Bürgerhaushalt 2012

Verkehrsausschuss

Bürgerhaushalt 2012
Thema:
Kinder/Jugend

Kinder und Jugend

Rang Vorschl. Nr. Überschrift

17 2 Zebrastreifen vor Kita's und Schulen

Vorschlagstext

Vor Schulen und Kindergärten kommt es im Strassenverkehr immer wieder zu unklaren und teilweise gefährlichen Situationen, wenn Kinder die Strasse überqueren. Ich würde mir wünschen es gäb vor allen Schulen und Kitas Zebrastreifen, da dann auch endlich die Autofahrer zum Anhalten gezwungen werden, wenn Kinder am Strassenrand stehen.

Anzahl Stimmen:

Pro	Contra	Pro / Contra
182	53	129

Ausschuss

VKA

Bezirk

Gesamt Köln

Stellungnahme der Verwaltung zur Vorbereitung des Ratsentscheids:

Die Einrichtung eines Fußgängerüberweges (FGÜ) ist ein regelmäßiges Geschäft der Verwaltung und richtet sich nach den Bestimmungen des § 26 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Diese Vorgaben werden in der Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von FGÜ konkretisiert (R-FGÜ 2001). Ein Zebrastreifen ist unter anderem nur möglich, wenn zum Beispiel ausreichende Sichtbeziehungen zwischen Fußgängern und Kraftfahrzeugführern bestehen und bestimmte Verkehrsstärken erreicht werden. Anhand des konkreten Einzelfalles ist daher das Vorliegen der Bestimmungen zu prüfen. Die pauschale, generelle Anordnung vor Schulen oder Kindertagesstätten ist nicht möglich.

Die Verwaltung prüft regelmäßig Verbesserungsmöglichkeiten der Verkehrssituation vor Schulen und Kindertagesstätten. So werden unter anderem an Örtlichkeiten, an denen ein Bedarf besteht, vor den Haupteingängen der jeweiligen Einrichtung absolute Haltverbotszonen eingerichtet, um Sichtbeziehungen zwischen querenden Kindern und Kraftfahrzeugführer zu ermöglichen.

Der Intention des Vorschlags wird im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten bereits entsprochen.

Stellungnahme der Bezirke zur Vorbereitung des Ratsentscheids:

Kinder und Jugend

Rang Vorsch. Nr. Überschrift

21 98 Fußgängergrün auf Gürtel ganztägig verlängern

Vorschlagstext

Auf dem Gürtel, z.B. Ehrenfeldgürtel, fehlen vielleicht 2 Sekunden längere Ampelgrünphase für Fußgänger, um von einer Seite des Gürtels auf die andere Seite zu gelangen. Um diese Sekunden sollte die Fußgängergrün-Ampelphase verlängert werden. Dadurch erhöht sich auch die Sicherheit für Kinder, die den Gürtel überqueren. Kinder werden selbständiger, weil ihre Eltern sie bei einem sichereren Verkehrswesen auch alleine ins Viertel lassen.

Anzahl Stimmen:

Pro	Contra	Pro / Contra
158	37	121

Ausschuss

VKA

Bezirk

Gesamt Köln

Stellungnahme der Verwaltung zur Vorbereitung des Ratsentscheids:

Auf dem Ehrenfeldgürtel sind acht Lichtsignalanlagen installiert. Bei jeder einzelnen Anlage müsste geprüft werden, in wie weit die Grünzeiten für Fußgänger verlängert werden können. Durchweg handelt es sich um äußerst komplexe verkehrsabhängige Steuerungen, die zusätzlich noch die Bahnpriorität beinhalten. Der Prüf- sowie finanzielle Aufwand sind folglich dementsprechend hoch. Darüber hinaus sind die vorhandenen personellen Kapazitäten derzeit langfristig an Projekt gebunden.

Für eine Umsetzung des Vorschlags müssten die erforderlichen finanziellen Mittel —deren Höhe derzeit noch nicht beziffert werden kann – und personellen Ressourcen zusätzlich zu Verfügung gestellt werden.

Bei Neuplanungen und Erneuerungen von Ampelsteuerungen geht die Verwaltung bereits heute im gesamten Stadtgebiet so vor, dass längere Fußgängergrünzeiten vorgesehen werden.

Stellungnahme der Bezirke zur Vorbereitung des Ratsentscheids:

Kinder und Jugend

Rang Vorschl. Nr. Überschrift

23 350 Festplatz Nippes - ein Ort für Kinder und Jugendliche

Vorschlagstext

Der Festplatz am Nippeser Tälchen ist eine sehr große asphaltierte Fläche, deren Nutzung außerhalb von Veranstaltungen (insg. 11.11., Bezirkssporthalle, Kölner Stämme) nicht geordnet ist. Diese Fläche bietet die meiste Zeit des Jahres Kindern und Jugendlichen hervorragende Möglichkeiten zum Basketball und Rollhockey spielen, Rollerskates und Fahrradfahren. Gleichzeitig wird gibt es andere mehr oder weniger sinnvolle Nutzungen des Platzes: -Parken für Anwohner, Sportvereine und Bürgerzentrum -Parkplatz für Gewerbebetriebe (LKW, Anhänger, Flotte eines Altenpflegedienstes) - Campingplatz und Schlafstelle für Wanderarbeiter - Zufahrt für Müllabfuhr und Feuerwehr - Parkplatz für "faule ;-)" Hundebesitzer und Hundewiese - Übungsplatz und Rennstrecke für Fahranfänger - Zugang zur Sporthalle. Grundsätzlich bietet der Festplatz genug Fläche für alle. Das "wilde" Parken und viel zu schnelle Fahren macht den Platz jedoch gefährlich für Kinder. Die vermeintlich große Fläche wird dadurch extrem unübersichtlich. Zudem finden sich überall tierische und menschliche Exkremente. Vorschläge: - Auf dem Platz sollten Flächen zum Spielen ausgewiesen werden (Abtrennung durch z.B. durch Poller) - Aufwertung der Spielfläche z.B. durch Hockey-Tore, Verkehrsübungsplatz, Bemalung, etc. - "Hubbel" an der Einfahrt - Schilder, die auf spielende Kinder hinweisen - Es sollte Flächen zum Parken ausgewiesen werden. - Die Nutzung als Gewerbeparkplatz sollte sanktioniert werden - Camping in Fahrzeugen ohne Toiletten sollte ebenfalls verhindert werden. Es wäre hier alleine durch ein paar preiswerte Maßnahmen (Linien, Poller, Hubbel) enorme Verbesserungen und Erhöhung der Sicherheit zu erreichen.

Anzahl Stimmen:

Pro	Contra	Pro / Contra
140	23	117

Ausschuss	Bezirk
JHA, AVR, VKA	Nippes

Stellungnahme der Verwaltung zur Vorbereitung des Ratsentscheids:

Durch den verstärkten Zuzug von jungen Familien in Neubaugebiete hat sich der Stadtteil zu einem der kinderstärksten Stadtteile in Köln entwickelt. Perspektivisch ist mit einem weiteren Anstieg, bedingt durch die Wohnbebauung des Clouth Geländes, zu rechnen. In Relation zur Fläche des Stadtteils mit der vorhandenen Zahl an Kindern- und Jugendlichen ist leider festzustellen, dass kaum noch ausreichend Frei- und Spielflächen vorhanden sind. Aus diesem Grund kommt dem Fest- und Bolzplatz im Nippeser Tälchen eine besondere Bedeutung zu.

Es wurde eine Basketballfläche mit Körben für ein offenes Basketballangebot installiert. Seit diesem Jahr komplettiert ein Ballfangzaun die Basketballfläche. Darüber hinaus wird diese Fläche gerne von Kindern und Jugendlichen als Sport- und Spielfläche genutzt. Insbesondere für Skater könnte hier eine attraktive Fläche geschaffen werden. Seit 2 Jahren veranstaltet die Stadt Köln im Nippeser Tälchen eine Sport-Spiel-Ferienaktion in den Herbstferien.

Erfahrungen aus angeleiteten Sport- und Freizeitangeboten vor Ort belegen, dass insbesondere Autofahrer und Parker- trotz Hinweistafeln - kaum Rücksicht auf spielende Kinder- und Jugendliche nehmen. Hier kommt es zu Gefährdungssituationen.

Die Verwaltung unterstützt den o.g. Vorschlag auf Installierung von mobilen Absperrungen und ergänzenden Markierungen für die Nutzung als Spiel- und Freizeitfläche und eine Beschilderung mit entsprechenden Hinweistafeln.

Eine hälftige Nutzung des Platzes als Spiel- und Freizeitfläche böte die Möglichkeit, den anderen Teil weiterhin als Parkfläche zu nutzen- sofern der Platz nicht für Veranstaltungen und Feste benötigt wird.

Mobile Absperrungen sind notwendig.

Der Festplatz Nippeser Tälchen ist im Bebauungsplan als Fest- und Bolzplatz ausgewiesen und kann nicht gewidmet werden. Die Verwaltung prüft derzeit intern die Sach- und Rechtslage (u. a. inwieweit es sich durch die bestehende Schrankenanlage nicht um öffentliches Straßenland handelt).

Die Bezirksvertretung Nippes hat ebenfalls zum Festplatz Nippeser Tälchen einen Beschluss in der Sitzung am 19.06.2011 unter TOP 8.1.3 gefasst:

"Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob der Parkplatz (Festplatz am Nippeser Tälchen) teilweise aufgegeben werden kann, damit hinreichend Platz für Freizeitaktivitäten entsteht (ca. 1/3 Parken, 2/3 Freizeit). Diese Trennung soll ggf. optisch dargestellt werden durch Markierungen."

Die Möglichkeiten zur Umsetzung des Vorschlags befinden sich bereits in der verwaltungsinternen Planung.

Stellungnahme der Bezirke zur Vorbereitung des Ratsentscheids:

Bürgerhaushalt 2012
Thema:
Wirtschaftsförderung

Wirtschaftsförderung

Rang Vorsch. Nr. Überschrift

7 45 Ausbau des Stadtbahnnetzes

Vorschlagstext

Köln hat bereits ein Stadtbahnnetz. Leider fehlen noch an einigen Stellen Strecken bzw. müssten Strecken ausgebaut werden: 1. Stadtbahnstrecke Porz-Mülheim. Zurzeit wird die Verbindung von Porz nach Mülheim über die Buslinien 151 und 152 hergestellt. Beide Linien verkehren jeweils im 20-Minuten-Takt über die Frankfurter Straße. Gerade im Berufsverkehr sind die Linien gandenlos überlastet. Trotz Einsatz von Gelenk-Komibussen reicht die Kapazität nicht aus alle Fahrgäste aufzunehmen. Es kommt regelmäßig vor, dass Personen nicht mitgenommen werden können und auf das nächste Fahrzeug warten müssen. Dazu kommt, dass die Frankfurter Straße eine vielbefahrene Bundesstraße mit entsprechendem Verkehrsaufkommen und häufigen Staus ist. Hier muss die schon vor Jahren angedachte Stadtbahn gebaut werden. Am besten als U-Bahn, um die Fahrzeit deutlich zu verkürzen und den öffentlichen Nahverkehr durch schnelle Verbindungen attraktiver zu machen. 2. Verlängerung der Linie 7 nach Niederkassel. Diese Verlängerung ist schon seit Jahrzehnten geplant, aber bis heute nicht realisiert. Hier muss dringend der Ausbau erfolgen, um auch Niederkassel endlich an das Kölner Stadtbahnnetz anzuschließen und den Individualverkehr zu entlasten. 3. Verlängerung der Linie 13 nach Zollstock. Die Linie 13 befährt zurzeit die Strecke Holweide - Mülheim - Nippes - Lindenthal - Sülz. Hier ist eine Verlängerung bis nach Zollstock dringend geboten. Auch diese Verlängerung wird seit mehreren Jahren von der Politik vernachlässigt. 4. Bau einer Ost-West-U-Bahn. Zurzeit fährt die Linie 1 in der Spitzenzeit im 5-Minuten-Takt, die Linie 7 und 9 jeweils im 10-Minuten-Takt. Gerade auf der Linie 9 wäre jedoch ebenfalls ein 5-Minuten-Takt auf dem Abschnitt Ostheim - Universität notwendig. Leider reicht hierfür die Kapazität der Deutzer Brücke und des Streckenabschnitts Heumarkt - Neumarkt nicht aus. Hier kann die Lösung nur eine U-Bahn im Abschnitt Heumarkt bis Universitätsstraße Entlastung bringen. Bereits beim Bau der Nord-Süd-Stadtbahn wurde die U-Bahnhaltestelle Heumarkt für die Ost-West-Verbindung vorbereitet, sodass hier bereits Vorarbeiten geleistet wurden. Um ein Ein- und Ausfädeln der Linie 7 zu verhindern, müsste der Tunnel Kalk-Deutz unter dem Rhein hindurch über Heumarkt und Neumarkt bis zur Universitätsstraße verlängert werden. Die Linie 7 wird weiterhin über die Deutzer Brücke geführt und tauscht auf dem Weg nach Westen die Strecke mit der Linie 9 (Linie 7: Porz - Sülz; Linie 9: Königsforst - Frechen). Ein Ausbau und damit die Attraktivierung der Stadtbahn führt zu einer höheren Akzeptanz und damit zu mehr Umsteigern vom Auto auf den ÖPNV. Durch die Entlastung der Straße wird damit auch die Wirtschaft durch weniger Staus gefördert.

Anzahl Stimmen:

Pro	Contra	Pro / Contra
120	27	93

Ausschuss

Bezirk

VKA

Gesamt Köln

Stellungnahme der Verwaltung zur Vorbereitung des Ratsentscheids:

Der Ausbau des Stadtbahnnetzes wird von der Verwaltung und der Kölner Verkehrs-Betriebe AG im Rahmen der zur Verfügung stehenden Finanzmittel, wozu im Bereich des Infrastrukturausbaus vor allem die Fördermittel von Bund und Land zu nennen sind, weiter betrieben. Dies zeigt sich aktuell an der im Jahr 2010 erfolgten Verlängerung der Stadtbahnlinie 5 zum Gewerbegebiet Am Butzweilerhof, den Bauarbeiten zur Nord-Süd Stadtbahn sowie den Vorbereitungen zur Verlängerung der Stadtbahnlinie 3 bis zum Görlinger-Zentrum in Bocklemünd/Mengenich. Darüber hinaus sind weitere Stadtbahnverlängerungen angedacht und werden auch im Nahverkehrsplan der Stadt Köln fortgeschrieben, die jedoch alle keinen Eingang in die Infrastrukturplanungen des Landes NRW bis 2015 gefunden haben und somit als mittel- bis langfristig gelten können, hierunter auch die im Bürgerantrag genannten Strecken:

- Frankfurter Straße: Die sogenannte „rechtsrheinische Ringstrecke“ von Mülheim über die Frankfurter Straße in Richtung Porz ist langfristig geplant, jedoch unter Kostengesichtspunkten kaum vollständig als U-Bahn realisierbar

- Linie 7: Die Verlängerung in zwei Stufen bis Zündorf, Ranzeler Straße und weiter bis Langel wurde zwar zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes NRW angemeldet, jedoch nicht in die 1. Stufe (Förderung bis 2015) übernommen. Da die 1. Stufe (bis Ranzeler Straße) Voraussetzung für die weitere Siedlungsentwicklung ist, bemüht sich die Verwaltung kurzfristig um eine Lösung.

- Linie 13: Die Verlängerung der Linie 13 bis zur Bonner Straße (Verknüpfung mit der Nord-Süd Stadtbahn, 3. Baustufe) wird langfristig verfolgt. Allerdings ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis dieser

Maßnahme nicht so hoch wie bei anderen Maßnahmen, unter anderem weil die Besiedlungsdichte im Bereich Raderthal/Raderberg geringer ist.

- Ost-West-U-Bahn: Eine Ost-West-U-Bahn kann die Kapazitätsengpässe auf der Ost-West-Achse nicht beheben, da die Bahnen auch unterirdisch nur in einem 2-Minuten-Abstand verkehren können. Außerdem handelt es sich bei der Tieferlegung der Stadtbahntrasse um eine vergleichsweise kostenintensive Maßnahme mit dem Risiko einer auf absehbare Zeit fraglichen Realisierungschance. Um die Kapazitätsengpässe auf dem Abschnitt zwischen Neumarkt und Deutz zu beheben, soll kurzfristig vielmehr der Einsatz längerer Fahrzeuge (Dreifachtraktion) geprüft werden. Hierzu ist oberirdisch die Verlängerung der bestehenden Haltestellen notwendig. Ein Gutachten soll diese Möglichkeit und die Auswirkungen auf das übrige Verkehrsgeschehen beleuchten.

Fazit: Der Ausbau des Stadtbahnnetzes wird von der Verwaltung weiterverfolgt, der Vorschlag wird somit bereits umgesetzt.

Stellungnahme der Bezirke zur Vorbereitung des Ratsentscheids:

Wirtschaftsförderung

Rang Vorsch. Nr. Überschrift

12 463 ehrenstrasse

Vorschlagstext

Am Samstag sollte die Ehrenstrasse inkl.Apostelstrasse zur Fussgaengerzone umgewidmet werden.

Anzahl Stimmen:

Pro	Contra	Pro / Contra
82	8	74

Ausschuss

VKA

Bezirk

Innenstadt

Stellungnahme der Verwaltung zur Vorbereitung des Ratsentscheids:

Die Verwaltung sieht die geplante Regelung sehr kritisch, da die Sperrung eine Umleitung durch die Innenstadt bedingen würde. Um dies durchzuführen müsste ein umfangreiches Verkehrskonzept erstellt werden. Zudem wäre mindestens ein Parkhaus nicht anfahrbar.

Eine Umsetzung des Vorschlags sollte aus Sicht der Verwaltung nicht weiterverfolgt werden.

Stellungnahme der Bezirke zur Vorbereitung des Ratsentscheids:

Wirtschaftsförderung

Rang Vorsch. Nr. Überschrift

14 595 Mehr Sitzmöglichkeiten in der Schildergasse und der Hohe Str

Vorschlagstext

Jeder Kölner der in der Innenstadt shoppen geht und sich ein Püschchen gönnen möchte, erlebt jedes mal das Gleiche, man findet nirgendwo eine freie Sitzmöglichkeit! Die wenigen Bänke reichen einfach nicht aus! Letzendlich setzt man sich auf die Begrenzung der Blumenbeete, auf die Treppe neben dem P&C oder vor die Schaufenster des Kaufhofes. Es wäre schön wenn die Stadt Köln vielleicht die sehr hässlichen Blumen- Betonklötze, die die Schildergasse noch enger machen, entfernen und stattdessen noch mehr Bänke in der Innenstadt aufstellen könnte! Also stimmt für PRO, für ein entspanntes und schönes Einkaufen in der Innenstadt!

Anzahl Stimmen:

Pro	Contra	Pro / Contra
92	23	69

Ausschuss

VKA

Bezirk

Innenstadt

Stellungnahme der Verwaltung zur Vorbereitung des Ratsentscheids:

Am 05.12.2011 fand mit der Bezirksvertretung Innenstadt eine "Bänketour" statt. Das Ergebnis dieses Termins hat ergeben, dass die nachfolgend von der Verwaltung vorgeschlagenen Bankstandorte umgesetzt werden sollen. Hinsichtlich der Banktypen wird noch eine Entscheidung herbeigeführt werden.

Standort 1 – Schildergasse:

In der Mitte der Straße sind bereits einige Ausstattungselemente vorhanden (Lichtmasten, Mülleimer, Plakatsäule) Als Standorte 1 und 2 käme der Platz direkt neben den bereits vorhandenen Ausstattungselementen in Frage.

Standort 2 – Schildergasse:

Standort neben der bereits vorhandenen Plakatsäule.

Standort 3 - Hohe Straße/Ecke Burghöfchen:

Das Platzangebot ist aufgrund bereits vorhandener Ausstattungselemente sehr begrenzt. Zwischen Plakatsäule und Fahrradständern ist jedoch noch ausreichend Platz für eine Sitzbank vorhanden. Es kommt zu keiner Behinderung der Verkehrsströme.

Standort 4 - Herzogstraße/Ecke Schildergasse:

Das Platzangebot ist aufgrund bereits vorhandener Ausstattungselemente sehr begrenzt. Zwischen Litfaßsäule und Mülleimern ist jedoch noch ausreichend Platz für eine Sitzbank vorhanden. Es kommt zu keiner Behinderung der Verkehrsströme.

Standort 4 - Antonsgasse/Ecke Schildergasse:

Die Sitzbank kann neben der Telekomrufsäule aufgestellt werden, ohne dass sie die Verkehrsströme beeinträchtigt.

Eine Umsetzung des Vorschlags erfolgt bereits.

Stellungnahme der Bezirke zur Vorbereitung des Ratsentscheids:

Wirtschaftsförderung

Rang Vorschl. Nr. Überschrift

17 300 Geschäftsstraßen einladender, attraktiver gestalten

Vorschlagstext

Viele unserer Geschäftszentren und -straßen werden kaum dem Anspruch Kölns gerecht, "Deutschlands schönste Stadt" zu sein. Und bei entsprechender Umgestaltung könnten diese sicher positiv zur Wirtschaftsentwicklung beitragen, günstig das Investitionsklima beeinflussen. Häufig kann auf unseren Einkaufsmeilen gar nicht flaniert werden (so schmal sind die Gehwege) und "Flair" ist oft nur ironisch gemeint. Seit Jahren wird versucht, diese Mängel zu beheben, ohne Erfolg. Traurig ist, dass in den bisherigen Bürgerhaushalten, wo es auch um Gestaltungsfragen ging, ausgezeichnete Verbesserungsvorschläge eingereicht, aber nie umgesetzt wurden. So auch z.B. in der Komödienstraße, wo entsprechende Vorschläge in den Bürgerhaushalten 2008 und 2010 von uns gemacht wurden, die es weit nach vorn in den jeweiligen "Bestenlisten" brachten und deren Finanzierung seit damals beschlossene Sache ist. Nur geschehen ist bis auf den heutigen Tag nichts, außer irgendwelchen Vertröstungen von einem Jahr aufs andere... Wir sind leider damit kein Einzelfall in Köln! Kann so die Investitionsbereitschaft nachhaltig angestoßen werden? Unter Wirtschaftsförderung stellen wir uns etwas anderes vor. Hier wird der Bürgerwille missachtet! Mit diesem Vorschlag fordern wir Politik und Verwaltung auf, für Transparenz zu sorgen und endlich die bereits finanzierten Umgestaltungsmaßnahmen, besonders in den traditionellen Geschäftsstraßen (wie unserer) auch einzuleiten, zur wirksamen Belebung des Wirtschaftsstandortes, immerhin der einer Metropole. Mittlerweile sind unsere damaligen Überlegungen sogar in den "Masterplan" eingeflossen, nur zu sehen sein wird wohl von der Umgestaltung der Komödienstraße zum "Boulevard", auch selbst im kommenden Jahr noch nichts (so der maßgebliche Vertreter der Stadt bei uns im Cafe!). Das kann doch einfach nicht wahr sein und fragen uns: haben wir die ganze Arbeit eigentlich umsonst gemacht (oder kölsch: Wat sull dä Quatsch ;-)?!

Anzahl Stimmen:

Pro	Contra	Pro / Contra
64	8	56

Ausschuss	Bezirk
VKA	Innenstadt

Stellungnahme der Verwaltung zur Vorbereitung des Ratsentscheids:

Der Verkehrsausschuss hat in seiner Sitzung am 15.11.2011 eine Verkehrsuntersuchung für den Straßenzug Magnusstraße-Komödienstraße beschlossen. In diesem Zusammenhang wird das Amt für Straßen- und Verkehrstechnik dann auch den angesprochenen Abschnitt prüfen. Der Beschlusstext lautet wie folgt:

"Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung mit der Durchführung einer Verkehrsuntersuchung zur Umgestaltung des Straßenzuges Magnusstraße-Burgmauer/Zeughausstraße-Komödienstraße. Dabei soll eine Bündelung des Kfz-Verkehrs auf der Straße "Burgmauer" und eine Sperrung der Zeughausstraße-Komödienstraße im Sinne des Beschlusses der Bezirksvertretung Innenstadt vom 07.07.2011 mit untersucht werden."

Eine Umsetzung des Vorschlags ist bereits angelaufen.

Stellungnahme der Bezirke zur Vorbereitung des Ratsentscheids:

Wirtschaftsförderung

Rang Vorschl. Nr. Überschrift

20 441 Unterführungen + Tunnel reinigen und künstlerisch gestalten

Vorschlagstext

Besonders häßlich sowie regelrecht ekelerregend verschmutzt sind die Kölner Unterführungen und auch Tunnel. Häufig sind diese auch noch die Eingänge zu den Stadtteilen. Bei Regen kann man sich als Fußgänger oder Fahrradfahrer kaum trauen, diese zu durchlaufen oder -fahren. Selbst im Auto wird einem durch die Klimaanlage häufig der Ruß von den Wänden in den Innenraum geblasen. Das alles hinterläßt auch einen extrem schlechten Gesamteindruck von Köln auf die Besucher und Gäste, die in die Stadt kommen. Besonders gelungen fände ich es, diese Unterführungen und Tunnel ähnlich wie die Zoomauer an der Riehler Straße zu reinigen, zu grundieren und sodann von Kölner Künstlern mit Stadtteilbezug, gestalten zu lassen. Köln hätte damit über das gesamte Stadtgebiet eine Attraktion mehr, was durchaus auch Besucher anziehen dürfte, die Schranken zwischen den Stadtteilen, insbesondere dort, wo die Stadtteilgrenzen über Eisenbahnunterführungen verlaufen, z.B. zwischen Zollstock und Sülz oder Sülz und der Neustadt-Süd, würden attraktiv und daher die Menschen motivieren, diese stärker zu überwinden. Diese Maßnahme dürfte sowohl den Bürgern gefallen, Gäste anziehen (Wirtschaftsförderung), den beauftragten Unternehmen und Künstlern wirtschaftlich gut tun sowie die Besonderheiten und Eigenarten unserer Stadtteile an ihren Grenzen künstlerisch zur Geltung kommen lassen. (Dieser Vorschlag betrifft eigentlich sowohl Wirtschaftsförderung als auch Kultur. Nur kann man leider nur eine Vorschlagsart an klicken!)

Anzahl Stimmen:

Pro	Contra	Pro / Contra
64	12	52

Ausschuss

StEA, VKA

Bezirk

Gesamt Köln

Stellungnahme der Verwaltung zur Vorbereitung des Ratsentscheids:

Derart künstlerisch gestaltete Bauwerke bringen besonders in Bezug auf die spätere Unterhaltung Probleme mit sich. Aus Erfahrungen mit künstlerisch gestalteten Stadtbahnhaltestellen im Bereich Ehrenfeld zeigt sich, dass die Reinigung und Graffitentfernung unter Berücksichtigung der Kunstwerke und Rechte der Künstler auf Erhalt der Kunstwerke verzögert, erschwert und verteuert wird.

Bei größeren Tunneln und Unterführungen ist eine künstlerische Gestaltung aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht möglich. Die Wände dieser Bauwerke werden mit Fluchtwegpiktogrammen und anderen sicherheitsrelevanten Bauteilen ausgestattet. Eine künstlerische Gestaltung würde die Wahrnehmbarkeit beeinträchtigen und kann aus diesen Gründen nicht befürwortet werden.

Aus Sicht der Verwaltung kann eine Umsetzung des Vorschlags nicht befürwortet werden.

Stellungnahme der Bezirke zur Vorbereitung des Ratsentscheids:

Bürgerhaushalt 2012
Thema:
Sparen
(zum Gesamthaushalt)

Sparen (andere Themen)

Rang Vorsch. Nr. Überschrift

1 224 KVB "Kölner/innen-Ticket" einführen

Vorschlagstext

Die jährlich ansteigenden Kosten für die Nutzung der KVB belasten vor allem Gelegenheitsnutzer/innen, besonders jene mit Kindern, enorm. Wer mit dem Auto in die Innenstadt fährt kommt u.U. preiswerter weg! Ich schlage vor, dass jede/r erwachsene Kölner/in für einen geringen monatlichen oder jährlichen Preis die Möglichkeit erhält, allein oder auch mit ihren/seinen Kindern, die KVB nutzen zu können. Div. Schülertickets, Semesterticket und Jobticket sind schon sehr gute Angebote. Jetzt brauchen wir noch ein Kölner-Ticket! Ich kann mir vorstellen, dass die Nachfrage so groß wäre, so dass die Gesamteinnahmen der KVB nicht geringer ausfallen würden. Auch könnte man die Kontrollen dann nahezu einsparen!

Anzahl Stimmen:

Pro	Contra	Pro / Contra
266	31	235

Ausschuss

VKA

Bezirk

Gesamt Köln

Stellungnahme der Verwaltung zur Vorbereitung des Ratsentscheids:

Die Umsetzung eines solchen Vorschlags wäre grundsätzlich ausschließlich als Ticketangebot der KVB bzw. des VRS möglich. Eine Ausgestaltung der Finanzierung in Form einer öffentlich-rechtlichen Abgabe wäre aus rechtlichen Gründen (Personenbeförderungsgesetz, Europäisches Beihilfenrecht) nicht möglich.

Für Familien und Lebensgemeinschaften bieten die Verkehrsunternehmen im VRS bereits günstige Ticketvarianten an. Hier sind im Bereich der Abonnenten die Übertragbarkeit der Tickets und die Mitnahmeregelung zu nennen. Auch die preisliche Kalkulation zeigt einen deutlichen Vorteil gegenüber Wochen- und EinzelTickets.

Für die folgenden Kundengruppen werden bereits sehr günstige Tarife angeboten:

- für Schüler das Primar-/SchülerTickets
- für Studenten das SemesterTicket (VRS und NRW)
- für Auszubildende das StarterTicket
- für Berufstätige das JobTicket
- für +60 Jahre das Aktiv 60Ticket
- für alle übrigen das Monatsticket sowie das Abonnement (12 Monate zum Preis von ca. 10 Monaten). Gelegenheitskunden können das – im Vergleich zum EinzelTicket günstigere – 4erTicket nutzen. Darüber hinaus wird für die Gruppe der wirtschaftlich schlechter gestellten Bürger das vom Land NRW subventionierte KölnPass-Ticket (4er Ticket und MonatsTicket) angeboten.

Unter Berücksichtigung der vielfältigen und günstigen Tarifangebote kann nicht von Neu-/ Mehrverkehren ausgegangen werden. Bei Einführung eines s. g. „Kölner-Tickets“ ist vielmehr mit umfangreichen Abwanderungen aus heutigen Tarifen zum neuen Tarif und damit mit deutlichen Einnahmeverlusten zu rechnen, die durch den Haushalt der Stadt Köln ausgeglichen werden müssten.

Die Umsetzung dieses Antrags bedarf aufgrund der geltenden Regelungen im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) der Zustimmung der zuständigen VRS-Gremien.

Aus Sicht der Verwaltung sollte einer Umsetzung des Vorschlags nicht gefolgt werden.

Stellungnahme der Bezirke zur Vorbereitung des Ratsentscheids:

Sparen (andere Themen)

Rang Vorschl. Nr. Überschrift

3 500 Nachtabstaltung bestimmter Ampeln

Vorschlagstext

Sehr geehrte Damen und Herren, in vielen Städten an Rhein und Ruhr (u.a. Duisburg, Mülheim, Essen) ist es gängige Praxis, Lichtsignalanlagen bzw. Ampeln auf Nebenstrecken in der Nachtzeit abzuschalten. In Duisburg z.B. bedeutet dies konkret, daß zwischen 23 Uhr Abends und 05 Uhr Morgens die untergeordneten Straßen mit gelbem Blinklicht ausgestattet und bei den Vorfahrtsstraßen die Ampeln komplett ausgeschaltet werden. Dies wäre meiner Einschätzung nach auch auf vielen Straßen in Köln, vor allem in den "Vorortveedeln" wie Ehrenfeld o. Nippes, möglich, ohne die Verkehrssicherheit zu gefährden. Die übergeordneten Straßen haben z.Zt. Nachts sowieso meist "Dauergrün", die Gefahr von Rennen oder Ähnlichem ist m.E. auch nach einer Abschaltung nicht gegeben. Ein besserer Verkehrsfluss und eine Lärminderung wären neben der Kosteneinsparung weitere Vorteile. Mit freundlichen Grüßen Markus Elsemann

Anzahl Stimmen:

Pro	Contra	Pro / Contra
180	12	168

Ausschuss

VKA

Bezirk

Gesamt Köln

Stellungnahme der Verwaltung zur Vorbereitung des Ratsentscheids:

Nach den Verwaltungsvorschriften der StVO sollen Lichtzeichenanlagen zu jeder Tageszeit in Betrieb bleiben. Das Abschalten bildet die Ausnahme. Dennoch ist vielerorts z. B. nachts eine nicht unerhebliche Anzahl von Lichtzeichenanlagen abgeschaltet. Forderungen und Vorschläge dazu nehmen auch aus Lärmschutzgründen zu. Eine regelmäßige Prüfung soll Aufschluss darüber geben, ob die Abschaltung mit den Interessen der Verkehrssicherheit zu vereinbaren ist.

In Köln werden mehrere Kriterien für die Abschaltung einer LSA (Lichtsignalanlage = Ampelanlage) geprüft:

- Das Unfallgeschehen der naheliegenden Vergangenheit mit dem Fokus auf den nächtlichen Zeitbereich wird ausgearbeitet; Unfallhäufungspunkte scheiden von vornherein für eine nächtliche Abschaltung aus.
- Die Sicht zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmer untereinander wird vor Ort geprüft; LSA in Kurvenbereichen bzw. bei Steigungen/Gefälle scheiden in der Regel aus.
- Ist die LSA mit einer Blindensignalisierung ausgestattet, wird auf eine Abschaltung zur Nacht verzichtet.
- Bei Fußgängerquerungen ist darauf zu achten, dass max. zwei Spuren zu queren sind, um dann einen baulichen Sicherheitsbereich (Insel) erreichen zu können; auch sollten die Spurbreiten nicht über das max. Maß von 3,50 m hinausgehen.
- Durch den Einsatz neuer Techniken wie den neuen Signalgebern in LED-Technik wird Strom gespart. Nächtliche Abschaltungen bringen aus diesem Grund kaum finanzielle Vorteile. Die Kosten für die Wartung der Anlagen bleiben bestehen, da es unerheblich ist, ob eine Anlage den ganzen Tag oder nur stundenweise arbeitet.

Eine Untersuchung der Technischen Universität Dresden kommt zum dem Schluss, das nächtliche Anschaltungen von Lichtsignalanlagen nicht zu vertreten sind. Nach den Ergebnissen der untersuchten Städte ist die Verkehrssicherheit bei Nachtabstaltungen gegenüber dem Dauerbetrieb schlechter. Nicht nur, dass die Zahl der Unfälle mit Personenschaden zunehmen, auch die Unfallschwere habe zu genommen. Wenn die zusätzlichen Unfallkosten während der Abschaltungszeiträume mit in die Betrachtung einbezogen werden, so ist die Bilanz negativ.

In Köln sind zurzeit 68 LSA mit einer Nachtabstaltung ausgestattet. Weitere Anlagen kommen wegen der vorgenannten Argumente und Gründe nicht in Betracht. Aus den vorgenannten Gründen wird die Fachverwaltung keine weiteren Abschaltungen von LSA zu Nachtzeiten veranlassen.

Ergänzend zu den Abschaltungen sei noch gesagt, dass in der Vergangenheit 116 LSA demontiert wurden, nachdem man eine andere Alternative zur Verkehrsregelung gefunden hatte. So wurden die Ampeln durch Kreisverkehre, Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) oder auch Querungshilfen in Verbindung mit Mittelinseln auf Straßen ersetzt.

Aus Sicht der Verwaltung ist der Vorschlag in Teilen umgesetzt, eine weitere Umsetzung des Vorschlags ist nicht möglich.

Stellungnahme der Bezirke zur Vorbereitung des Ratsentscheids:

Sparen (andere Themen)

Rang Vorsch. Nr. Überschrift

8 223 Ampelreduzierung

Vorschlagstext

Vielleicht könnte man in Köln viele Ampeln abschalten oder evtl. teilweise abschalten.

Anzahl Stimmen:

Pro	Contra	Pro / Contra
148	12	136

Ausschuss

VKA

Bezirk

Gesamt Köln

Stellungnahme der Verwaltung zur Vorbereitung des Ratsentscheids:

Nach den Verwaltungsvorschriften der StVO sollen Lichtzeichenanlagen zu jeder Tageszeit in Betrieb bleiben. Das Abschalten bildet die Ausnahme. Dennoch ist vielerorts z. B. nachts eine nicht unerhebliche Anzahl von Lichtzeichenanlagen abgeschaltet. Forderungen und Vorschläge dazu nehmen auch aus Lärmschutzgründen zu. Eine regelmäßige Prüfung soll Aufschluss darüber geben, ob die Abschaltung mit den Interessen der Verkehrssicherheit zu vereinbaren ist. In Köln werden mehrere Kriterien für die Abschaltung einer LSA (Lichtsignalanlage = Ampelanlage) geprüft:

- Das Unfallgeschehen der naheliegenden Vergangenheit mit dem Fokus auf den nächtlichen Zeitbereich wird ausgearbeitet; Unfallhäufungspunkte scheiden von vornherein für eine nächtliche Abschaltung aus.
- Die Sicht zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmer untereinander wird vor Ort geprüft; LSA in Kurvenbereichen bzw. bei Steigungen/Gefälle scheiden in der Regel aus.
- Ist die LSA mit einer Blindensignalisierung ausgestattet, wird auf eine Abschaltung zur Nacht verzichtet.
- Bei Fußgängerquerungen ist darauf zu achten, dass max. zwei Spuren zu queren sind, um dann einen baulichen Sicherheitsbereich (Insel) erreichen zu können; auch sollten die Spurbreiten nicht über das max. Maß von 3,50 m hinausgehen.
- Durch den Einsatz neuer Techniken wie den neuen Signalgebern in LED-Technik wird Strom gespart. Nächtliche Abschaltungen bringen aus diesem Grund kaum finanzielle Vorteile. Die Kosten für die Wartung der Anlagen bleiben bestehen, da es unerheblich ist, ob eine Anlage den ganzen Tag oder nur stundenweise arbeitet.

Eine Untersuchung der Technischen Universität Dresden kommt zum dem Schluss, das nächtliche Anschaltungen von Lichtsignalanlagen nicht zu vertreten sind. Nach den Ergebnissen der untersuchten Städte ist die Verkehrssicherheit bei Nachtabschaltungen gegenüber dem Dauerbetrieb schlechter. Nicht nur, dass die Zahl der Unfälle mit Personenschaden zunehmen, auch die Unfallschwere habe zu genommen. Wenn die zusätzlichen Unfallkosten während der Abschaltungszeiträume mit in die Betrachtung einbezogen werden, so ist die Bilanz negativ.

In Köln sind zurzeit 68 LSA mit einer Nachtabschaltung ausgestattet. Weitere Anlagen kommen wegen der vorgenannten Argumente und Gründe nicht in Betracht. Aus den vorgenannten Gründen wird die Fachverwaltung keine weiteren Abschaltungen von LSA zu Nachtzeiten veranlassen.

Ergänzend zu den Abschaltungen sei noch gesagt, dass in der Vergangenheit 116 LSA demontiert wurden, nachdem man eine andere Alternative zur Verkehrsregelung gefunden hatte. So wurden die Ampeln durch Kreisverkehre, Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) oder auch Querungshilfen in Verbindung mit Mittelinseln auf Straßen ersetzt.

Aus Sicht der Verwaltung ist der Vorschlag in Teilen umgesetzt, eine weitere Umsetzung des Vorschlags ist nicht möglich.

Stellungnahme der Bezirke zur Vorbereitung des Ratsentscheids:

Sparen (andere Themen)

Rang Vorschl. Nr. Überschrift

20 250 Überflüssige Elektrische Anlagen abschalten.

Vorschlagstext

Nach 23.00 h sind in unserer Stadt nicht mehr so viele Menschen und Autofahrer unterwegs, das man getrost einige der Ampelanlagen löschen könnte oder nur auf die Gelbfase schalten könnte, in unserer Stadt ist der Schilderwald so hoch gelegen, das dieser vollkommen ausreicht für den Strassenverkehr. Dies würde über das Jahr eine Ersparnis einfahren.

Anzahl Stimmen:

Pro	Contra	Pro / Contra
107	10	97

Ausschuss

VKA

Bezirk

Gesamt Köln

Stellungnahme der Verwaltung zur Vorbereitung des Ratsentscheids:

Nach den Verwaltungsvorschriften der StVO sollen Lichtzeichenanlagen zu jeder Tageszeit in Betrieb bleiben. Das Abschalten bildet die Ausnahme. Dennoch ist vielerorts z. B nachts eine nicht unerhebliche Anzahl von Lichtzeichenanlagen abgeschaltet. Forderungen und Vorschläge dazu nehmen auch aus Lärmschutzgründen zu. Eine regelmäßige Prüfung soll Aufschluss darüber geben, ob die Abschaltung mit den Interessen der Verkehrssicherheit zu vereinbaren ist. In Köln werden mehrere Kriterien für die Abschaltung einer LSA (Lichtsignalanlage = Ampelanlage) geprüft:

- Das Unfallgeschehen der naheliegenden Vergangenheit mit dem Fokus auf den nächtlichen Zeitbereich wird ausgearbeitet; Unfallhäufungspunkte scheiden von vornherein für eine nächtliche Abschaltung aus.
- Die Sicht zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmer untereinander wird vor Ort geprüft; LSA in Kurvenbereichen bzw. bei Steigungen/Gefälle scheiden in der Regel aus.
- Ist die LSA mit einer Blindensignalisierung ausgestattet, wird auf eine Abschaltung zur Nacht verzichtet.
- Bei Fußgängerquerungen ist darauf zu achten, dass max. zwei Spuren zu queren sind, um dann einen baulichen Sicherheitsbereich (Insel) erreichen zu können; auch sollten die Spurbreiten nicht über das max. Maß von 3,50 m hinausgehen.
- Durch den Einsatz neuer Techniken wie den neuen Signalgebern in LED-Technik wird Strom gespart. Nächtliche Abschaltungen bringen aus diesem Grund kaum finanzielle Vorteile. Die Kosten für die Wartung der Anlagen bleiben bestehen, da es unerheblich ist, ob eine Anlage den ganzen Tag oder nur stundenweise arbeitet.

Eine Untersuchung der Technischen Universität Dresden kommt zum dem Schluss, das nächtliche Anschaltungen von Lichtsignalanlagen nicht zu vertreten sind. Nach den Ergebnissen der untersuchten Städte ist die Verkehrssicherheit bei Nachtabschaltungen gegenüber dem Dauerbetrieb schlechter. Nicht nur, dass die Zahl der Unfälle mit Personenschaden zunehmen, auch die Unfallschwere habe zu genommen. Wenn die zusätzlichen Unfallkosten während der Abschaltungszeiträume mit in die Betrachtung einbezogen werden, so ist die Bilanz negativ.

In Köln sind zurzeit 68 LSA mit einer Nachtabschaltung ausgestattet. Weitere Anlagen kommen wegen der vorgenannten Argumente und Gründe nicht in Betracht. Aus den vorgenannten Gründen wird die Fachverwaltung keine weiteren Abschaltungen von LSA zu Nachtzeiten veranlassen.

Ergänzend zu den Abschaltungen sei noch gesagt, dass in der Vergangenheit 116 LSA demontiert wurden, nachdem man eine andere Alternative zur Verkehrsregelung gefunden hatte. So wurden die Ampeln durch Kreisverkehre, Fußgängerüberwege (Zebrastrifen) oder auch Querungshilfen in Verbindung mit Mittelinseln auf Straßen ersetzt.

Aus Sicht der Verwaltung ist der Vorschlag in Teilen umgesetzt, eine weitere Umsetzung des Vorschlags ist nicht möglich.

Stellungnahme der Bezirke zur Vorbereitung des Ratsentscheids:

Sparen (andere Themen)

Rang Vorschl. Nr. Überschrift

23 477 überflüssige Ampeln

Vorschlagstext

Viele Ampeln, wie z.B. Nussbaumerstr./Ottostrasse oder die Fußgängerampel an St. Gereon sind überflüssig und verbrauchen nur unnütz Strom bzw. verursachen Wartungskosten. Man könnte sparen, wenn diese ausgeschaltet oder demontiert werden könnten. Andere Ampeln, wie z.B. Kreuzung Herkules-/Liebigstr. könnten zumindest nachts ausgeschaltet werden.

Anzahl Stimmen:

Pro	Contra	Pro / Contra
92	4	88

Ausschuss

VKA

Bezirk

Gesamt Köln

Stellungnahme der Verwaltung zur Vorbereitung des Ratsentscheids:

Nach den Verwaltungsvorschriften der StVO sollen Lichtzeichenanlagen zu jeder Tageszeit in Betrieb bleiben. Das Abschalten bildet die Ausnahme. Dennoch ist vielerorts z. B. nachts eine nicht unerhebliche Anzahl von Lichtzeichenanlagen abgeschaltet. Forderungen und Vorschläge dazu nehmen auch aus Lärmschutzgründen zu. Eine regelmäßige Prüfung soll Aufschluss darüber geben, ob die Abschaltung mit den Interessen der Verkehrssicherheit zu vereinbaren ist. In Köln werden mehrere Kriterien für die Abschaltung einer LSA (Lichtsignalanlage = Ampelanlage) geprüft:

- Das Unfallgeschehen der naheliegenden Vergangenheit mit dem Fokus auf den nächtlichen Zeitbereich wird ausgearbeitet; Unfallhäufungspunkte scheiden von vornherein für eine nächtliche Abschaltung aus.
- Die Sicht zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmer untereinander wird vor Ort geprüft; LSA in Kurvenbereichen bzw. bei Steigungen/Gefälle scheiden in der Regel aus.
- Ist die LSA mit einer Blindensignalisierung ausgestattet, wird auf eine Abschaltung zur Nacht verzichtet.
- Bei Fußgängerquerungen ist darauf zu achten, dass max. zwei Spuren zu queren sind, um dann einen baulichen Sicherheitsbereich (Insel) erreichen zu können; auch sollten die Spurbreiten nicht über das max. Maß von 3,50 m hinausgehen.
- Durch den Einsatz neuer Techniken wie den neuen Signalgebern in LED-Technik wird Strom gespart. Nächtliche Abschaltungen bringen aus diesem Grund kaum finanzielle Vorteile. Die Kosten für die Wartung der Anlagen bleiben bestehen, da es unerheblich ist, ob eine Anlage den ganzen Tag oder nur stundenweise arbeitet.

Eine Untersuchung der Technischen Universität Dresden kommt zum dem Schluss, das nächtliche Anschaltungen von Lichtsignalanlagen nicht zu vertreten sind. Nach den Ergebnissen der untersuchten Städte ist die Verkehrssicherheit bei Nachtabschaltungen gegenüber dem Dauerbetrieb schlechter. Nicht nur, dass die Zahl der Unfälle mit Personenschaden zunehmen, auch die Unfallschwere habe zu genommen. Wenn die zusätzlichen Unfallkosten während der Abschaltungszeiträume mit in die Betrachtung einbezogen werden, so ist die Bilanz negativ.

In Köln sind zurzeit 68 LSA mit einer Nachtabschaltung ausgestattet. Weitere Anlagen kommen wegen der vorgenannten Argumente und Gründe nicht in Betracht. Aus den vorgenannten Gründen wird die Fachverwaltung keine weiteren Abschaltungen von LSA zu Nachtzeiten veranlassen.

Ergänzend zu den Abschaltungen sei noch gesagt, dass in der Vergangenheit 116 LSA demontiert wurden, nachdem man eine andere Alternative zur Verkehrsregelung gefunden hatte. So wurden die Ampeln durch Kreisverkehre, Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) oder auch Querungshilfen in Verbindung mit Mittelinseln auf Straßen ersetzt.

Aus Sicht der Verwaltung ist der Vorschlag in Teilen umgesetzt, eine weitere Umsetzung des Vorschlags ist nicht möglich.

Stellungnahme der Bezirke zur Vorbereitung des Ratsentscheids:

Sparen (andere Themen)

Rang Vorschl. Nr. Überschrift

24 604 Baustellen/-maßnahmen miteinander koordi

Vorschlagstext

Auffällig ist (habe das jetzt jahrelang als Anwohner der Aachener Str. z.B. beobachten können), dass bestimmte Straßenabschnitte für bauliche Maßnahmen NACHEINANDER mehrfach aufgerissen werden. Der eine verlegt Leitungen, der nächste saniert den Radweg, wieder ein anderer macht sonstwas. An zentraler Stelle sollten alle baulichen Maßnahmen gemeldet und langfristig miteinander koordiniert werden. Die Kosten für MEHRFACHES Aufreißen und wieder schließen der Betondecke würden entfallen. Es wirkt manchmal echt Schildbürgerstreich-mäßig, was hier abgeht. So könnten auch die Kosten öffentlicher und privater Hand anteilig aufgeteilt werden und es ginge nicht alles zu Lasten des Steuerzahlers

Anzahl Stimmen:

Pro	Contra	Pro / Contra
85	0	85

Ausschuss

VKA

Bezirk

Gesamt Köln

Stellungnahme der Verwaltung zur Vorbereitung des Ratsentscheids:

Die Genehmigung zur Durchführung von Straßenbaumaßnahmen erfolgt in einem abgestimmten Prozess zwischen der Genehmigungsbehörde und den beteiligten Einrichtungen. Hierbei werden die unterschiedlichen Auswirkungen und verkehrlichen Auswirkungen im möglichen Umfang berücksichtigt.

Der Vorschlag bezieht sich auf einen Ausbau dieser Koordinationsprozesse. Die spezifischen Rahmenbedingungen der notwendigen und genehmigten Maßnahmen (in 2011 >11.000 Maßnahmen in Köln einschließlich einer Vielzahl von unplanbaren Notfallmaßnahmen) schränkt faktisch die Koordinationsmöglichkeiten im Sinne des Vorschlags oftmals ein. Das Ziel den Verkehrsfluss und damit die Mobilität aufrecht zu erhalten lässt in der Mehrzahl der Fälle eine Durchführung der unterschiedlichen Tätigkeiten nur nacheinander zu. So ist z.B. eine großflächigere Baufelderöffnung zur Generierung eines Zeitvorteils, die den Verkehrsfluss nicht nur einschränkt sondern vollständig unterbindet, zu vermeiden. Auch haben die einzelnen Vorhaben unterschiedliche Planungszeiträume, die sich aus der Natur der Maßnahme ergeben und eine Zusammenführung nicht ermöglichen. Soweit die Maßnahmen dennoch koordinierungsfähig sind erfolgt dies bereits unmittelbar im Genehmigungsverfahren.

Die Frage der Kostenaufteilung ist im engen Zusammenhang mit den unterschiedlichen Rahmenbedingungen zur Auftragserteilung zu prüfen. Hierbei können die hohen Maßstäbe eines öffentlichen Vergabeverfahrens nicht regelmäßig durch private Bauträger übernommen werden. Die Kostenteilung kann auch nur in den Fällen erfolgen, in denen auch eine klare Abgrenzung der Verantwortlichkeiten möglich ist, damit Interessenslagen nicht unzulässig miteinander verbunden werden. In jedem Fall wird ein wirtschaftlich sinnvolles Ergebnis angestrebt. Hierzu dient eine mittel- und langfristige Koordination der Planung von Baumaßnahmen. Soweit die Straßenbaumaßnahmen auf Hauptverkehrsstraßen liegen wird zur Zeit durch die Verwaltung ein optimiertes Koordinationssystem mit den relevanten Bauträgern etabliert, welches durch die mittel- und langfristige Planungsabstimmung der Baumaßnahmen eine Optimierung der Bauzeiten und der damit verbundenen verkehrlichen Belastungen zum Ziel hat.

Ein weiterer Ausbau des Systems ist nur mit erheblichen Mehraufwendungen sowohl bei Sach- als auch bei Personalkosten erreichbar, der derzeit nicht zu realisieren ist.

Stellungnahme der Bezirke zur Vorbereitung des Ratsentscheids: