesehen.

Bürgerhaushalt 2015

Bürgervorschläge

Rang **9** Vorschlagsnummer 162
Vorschlag für Rodenkirchen Vorschlagsart Ausgabevorschlag

Radwegsanierung Schönhauser Straße

Der Radweg Schönhauser Str. zw. Gustav Heinemann Ufer und Bonner Straße ist eine Zumutung. Er benötigt dringend mindestens eine neue Oberfläche.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
2	29	25	4

Stellungnahme Verwaltung

Es ist vorgesehen, den Radverkehr auf der Schönhauser Straße auf Dauer auf der Fahrbahn zu führen, die Benutzungspflicht der Radwege ist bereits aufgehoben worden. Ein Umbau der Schönhauser Straße ist im Zusammenhang mit dem 3. Bauabschnitt der Nord-Süd Stadtbahn bereits vorgesehen.

Bürgervorschläge

Rang	10	Vorschlagsnummer	461
Vorschlag für	Rodenkirchen	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

Neuer P+R-Bahnhof Godorf Autobahn

Die an der Arnoldshöhe geplante P+R-Anlage ist deplatziert! Die A555 staut sich bis tief in den Süden. Daher ist es zwingend nötig, bereits in Godorf die Pendler abzuholen.

Allerdings ist die von der A555 führende L150 (Kerkrader Str.) ebenfalls überlastet. Besonders der Bereich am Hafen, also in der Kreuzung mit der L300 (Industriestraße), ist einem Kollaps nahe. (Zumindest in den betreffenden Spitzenzeiten.)

Daher soll vom Godorfer Bahnhof eine Stichstrecke (Abzweig) entlang der Kerkrader Str. bis zu einer P+R-Großfläche an der (östlichen) Ab-/Zufahrt von/zur A555 geführt werden – ähnlich vorstellbar, in etwa, wie der Anschluss der Linie 1 an den S-Bahnhof Weiden West. Aber mit kürzerer Autobahnanbindung als Weiden West! Eine Überquerung der Industriestraße mittels Overfly/Überführung erscheint aufgrund der bereits bestehenden Dammlage der Bahnstrecke wenig aufwändig. Anschließend wird die Strecke (ggf. eingleisig) ebenerdig zwischen der Kerkrader Str. und den Gärten (Godorfer Hauptstr.) geführt. Hinter den Gärten wird das Ganze dann nördlich verschwenkt und (wieder zweigleisig) durch die bisherige Schneise zwischen den Baumreihen geführt (vgl. Satellitenbilder). Die Straße Am Domenhof wird ebenerdig gequert (mit LSA, nicht Schranke) und die Bahn endet dann schließlich an dem großen Feld zwischen Kerkrader und Meschenicher Str. Die Haltestelle wird in Nord-Süd-Richtung ausgerichtet, so dass westlich daran anschließend die P+R-Fläche liegt.

Die Zu- und Abfahrt MIV erfolgt an der Kreuzung mit der östlichen Autobahnschleife.

Ein Vorteil der neuen Stichstrecke (und deren Station) – neben der direkten Autobahnanbindung – wäre auch, dass der P+R-Platz an sich näher an der Haltestelle gelegen wäre, sprich der Fußweg vom Parkplatz, der der Haltestelle am nächsten gelegen ist, zur Haltestelle kürzer wäre (wie am S-Bahnhof Weiden West) – was derzeit in Godorf nicht der Fall ist.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
2	18	18	0

Stellungnahme Verwaltung

Bei dem Vorschlag handelt es sich um eine Verlängerung/Abzweig der KVB-Linie 16 über den Bf. Godorf hinaus bis zur Autobahn-Anschlussstelle Godorf mit einer neuen Endhaltestelle „Godorf Autobahn“ mit einer P+R-Anlage. Die P+R-Anlage am Bf. Godorf hat bei einer Größe von 72 Stellplätzen aktuell mit ca. 30 parkenden Pkw eine Auslastung von ca. 40 %. Eine Verlagerung des P+R-Platzes um 750 m näher an den Autobahnanschluss Godorf (A555) lässt keine so große neue P+R-Potenziale erwarten, die die nicht unerheblichen Kosten für den Bau der Stadtbahnverlängerung und einer neuen P+R-Anlage rechtfertigen.

Aus wirtschaftlichen Gründen (Kosten/Nutzen-Faktor) lehnt die Verwaltung den Vorschlag ab.

Bürgervorschläge

Rang **11** Vorschlagsnummer 306
Vorschlag für Rodenkirchen Vorschlagsart Ausgabevorschlag

Unterstand "Sürther Bahnhof"

Am Sürther Bahnhof fehlt ein Unterstand, um sich bei Wartezeiten vom Wechsel von der Bahn zum Bus bei Regen unterzustellen.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
1	18	18	0

Stellungnahme Verwaltung

Am Bahnhof Sürth ist gemäß der beschlossenen Prioritätenliste die Aufstellung von vier Fahrgastunterständen für die Stadtbahnlinie 16 und von zwei Fahrgastunterständen an der Haltestelle des Busses geplant. Da zunächst in 2015 stadtwweit die Fahrgastunterstände an den Stadtbahn-Stationen ausgetauscht werden, wird die Aufstellung zusätzlicher Fahrgastunterstände an den Bushaltestellen jedoch erst ab dem Jahr 2016 erfolgen können.

Bürgervorschläge

Rang **12** Vorschlagsnummer 371
 Vorschlag für Rodenkirchen Vorschlagsart Ausgabevorschlag

Haltestelle Am Eifeltor

Könnte man am Eifeltor Ecke Militärring nicht eine Haltestelle für die Busse 131 und 138 einrichten. So könnten viele auch ohne Auto den Grüngürtel am Kalscheurer Weiher erreichen. Wenden könnte der Bus am vorhandenen Parkplatz.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
3	15	15	0

Stellungnahme Verwaltung

Grundsätzlich stellen sich die Möglichkeiten für die Einrichtung einer Haltestelle auf der Straße Am Eifeltor für die Linien 131 und 138 unterschiedlich dar, da die Linie 131 heute in diesem Bereich nicht verkehrt. Ungeachtet dessen ist im Bereich des Grüngürtels auch nur eine geringe Verkehrsnachfrage zu erwarten. So zeigt ein Vergleich mit der etwas südlich liegenden, seit Jahren bestehenden Haltestelle Wasserwerk, dass dort nur 5 bis 10 Fahrgäste täglich ein- bzw. aussteigen, obwohl die diese Haltestelle bedienende Linie 132 wesentlich häufiger verkehrt. Hinzukommt, dass die Linie 131 verlängert werden müsste und zu der vorhandenen dreiminütigen Schleifenfahrt (zur Anbindung des Friedhofs) ein weiterer Zeitverlust entstehen würde. Neben den Nachteilen für die durchfahrenden Fahrgäste würde dies auch zu einem nennenswert höheren Betriebsaufwand führen. Für die Linie 138 wäre die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle zwar grundsätzlich realisierbar, aufgrund der auf das Güterverkehrszentrum ausgerichteten Betriebszeiten (die Linie verkehrt lediglich werktags inklusive samstags mit zwischenzeitlichen Betriebspausen) ist eine sinnvolle Nutzung für den Freizeitverkehr jedoch nahezu unmöglich. Vor diesem Hintergrund sollte von einer Umsetzung abgesehen werden.

Rang	13	Vorschlagsnummer	174
Vorschlag für	Rodenkirchen	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

Kunstrasenplatz Meschenich vorziehen

Der Achsenplatz und das Clubheim des SC Meschenich wird nicht nur vom Verein mit 218 Jugendlichen, sondern ebenfalls von der Ketteler Grundschule für ihren Sportunterricht und die Bundesjugendspiel, den 5 Kindergärten und dem Verein Kidsmiling der Jugendlichen kostenlosen Sport anbietet genutzt. Leider soll der Aschenplatz erst frühestens ab 2017 zu einem Kunstrasenplatz umgebaut werden. Der Zustand des Platzes und des Clubheim ermöglichen leider keinen durchgängigen Sportbetrieb, bei Regen eine riesige Pfütze und bei Sonne eine Staubwolke die die ganze Umgebung einnimmt. Der zulauf wird immer größer durch die Bevölkerungspolitik, da muss einfach der Sportplatz duchgehend bespielbar sein oder wollen wir das die Kinder auf der Straße rumhängen und auf dumme Gedanken kommen? Hier muss sich jetzt bewegt werden und nicht erst 2017, wenn mann von der Planung bis zur fertigstellung von der Stadt Köln nochmal 2 Jahre einplant würde dieser erst 2019 realisiert.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
20	20	17	3

Stellungnahme Verwaltung

In der Sitzung des Sportausschusses am 25.06.2013 wurde die Prioritätenliste zur Modernisierung und Sanierung Kölner Sportfreianlagen nach Vorberatung in den neun Stadtbezirken beschlossen. Darin ist die Einbringung des Planungsbeschlusses für die Sportanlage Zaunhofstr. (Meschenich) für das Jahr 2017 vorgesehen. Ein mögliches Abweichen von der getroffenen Prioritätenfestsetzung würde bedeuten, dass das komplizierte Abstimmungs- und Beschlussverfahren aller neun Stadtbezirke aufgerollt werden müsste. Wegen des damit verbundenen erheblichen Zeitaufwandes wird der Vorschlag nicht befürwortet.

Bürgerhaushalt 2015

Bürgervorschläge

Rang **14** Vorschlagsnummer 601
Vorschlag für Rodenkirchen Vorschlagsart Ausgabevorschlag

Zebrastreifen Rheinuferstraße/Rodenkirchener Brücke

Ich möchte einen Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) vorschlagen für die Überquerung der Rheinuferstraße unterhalb der Rodenkirchener Brücke.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
1	16	15	1

Stellungnahme Verwaltung

Bei einer entsprechenden politischen Beschlussfassung wird der Hinweis aufgenommen und eine Prüfung unter Berücksichtigung der Vorgaben aus der Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) erfolgen.

Bürgervorschläge

Rang **15** Vorschlagsnummer 462
 Vorschlag für Rodenkirchen Vorschlagsart Ausgabevorschlag

Weiterführende Schule im Dreieck Rondorf- Meschenich-Immendorf

Im Rahmen der aktuellen Schulplanungen ist keine weiterführende Schule für den Bereich Meschenich, Rondorf und Immendorf vorgesehen.

In diesen drei Stadtteilen verlassen jährlich ca. 200 Kinder die Grundschule, um auf eine weiterführende Schule zu gehen.

Der Schulweg zu einer öffentlichen Schule ist für alle Kinder sehr weit. Von Meschenich aus ist keine weiterführende Schule näher als 30 Minuten mit öffentlichen Verkehrsmitteln bei optimaler Anbindung entfernt.

Der gesamte Bereich ist Zuzugsgebiet. D.h. die Zahl der abgehenden Schüler steigt weiter.

Wir fordern den bau einer weiterführenden Schule im Bereich Rondorf-Meschenich-Immendorf.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
2	14	14	0

Stellungnahme Verwaltung

Bereits in den Jahren 1999 / 2000 wurde intensiv über eine weiterführende Schule (damals stand ein Gymnasium im Fokus) in Rondorf diskutiert. Die Verwaltung hat damals den Bedarf geprüft und sich aufgrund der erwarteten Schülerzahlenentwicklung gegen Rondorf als Standort für ein zusätzliches städtisches Gymnasium ausgesprochen. Die Entwicklung der Schülerzahlen seither bestätigt die damalige Einschätzung in Bezug auf die Stadtteile Rondorf, Immendorf und Meschenich. Auch die aktuellen Daten, die zur Einschätzung der möglichen künftigen Schülerzahlenentwicklung zu Grunde gelegt werden, rechtfertigen nicht, eine neue weiterführende Schule in Rondorf, Immendorf oder Meschenich zu planen. Auch die der Bildungsverwaltung bekannten Wohnbauprojekte in Rondorf, Immendorf und Meschenich (rd. 200 Wohneinheiten, ohne Rondorf Nordwest) führen zu keiner anderen Beurteilung. Aufgrund der Schülerzahlen des Schuljahres 2013/14 (die amtlichen Schuldaten für 2014/15 liegen noch nicht vor) ergibt sich folgendes mögliches Szenario zum Übergang in die weiterführenden Schulen in den drei Stadtteilen bis 2023/24:

7 weiterführenden Schulen ist es erforderlich, die festgelegte Mindestgröße zu erreichen. Diese liegt derzeit bei 3 Eingangsklassen mit 84 Schülerinnen und Schülern, bei Gesamtschulen bei 4 Eingangsklassen mit 100 Schülerinnen und Schülern, bei Sekundarschulen bei 3 Eingangsklassen mit 75 Schülerinnen und Schülern und bei Real- und Hauptschulen bei 2 Eingangsklassen mit 56 Schülerinnen und Schülern. Diese Schülerzahl muss bei der Errichtung für mindestens 5 Jahre nachgewiesen werden. Nachzulesen ist dies im Schulgesetz NRW § 82 Abs. 2. Selbst wenn durch die bekannten Baugebiete durchschnittlich 10 Kinder je Einschulungsjahrgang zusätzlich berücksichtigt werden könnten, könnte die

Bürgerhaushalt 2015

Bürgervorschläge

erforderliche Errichtungsgröße für keine Schulform nachgewiesen werden, wie die vorab dargestellte Modellrechnung zur möglichen Schülerzahlentwicklung zeigt.

Es ist leider auch in Großstädten wie Köln oft erforderlich, Schulwegezeiten von 30 Minuten und mehr in Kauf zu nehmen. Dies kann nicht zwingend als Missstand ausgelegt werden, auch wenn der Wunsch nach kürzeren Wegezeiten durchaus verständlich ist.

Grundschule in:	Schuljahr 2013/14				mögliche Einschulungen in die Grundschule zum Schuljahr*:					
	4. Sj	3. Sj	E2	E1	2014/15	2015/16	2016/17	2017/18	2018/19	2019/20
Rondorf	75	88	73	87	89	82	89	70	75	60
Immendorf	16	23	18	13	19	18	23	20	18	15
Meschenich	69	81	74	78	82	93	96	83	77	75
	160	192	165	178	190	193	208	173	170	150

mögliche Übergänge zum Schuljahr:

Ø Übergangsquote 2008-2013 der drei v.g. Grundschulen		2014/15	2015/16	2016/17	2017/18	2018/19	2019/20	2020/21	2021/22	2022/23	2023/24
Förderschule	0,60%	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Gesamtschule	21,00%	34	40	35	37	40	41	44	36	36	31
Gymnasium	41,50%	66	80	68	74	79	80	86	72	71	62
Hauptschule	10,50%	17	20	17	19	20	20	22	18	18	16
Realschule	26,50%	42	51	44	47	50	51	55	46	45	40
		160	192	165	178	190	193	208	173	170	150

*Basis Amtliche Einwohnerdaten 31.12.2013

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 persönlichem 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 Nachtabstaltung 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
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 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 **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 niedrigschwelligen 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.

Bürgerhaushalt 2015

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 Straßenbahnhaltstellen 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.