

Bürgerhaushalt 2015

TOP-Liste Bezirk Chorweiler

Vorschlag für **Chorweiler**

Rang	1	Vorschlagsnummer	169
Vorschlag für	Chorweiler	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

Vollversorger in Merkenich

In den Rheindörfern Merkenichs gibt es für die ca. 6.000 Einwohner keine zufriedenstellenden Einkaufsmöglichkeiten.

Das von der Stadt beschlossene Einzelhandelskonzept mit einem Nahversorgungszentrum auf der Merkenicher Hauptstraße ist für Merkenich nicht aufgegangen.

Zuletzt wurden der Drogeriemarkt und die Apotheke geschlossen.

Die Ortslagen bieten keinen Platz, einen größeren Vollversorger anzusiedeln.

Die Stadt besitzt mit dem Gewerbegebiet Causemannstraße ausreichend Fläche in Dorfrandlage. Diese ist für das Sonderstandortprogramm KMU ausgewiesen, kann aber nur schleppend vermarktet werden.

Der Vorschlag:

Eine angemessene Fläche in dem Gewerbegebiet Causemannstraße für die Ansiedlung eines Vollversorgers umwidmen.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
1	30	27	3

Stellungnahme Verwaltung

Das Gewerbegebiet Causemannstraße am westlichen Ortsrand von Merkenich liegt innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 6654/03 vom 28.04.2003. Gemäß Punkt 2 der textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes sind in diesem Gewerbegebiet Einzelhandelsbetriebe und sonstige Gewerbebetriebe mit Verkaufsflächen an letzte Verbraucher nicht zulässig. Neben der planungsrechtlichen Unzulässigkeit würde eine Ansiedlung eines Lebensmittelvollversorgers innerhalb des Gewerbegebietes Causemannstraße auch dem vom Rat der Stadt Köln am 17.12.2013 beschlossenen Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes Köln widersprechen, da dieser Standort außerhalb des Nahversorgungszentrums Merkenich, Merkenicher Hauptstraße, liegt. Die Zielsetzung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes beinhaltet für das NVZ unter anderem eine Sicherung der Versorgungsfunktion im kurzfristigen Bedarf durch Erhalt des Lebensmittelanbieters sowie durch die Verhinderung von Ansiedlungen von derartigen Einzelhandelsbetrieben in den umliegenden Gewerbegebieten. Die Ansiedlung eines Lebensmittelvollversorgers im Gewerbegebiet Causemannstraße ist somit nicht möglich.

Bürgervorschläge

Rang **2** Vorschlagsnummer 423
 Vorschlag für Chorweiler Vorschlagsart Ausgabevorschlag

Begegnungsstätte für Blumenberg

In Köln Blumenberg hat der Bürger keinerlei Möglichkeit sich zu Treffen , wie z.B. in Köln- Chorweiler das Kaffee " Olco " .

Dem Bürger wird hiermit nicht die Möglichkeit gegeben sich einmal zu entspannen , oder aber auch eine mögliche Vereinsaktivität durchzuführen , auch könnte hier ein besseres Miteinander gefördert werden ,ein Gewerbestandstück existiert hierfür auch , an der Langenbergstrasse, 2 Grundstücke links neben der Kita, hier müsste nur die festgeschriebene Bebauung im Bebauungsplan geändert werden,und man könnte hier ein Kaffee oder ähnliches errichten .

Bei Errichten durch die Stadt Köln , kommt es zwar hier erst einmal zu Ausgaben ,welche sich aber über die Jahre amortisieren würden,Einnahmen durch Pacht , Umsatz -, Gewerbe - und Einkommenssteuer .

Den Bürgereffekt hier nicht mit eingerechnet !

Blumenberg benötigt dringend so eine Örtlichkeit !

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
59	53	36	17

Stellungnahme Verwaltung

Soweit der Vorschlag auf die Einrichtung einer Bürgerbegegnungsstätte abzielt unterstützt ihn die Verwaltung, weil der Bedarf für eine Begegnungsstätte im Stadtteil gesehen wird. Im Sinne der vom Rat der Stadt 2008 verabschiedeten Rahmenkonzeption für die Arbeit der Kölner Bürgerhäuser und /-zentren sind Bürgerbegegnungsstätten „durch bürgerschaftliches und ehrenamtliches Engagement getragene Einrichtungen, die als Anlauf-, Treff- und Kommunikationsorte das Vereins- und Gesellschaftsleben in den Stadtteilen beleben und prägen“. Eine offene Begegnungsstätte für Blumenberg wird vor dem Hintergrund der Flüchtlingsunterbringung und des damit einhergehenden Bedarfes an zusätzlichem öffentlichen Raum für gemeinsame Aktivitäten aus Sicht der Sozialraumkoordination unterstützt. Eine Übertragung der Konzeption des in Chorweiler beheimateten Café Olko erscheint aus Sicht der Verwaltung problematisch. Eigentümer des Café Olko ist die Bäder GmbH, die das Objekt gewerblich verpachtet hat. Mittel für die Errichtung / den Betrieb einer (weiteren) Bürgerbegegnungsstätte in städtischer Trägerschaft sind im Haushaltsplanentwurf 2015ff. nicht veranschlagt. Dies widerspräche auch der vorstehend erwähnten Rahmenkonzeption. Einen Zuschuss an eine in bürgerschaftlicher (freier) Trägerschaft betriebene Bürgerbegegnungsstätte würde die Sozialverwaltung aber grundsätzlich befürworten.

Bürgervorschläge

Rang **3** Vorschlagsnummer 28
Vorschlag für Chorweiler Vorschlagsart Ausgabevorschlag

Rad- und Fußweg entlang des Blumenbergsweg

Der Blumenbergsweg verbindet Föhlingen, Langel, Blumenberg und Worringen miteinander. Aufgrund der geringen Breite und der nicht vorhandenen Beleuchtung birgt diese Straße für Fahrradfahrer und Fußgänger ein hohes Gefahrenpotential. Vor allem in der dunklen Jahreszeit erhöht sich das Risiko als "schwacher" Verkehrsteilnehmer übersehen zu werden deutlich. Daher muss hier dringend ein Rad- und Fußweg geschaffen werden, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer ausreichend zu gewährleisten.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
18	58	38	20

Stellungnahme Verwaltung

Bei einer entsprechenden Beschlussfassung kann die Verwaltung diesen Beschluss an den zuständigen Straßenbaulastträger, in diesem Fall den Landesbetrieb Straßenbau NRW, weiterleiten.

Rang	4	Vorschlagsnummer	25
Vorschlag für	Chorweiler	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

Reaktivierung der Kinderspielplätze in Köln Blumenberg

Trotz des Kinderreichtums im Stadtteil werden einzelnen Spielplätze seit Jahren nicht mehr gepflegt und teilweise sogar zurückgebaut. Der Kinderspielplatz gegenüber der Langenbergstraße 303 in Blumenberg sollte wieder eine Drehscheibe und ein neues "Spielschiff" bekommen. Momentan ist dieser Platz nur noch ein Treffpunkt für alkoholisierte Jugendliche. Durch eine Aufwertung dieses Spielplatzes könnte dieser Verwahrlosung entgegengewirkt werden.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
15	29	22	7

Stellungnahme Verwaltung

Bei dem angesprochenen Spielplatz handelt es sich um den einzigen öffentlichen Spielplatz in Blumenberg, der teilweise 2014 „zurückgebaut“ wurde. Der Grund hierfür war die nicht mehr vorhandene Verkehrssicherheit. Alle abgebauten Spielgeräte waren so marode, dass Reparaturen nicht mehr möglich waren. Nach der Auswertung etlicher Beteiligungen von Kindern, Eltern und Anwohnern, wurde Ende 2014 der Spielplatz bereits neu geplant und neue Spielgeräte bestellt. Die Fertigstellung ist für das erste Halbjahr 2015 vorgesehen. Die Kosten werden ca. 65.000 EUR betragen. Ein möglicher Spielplatzpate hat sich ebenfalls bereits gemeldet. Grundsätzlich werden alle Spiel- und Bolzplätze, auch die in Blumenberg, regelmäßig gepflegt.

Bürgervorschläge

Rang **5** Vorschlagsnummer 50
 Vorschlag für Chorweiler Vorschlagsart Sparvorschlag

erhöhte Parkraumüberwachung in Blumenberg

Aufgrund der beengten Verkehrssituation im Stadtteil werden, am Wochenende und zum Feierabend hin, in Blumenberg oftmals Feuerwehrezufahrten und Wendekreise zugeparkt, sodass ein schnelles und direktes Durchkommen für Rettungsfahrzeuge immer schwieriger wird. Durch eine verstärkte Parkraumüberwachung vor allem am Wochenende kann die Stadt Köln hier weitere Einnahmen generieren und dazu beitragen, dass Garagen nicht mehr als Lagerflächen, sondern als Parkmöglichkeiten genutzt werden.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
7	22	16	6

Stellungnahme Verwaltung

Die Aufgabe der Überwachung des ruhenden Verkehrs obliegen neben der Zuständigkeit der Kreispolizeibehörde innerhalb der Stadt Köln dem Amt für öffentliche Ordnung als örtlicher Ordnungsbehörde gem. § 48 Abs. 3 des Ordnungsbehördengesetzes (OBG). Die Aufgabe wird von nach §57 Ordnungswidrigkeitengesetz (OWiG) allgemein ermächtigten Verwaltungsangestellten (Verkehrsüberwachungskräfte) der Abteilung Ordnungs- und Verkehrsdienst durchgeführt. Der Verkehrsdienst der Stadt Köln hat dabei folgende Aufgaben:- Präventive Maßnahmen zur Verhinderung bzw. Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr durch Verwarnungen und Anzeigen- Erhaltung der Funktionsfähigkeit der Parkraumbewirtschaftungskonzepte (z.B. Überwachung Parkscheinautomaten, Überwachung Bewohnerparkgebiete)- Problemorientierte Verkehrsüberwachung (z.B. Schulwegsicherung, Feuerwehr- und Rettungsdienstzufahrten, Radwege, Ladezonen)- Sicherstellung von Kraftfahrzeugen zur Abwendung von Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung- Unterstützung bei der Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses- Erteilung von Auskünften über die Lage von Straßen, Behörden etc. an Fremde und Ortsunkundige- Erteilung von Auskünften hinsichtlich der Parkmöglichkeiten und Nutzung von alternativen Parkmöglichkeiten (Parkleitsystem, P+R Parkplätze)Zur Aufgabenerfüllung werden rund 240 Verkehrsüberwachungskräfte eingesetzt. Der Stadtteil Blumenberg wird im Rahmen der vorhandenen personellen Ressourcen regelmäßig im Tages- und Spätdienst kontrolliert.

Bürgervorschläge

Rang **6** Vorschlagsnummer 248
Vorschlag für Chorweiler Vorschlagsart Ausgabevorschlag

Straßenbeleuchtung Am Baggerfeld (L93)

Beleuchtung der Straße am Baggerfeld (L93) zwischen den Ortsteilen Esch und Pesch zur Verkehrssicherung. Dieser Vorschlag wurde bereits mehrfach in der BV Chorweiler eingebracht und bisher immer verworfen. Dennoch halte ich die Maßnahme aus Gründen der Verkehrssicherheit besonders für Radfahrer und Fußgänger für zwingend notwendig.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
2	12	10	2

Stellungnahme Verwaltung

Für die optimale Ausleuchtung dieser ca. 1.300 Meter langen Strecke wären 38 Laternenmaste erforderlich. Hierfür würden Gesamtkosten in Höhe von ca. 153.200 EUR anfallen. In Anbetracht der Haushaltssituation ist an dem Beschluss des Ausschusses Umwelt und Grün, neben Park- und Grünanlagen auch anbaufreie Strecken nicht mit Beleuchtungsanlagen auszustatten, aus Sicht der Verwaltung notwendigerweise weiter festzuhalten.

Rang	7	Vorschlagsnummer	323
Vorschlag für	Chorweiler	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

Verkehrsberuhigung in Esch (Chorbuschsstr.)

Im Ortsbereich Esch ist die Chorbuschstraße in Teilen als verkehrsberuhigte 30er Zone ausgewiesen. Dies sollte weiter auf den Bereich zwischen den beiden Kreisverkehren ausgeweitet werden. Gerade Abend und im speziellen wird der Bereich zur "Rennstrecke" in Richtung Sinnersdorf. Durch regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen könnten die Ausgaben schnell wieder amortisiert werden.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
1	14	10	4

Stellungnahme Verwaltung

Geschwindigkeitskontrollen:Die Stadt Köln, Ordnungs- und Verkehrsdienst, darf nach § 48 Abs. 3 des Ordnungsbehördengesetz NRW Geschwindigkeitsüberwachungen mit stationären oder mobilen Messgeräten nur an Gefahrenstellen durchführen. Gefahrenstellen sind Unfallhäufungsstellen und schutzwürdige Bereiche, zu denen Schulen, Kindergärten, Seniorenheime und ähnliches gehören sowie solche Streckenabschnitte, auf denen eine erhöhte Unfallgefahr angenommen werden kann. Die Chorbuschstraße ist nach Feststellung der Unfallkommission Köln keine Unfallhäufungsstelle.Die zuständige Bezirksvertretung hat zeitgleich eine Anfrage zu dieser Thematik an die Verwaltung gestellt, und eine Stellungnahme zu Geschwindigkeitskontrollen in Esch/Auweiler wurde zur Tagesordnung der Sitzung am 18. Dezember 2014 eingereicht.Der Verlauf der Chorbuschstraße wird unter Berücksichtigung der rechtlichen Voraussetzungen (Annahme der erhöhten Unfallgefahr) zur Einrichtung von neuen mobilen Messstellen geprüft, darüber hinaus werden Geschwindigkeitskontrollen in Esch im Rahmen der Einsatzplanung weiterhin berücksichtigt.**Ausweitung Tempo 30:**Die Chorbuschstraße liegt innerhalb des sogenannten Vorbehaltsnetzes, einem Netz von Vorfahrtsstraßen, die aufgrund ihrer verkehrlichen Merkmale, wie z. B. Verkehrsbedeutung und -funktion für den Individualverkehr und öffentlichen Personennahverkehr, Charakter und Ausbau nicht innerhalb von Tempo 30-Zonen liegen sollen. Hier wird in der Regel eine Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h (oder mehr) zugelassen. Auf der Grundlage eines Beschlusses des Rates der Stadt Köln über die flächendeckende Einführung von Tempo 30-Zonen wurde von der Verwaltung ein Konzept über Tempo 30-Zonen in allen geschlossenen Wohngebieten Kölns und das Netz der Vorfahrtstraßen (Vorbehaltsnetz) erstellt. Die Straßen des Vorbehaltsnetzes in Köln weisen Merkmale auf, die - unter Berücksichtigung der rechtlichen Vorgaben (§ 45 Straßenverkehrsordnung und deren Verwaltungsvorschrift) - die Integration in die Tempo 30-Zonen komplett bzw. teilweise ausschließen. Dabei handelt es sich unter anderem um Kriterien, die eine Tempo 30-Zonenregelung absolut ausschließen, wie klassifizierte Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen).Bei der Chorbuschstraße zwischen den beiden o. g. Kreisverkehren handelt es sich um eine Landesstraße. Somit fällt dieses Teilstück unter das Kriterium, das bei einer Tempo-30-Zone auszuschließen ist.Sind auf einer bestimmten Straßenstrecke Umstände gegeben, die von den allgemeinen auf entsprechenden Strecken vorhandenen Umständen deutlich abweichen, z. B. eine signifikant erhöhte Unfallrate, können gemäß der Straßenverkehrsordnung Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet werden. Für die „Chorbuschstraße“ liegen solche besonderen Umstände nicht vor, sodass eine Ausweitung der Geschwindigkeitsbeschränkung seitens der Verwaltung nicht befürwortet wird.

Bürgervorschläge

Rang **8** Vorschlagsnummer 542
Vorschlag für Chorweiler Vorschlagsart Ausgabevorschlag

KVB Linie 3 bis Köln-Pesch ausbauen

Die Straßenbahnlinie 3 der KVB von Köln Mengenich nach Köln Pesch ausbauen.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
1	14	10	4

Stellungnahme Verwaltung

Aufgrund der ermittelten potenziellen Nachfrage und der fehlenden Finanzierung eines solchen Projektes ist es derzeit ungewiss, ob es mittelfristig zu einer Stadtbahnanbindung des Stadtteils Pesch kommen kann. Um dennoch die Möglichkeiten einer Anbindung aufrechtzuerhalten, wurde seitens der Stadtverwaltung untersucht, eine Trasse freizuhalten. Diese Untersuchung sieht eine Verlängerung der Linie 5 vor, die dann durch die östlichen Bereiche von Pesch verlaufen könnte. Eine Verlängerung der Linie 3 wurde hierbei verworfen.

Bürgervorschläge

Rang **9** Vorschlagsnummer 268
Vorschlag für Chorweiler Vorschlagsart Ausgabevorschlag

Öffentlicher Parkplatz in Köln Langel (Bezirk Chorweiler)

Köln Langel, Nähe Merkenich, hat aufgrund seiner Anbindung an die Rheinfähre nach Hitdorf ein immenses Aufkommen an Ausflüglern. Es gibt kaum Parkmöglichkeiten, PKWs werden überall im Ort wild abgestellt. Ich votiere für einen Prakplatz.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
1	9	3	6

Stellungnahme Verwaltung

Die Umsetzung des Vorschlages ist im öffentlichen Straßenland nicht möglich, da hierfür die erforderliche Fläche nicht zur Verfügung steht.

Rang	10	Vorschlagsnummer	138
Vorschlag für	Chorweiler	Vorschlagsart	Sparvorschlag

Wegfall "Park & Ride"-Parkplatz in Heimersdorf

Der Parkplatz über der U-Bahn-Station und an der Bushaltestelle wird morgens von Benutzern der Straßenbahnlinie 15 zugeparkt bis spät abends. Ich schlage vor, dort die Parklage mit Parkscheiben zu entschärfen.

Damit würden Einkäufer des Ladenzentrums leichter einen legalen Parkplatz finden. Und die Patienten des Ärztezentrum im Hochhaus ebenfalls.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
1	15	4	11

Stellungnahme Verwaltung

Der Verkehrsausschuss hat in seiner Sitzung am 04.09.2012 beschlossen, dass eine einheitliche Bewirtschaftung im gesamten Stadtgebiet ausschließlich mit Parkscheinautomaten beibehalten wird. Die Parkscheibenregelung ist für das Gebiet der Stadt Köln daher nicht zu verwenden. Eine kostenfreie Verfügbarkeit von städtischen Stellplätzen im öffentlichen Straßenland über die Regelung der Parkscheibe würde zu einem kontraproduktiven Nutzungsverhalten der Verkehrsteilnehmer führen. Da dieses kostenfreie Angebot im öffentlichen Straßenland weiterhin bevorzugt genutzt werden würde, ist damit eine Überlastung der Stellplätze durch kostenfreies Parken nicht zu verhindern. Auf Grund dessen wurde in allen Großstädten in Deutschland grundsätzlich eine Bewirtschaftung ausschließlich mittels Parkgebühren eingeführt. Daher ist die Parkscheibenregelung aus Sicht der Verwaltung kein geeignetes Instrumentarium.

Bürgervorschläge

Rang	11	Vorschlagsnummer	250
Vorschlag für	Chorweiler	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

Ausweis größerer Freilaufflächen für Hunde

Im Parkgelände Longerich/Chorweiler/Blumenberg/Fühlingen werden viele Hunde ausgeführt. Da es immer wieder zu Konflikten mit Joggern, Freizeitsportlern, Radfahrern kommt, sollte eine größere (längere und breite Fläche) von Longerich über Chorweiler bis Blumenberg und Fühlingen ausgewiesen werden. Hier sollten dann alle Hunde ausgiebig laufen können. Sportler usw. würden das Risiko kennen und man würde sich nicht gegenseitig belästigen. Auf den Wegen zu den Freilaufflächen also in der Nähe der Wohnbebauung, sollte mehr kontrolliert werden, ob die Anleinplicht auch eingehalten wird. Das Ziel ist: Es soll endlich genügend Auslauf für die Tiere möglich sein. Sicherheit für die Tierhalter, nicht verwirrt zu werden, wenn dem Tier mehr Auslauf gewährt wird. Andere Nutzer der Grünflächen sollen sich sicher fühlen. (Es gibt Menschen die panische Angst vor Hunden haben, Radfahrer können stürzen und Jogger haben ungern einen kleinen Hund an der Wade) Kinder auf den Spielplätzen in Ortsnähe wären sicher.

Anzahl an Kommentaren	Anzahl Votes	Pro Stimmen	Contra Stimmen
5	26	8	18

Stellungnahme Verwaltung

Das Vorhaben scheitert u. a. daran, dass sich nicht alle zu dem geforderten Flächenverbund benötigten Flächen in städtischem Besitz befinden und auch nicht vollständig verfügbar wären. Darüber hinaus sind aus Sicht der Verwaltung ausreichend Hundefreilaufflächen vorhanden. Durch die Einrichtung solcher Flächen werden Konflikte erfahrungsgemäß auch keinesfalls beseitigt. Die Flächen würden anderen Nutzern entzogen, obwohl der Nutzungsbedarf durch Nichthundebesitzer deutlich größer als der der Hundebesitzer ist. Eine Hundefreilauffläche ist auch keine Grünfläche zur ausschließlichen Nutzung durch Hundebesitzer, sondern eine Grünfläche, auf der auch Hunde laufen dürfen und zwar hier ausnahmsweise unangeleint. Das entbindet jedoch nicht von den gesetzlichen Verpflichtungen aus dem Landeshundegesetz. Im Endeffekt werden mehr Konflikte mit z.B. Joggern als bisher erwartet. Der Vorschlag ist aus Sicht der Verwaltung nicht umsetzbar.

Bürgerhaushalt 2015

TOP-15 Liste bezirksübergreifend

Vorschlag für Bezirksübergreifend

Rang **1** Vorschlagsnummer 332

Vorschlag für Bezirksübergreifend Vorschlagsart Ausgabevorschlag

Qualitätsverbesserung im offenen Ganzttag – Begrenzung der maximalen Schließungszeit

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

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

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

Begründung:

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

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

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

Stellungnahme Verwaltung

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

Rang	2	Vorschlagsnummer	262
Vorschlag für	Bezirksübergreifend	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

Beratung für Flüchtlingsfrauen schon in den Heimen

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

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

Stellungnahme Verwaltung

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

Bürgervorschläge

Rang	3	Vorschlagsnummer	129
Vorschlag für	Bezirksübergreifend	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

Radweg - Verkehr - Radverkehr

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

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

Stellungnahme Verwaltung

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

Bürgervorschläge

Rang	4	Vorschlagsnummer	1
Vorschlag für	Bezirksübergreifend	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

Mehr Fahrradständer in der Stadt

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

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

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

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

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

Stellungnahme Verwaltung

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

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

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

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

Rang	5	Vorschlagsnummer	639
Vorschlag für	Bezirksübergreifend	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

KVB auch in der Nacht

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

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

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

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

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

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

Für Anregungen sind wir offen und freuen uns auf Rückmeldungen.

Eure
JU Innenstadt

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

Stellungnahme Verwaltung

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

Rang	6	Vorschlagsnummer	51
Vorschlag für	Bezirksübergreifend	Vorschlagsart	Sparvorschlag

Alt-Fahrrad-Entsorgung in einer gemeinnützigen Fahrradverwertungswerkstatt realisieren

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

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

Stellungnahme Verwaltung

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

Rang	7	Vorschlagsnummer	374
Vorschlag für	Bezirksübergreifend	Vorschlagsart	Sparvorschlag

Bürgerticket für die KVB

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Stellungnahme Verwaltung

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

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

Bürgervorschläge

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

Bürgervorschläge

Rang	8	Vorschlagsnummer	106
Vorschlag für	Bezirksübergreifend	Vorschlagsart	Sparvorschlag

Nachtschaltung für Ampeln

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

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

Stellungnahme Verwaltung

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

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 Abgabefinanzierung ersetzt werden. Das Modell des fahrscheinlosen ÖPNV wäre in den bisher diskutierten Varianten eine generelle Abkehr von der nutzerfinanzierten ÖPNV-Finanzierung und vom Verbundgedanken.

Rang	11	Vorschlagsnummer	29
Vorschlag für	Bezirksübergreifend	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

Bürgerfonds für jeden Kölner Bezirk

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

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

Stellungnahme Verwaltung

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

Rang	13	Vorschlagsnummer	107
Vorschlag für	Bezirksübergreifend	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

Kinderbetreuung in Integrationskursen

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

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

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

Stellungnahme Verwaltung

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

Bürgerhaushalt 2015

Bürgervorschläge

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

Rang	14	Vorschlagsnummer	188
Vorschlag für	Bezirksübergreifend	Vorschlagsart	Ausgabevorschlag

Durchsetzung der Regelungen zu freilaufenden Hunden

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

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

Stellungnahme Verwaltung

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

Bürgervorschläge

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

Wasserbus von Mülheim bis Rodenkirchen

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

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

Stellungnahme Verwaltung

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