



Kölner Verkehrs-Betriebe AG

www.kvb-koeln.de

Menschen bewegen – KVB

Ausgabe April 2006

Fahrgastrekord – Zuwachs auf hohem Niveau

Immer mehr Fahrgäste steigen um auf Abo

Mit 247,1 Millionen Fahrgästen stellte die KVB 2005 einen neuen beeindruckenden Beförderung-Rekord auf. Sieben Millionen mehr Fahrgäste als im Vorjahr bedeuten einen Zuwachs von fast drei Prozent. Auch unter Berücksichtigung des erhöhten Verkehrsaufkommens zur Zeit des Weltjugendtages haben die Fahrgastzahlen das hohe Niveau der Vorjahre gehalten und sogar ausgebaut.

Deutlich lässt sich dies ablehen bei den Veränderungen in den einzelnen Tarifbereichen: Während die Fahrten im Bartarif um 1,4 Millionen zurückgingen, verzeichnete der Zeittarif bei den erwachsenen Kunden einen Zuwachs von rund 2,8 Millionen Fahrten.

Besondere Erfolge erzielte die KVB erneut bei der Erweiterung ihrer Stammkundschaft. Zwar gingen die Fahrgastzahlen beim Formel9-Ticket um 1,8 Millionen zurück, dagegen stiegen sie beim Formel9-Ticket im Abo um sage und schreibe drei Millionen.



Die Fahrgastzahlen steigen immer weiter nach oben. Im vergangenen Jahr gab es ein neues Rekordergebnis – dazu trug unter anderem auch der Weltjugendtag bei.

Hier wurden offensichtlich Käufer von Zeitkarten zu Abonnenten. Das gleiche Bild zeigt sich bei den einzelnen MonatsTickets: Dort gingen die Fahrten um 0,8 Millionen zurück, die Fahrten der MonatsTickets im Abo stiegen hingegen um 1,2

Millionen an. Auch bei den JobTickets wurden 1,3 Millionen Mehrfahrten gezählt.

Die Zahl der Abo-Tickets stieg auf 57 100 (Vorjahr: 55 000), die Zahl der JobTickets kletterte auf 85 600 (Vorjahr: 82 000). Bei weiterhin rund 50 000 Semester-

Tickets und rund 60 000 SchülerTickets zählt die KVB damit insgesamt über 250 000 Stammkunden. Das heißt, in mehr als jedem zweiten Haushalt in Köln findet sich das eine oder andere Dauerticket.

Fortsetzung Seite 2

Mitmachen lohnt sich

Name für Kundenzeitung gesucht

Die Kundenzeitung der KVB für Sie, die Kölner Bürgerinnen und Bürger, soll künftig vier Mal im Jahr erscheinen. Für diese Zeitung suchen wir einen Namen: Er sollte Bezug zur Mobilität, zum Verkehrsunternehmen, zu Köln oder zur Information allgemein haben, phonetisch angenehm klingen, und er sollte nicht schon von anderen Herausgebern besetzt sein.

Schicken Sie uns ihre Namensvorschläge: Für den Gewinner spendieren wir eine 3-stündige Party-Fahrt mit unserem Colonia Express kreuz und quer durch Köln. Mit bis zu 80 Personen können Sie ihren Gewinn feiern – selbstverständlich sorgt die KVB auch partymäßig für Speis und Trank.

Einsendungen bis zum 12. Mai an
Kölner Verkehrs-Betriebe AG
Medien, Presse, Öffentlichkeitsarbeit
50927 Köln
oder per Fax an 547-3115
oder per Mail an info@kvb-koeln.de

100 Jahre Rheinuferbahn

Kaiser schickte ein Grußtelegramm

Nicht mehr als drei Kilometer entfernt sie sich vom Rhein. Diese Nähe hat ihr auch den Namen eingebracht: Rheinuferbahn. Bereits seit 100 Jahren verbindet die traditionsreiche Bahn nun schon die Städte Köln und Bonn. Anfängen hat es einst mit den Vierwagenzügen der Cöln-Bonner Kreisbahnen; heute verkehrt

dort die Stadtbahnlinie 16.

Es war ein großes Ereignis, als am 11. Januar 1906 die Rheinuferbahn feierlich eröffnet wurde. Selbst der Kaiser schickte ein Grußtelegramm. Schließlich wurde mit der Rheinuferbahn die modernste elektrische Eisenbahnstrecke Deutschlands eröffnet, betrieben mit hochge-

spanntem Gleichstrom.

Die Eisenbahnstrecke in Normalspur diente sowohl der Beförderung von Menschen als auch von Gütern. Die Bahn benutzte entlang des Kölner Rheinufer die vorhandenen Gleise der Straßenbahnen und die der städtischen Hafenbahn – ein vielseitiges Konzept also.

Fortsetzung Seite 4



Rheinuferbahn vor der Hohenzollernbrücke anno dazumal.



Große Feier

Auch wenn der eigentliche Geburtstag im Januar war: Gefeiert wird das runde Jubiläum erst im Frühjahr. An zwei Tagen der offenen Tür, am 6. und 7. Mai, gibt es im Bahnbetriebswerk Wesseling und im Hafen Godorf eine große Jubiläumsfeier – die Besucher erwartet eine Fahrzeugausstellung, Sonderfahrten und vieles mehr.



Werner Böllinger

Walter Reinarz

Edith Wurbs

Kuno Weber

Neue KVB-Kundenzeitung

Liebe Kölnerinnen und Kölner,

in Ihren Händen halten Sie eine Ausgabe der neuen KVB-Kundenzeitung, die künftig vier Mal im Jahr erscheinen wird. Wir freuen uns, Ihnen damit spezielle Informationen anbieten zu können, die die Mobilität in Köln und vor allem das Angebot der KVB an Sie beschreiben.

Für den Vorstand der Kölner Verkehrs-Betriebe AG gehört die Kundeninformation zu den allerersten Anliegen. In allen Bereichen der Information und Kommunikation treiben wir die Entwicklung voran. Wir präsentieren Ihnen unter vier Internet-Adressen (KVB, Nord-Süd Stadtbahn, KVB-Museum und Seilbahn) eine Vielzahl an Daten, wir intensivieren die aktuellen Informationen zu speziellen Ereignissen und sind ständig dabei, die vorhandenen Medien wie z. B. die elektronischen Informationsanzeiger weiter zu entwickeln oder – wie jetzt im Omnibusbereich – neu zu erproben.

Unsere neue Zeitung soll dazu beitragen, Sie über die Entwicklungen in unserem Unternehmen auf dem Laufenden zu halten, Hinweise zu geben und die Nähe zu Ihrem Verkehrsunternehmen zu fördern. Der Name soll für unser Ziel stehen, Mobilität in Köln und für die Kölner Bürgerinnen und Bürger zu schaffen und zu sichern. Eine interessante Lektüre wünschen Ihnen

Werner Böllinger Walter Reinarz Edith Wurbs Kuno Weber

Vorstand der Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Eine kleine Sprachhilfe zur Fußball-WM

„Welcome to Cologne“ – Zu Gast bei Freunden

Um bei der WM 2006 den Fahrerinnen und Fahrern der KVB eine kleine Sprachhilfe im Umgang mit den ausländischen Gästen an die Hand zu geben, hatte die KVB im letzten Jahr ein kleines Vokabelheft mit dem Titel „Welcome to Cologne. Englisch für das Kundengespräch“ aufgelegt. Diese kleine Broschüre hatte einen unerwarteten Erfolg zu

verzeichnen. Anfragen aus ganz Deutschland führten dazu, dass das Heftchen zwei Mal nachgedruckt wurde. Vor allem gefiel den Anwendern der Umstand, dass die englischen Begriffe in einer Lautschrift „geschrieben wie gehört“ notiert waren. Zur Fußball-WM hat eine Gruppe Auszubildender bei der KVB das Heft überarbeitet und zusätzlich

um die Begriffe in den FIFA-Sprachen Französisch und Spanisch ergänzt – allerdings ohne Lautschrift, dies wäre denn doch zu kompliziert geworden. Als kleine Verbeugung vor der WM wurden auch die Teilnehmerländer aufgenommen sowie die wichtigsten fußballerischen Begriffe. Welcome to Cologne: Zu Gast bei Freunden in Köln!



Die neue dreisprachige Broschüre soll den KVB-Fahrern und Service-Kräften die Verständigung mit den ausländischen Gästen erleichtern.



So sieht das Linienetz aus während des Umbaus der Station „Breslauer Platz“. In dieser Zeit werden diese und „Dom/Hbf“ zu so genannten Kopfbahnhöfen umfunktioniert.

Interview mit Vorstandssprecher Werner Böllinger

„Ein Versprechen auf die Zukunft“

Die Kölner stöhnen über die vielen Baustellen, die das Leben zurzeit in Köln erschweren – die KVB ist Bauherrin für einen großen Teil dieser Baustellen. Wie erklärt sich diese Aktivität?

Böllinger: Mit dieser Bautätigkeit erfüllen wir für unsere Kunden ein Versprechen auf die Zukunft. Jährlich verzeichnen wir seit vielen Jahren Rekorde bei den Fahrgastzahlen. Dies ist für uns eine schöne Bestätigung unserer Leistung, gleichzeitig bedeutet es aber auch eine ernsthafte Verpflichtung für die Zukunft. Die neue Tunnelstrecke, die Nord-Süd Stadtbahn, wird seit vielen Jahren von uns dringlich gefordert. Der Ausbau des Stadtbahnsystems muss in absehbarer Zeit abgeschlossen werden.

Bei der Nord-Süd Stadtbahn verweisen Kritiker darauf, dass der Zeitgewinn von acht Minuten in keinem Verhältnis zu den hohen Baukosten stehe!

Böllinger: Auf der Strecke der künftigen Nord-Süd Stadtbahn befördern wir heute mit zwei Omnibuslinien mehr als 12 000 Fahrgäste täglich. Durch die Inbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn wird ein erhöhter Fahrgastzuwachs erwartet. Die besagten Kritiker möchte ich darauf aufmerksam machen, dass sie alle auf der neuen Strecke in den Genuss der Zeiterparnis kommen. Die Verkürzung der Fahrzeit vom Breslauer Platz zum Chlodwigplatz von 14 Minuten auf sechs Minuten kann sich sehen lassen. Der Nutzen geht aber viel weiter. Wir entlasten mit der Nord-Süd Stadtbahn die anderen Tunnelstrecken, machen den Betrieb dort schneller, mit weiterem Gewinn an Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit für Zehntausende von Fahrgästen. Und wir gewinnen in der Südstadt viele neue

Kunden, die demnächst in unmittelbarem Einzugs einer Haltestelle wohnen.

Im Oktober wird der Innentunnel für eine Woche gesperrt, zwischen Breslauer Platz und Ebertplatz gar für 10 Monate. Viele Fahrgäste fragen, ob das gut geht.

Böllinger: Wir sind zuversichtlich, dass Dom und Hauptbahn-



Vorstandssprecher Werner Böllinger

hof auch in diesen Sperrzeiten gut zu erreichen sein werden; oft muss der Kunde lediglich an einer anderen Station umsteigen. Die Vorteile, die wir auf der anderen Seite durch diese Maßnahme erzielen, sind nicht hoch genug einzuschätzen. Durch die Sperrung am Breslauer Platz können wir die Bauzeit der Nord-Süd Stadtbahn erheblich verkürzen, zusätzlich werden Kosten eingespart. Und für die Anhebung der Bahnsteige an der Poststraße und am Appellhofplatz, die in der einwöchigen Pause stattfindet, habe ich mich persönlich sehr stark eingesetzt.

Vielen Dank für das Gespräch.

Baumaßnahmen 2006

Sperrungen und Ersatzverkehr

In den nächsten Monaten muss die KVB zahlreiche Baumaßnahmen bewältigen. So wird im Mai der Bahnsteig Station-Haltestelle mit neuer Beleuchtung, Videoüberwachung, Lautsprecheranlage, behindertengerechter Rampe, zwei elektronischen Informationsanzeigern und einem Großflächenanzeiger ausgestattet.

Am 13./14. Mai erfolgt die Trennung der Linie 18 wegen des Ausbaus der Zweigleisigkeit im Bereich Roidorf/Altfer.

Eine zweite Sperrung der Linie 18 ist vom 29. September bis 1. Oktober geplant. Der Bau der Hochwasserschutzmauer im Bereich Heinrich-Lübke-Ufer bis Schönhauser Straße steht vom 10. bis 28. Juli auf dem Programm. Dafür wird die Bahntrasse komplett abgebaut. Ein Ersatzverkehr wird für die Linie 16 zwischen Uberrring und Rodenkirchen eingerichtet.

Für den Ausbau der Niederflerstrecken ist ein Umbau der Haltestelle Chorweiler erforderlich. Der Ersatzverkehr für die Linie 15 verkehrt zwischen Langerich und Chorweiler vom 31. Juli bis 6. August. Die Linie 18 wird in Altfer vom 4. bis 7. August unterbrochen, ein Ersatzverkehr zwischen Waldorf und Dransdorf eingerichtet. Eine zweite Trennung erfolgt vom 29. September bis 1. Oktober.

Die Anhebung der Bahnsteige an der Poststraße und am Appellhofplatz (Linien 3, 4, 12, 16, 17, 18, 19) ist für die Zeit vom 9. bis 15. Oktober vorgesehen. Der Termin ist abhängig von der Durchführung der Trennung Breslauer Platz. Dabei wird der Innentunnel eine Woche lang gesperrt. In der Nacht vom 8. auf den 9. Oktober wird ein Stellwerkswechsel am Dom und am Appellhofplatz vorgenommen; sechs Stunden lang wird dann die Haltestelle „Dom/Hbf“ auf dem Schienenweg nicht erreichbar sein.

Haltestelle Niehl wird eröffnet

Einfacher und bequemer in die Bahn einsteigen

Am 28. April wird mit der Haltestelle Niehl im Zuge der Linie 12 im Norden die letzte Haltestelle im Stadtbahn-Standard eröffnet, das heißt mit einem 35 Zentimeter hohen Bahnsteig, der ein stufenloses Betreten der Fahrzeuge ermöglicht. Die neue Haltestelle ist um ca. 40 Meter nach Norden gewandert, sie mündet jetzt direkt an die Bremerhavener Straße. Durch diese kleine Verlegung war es möglich, einen nahezu geraden Bahnsteig anzulegen. Die alte Haltestelle der Linie 12 hatte in einer starken Kurvenkrümmung gelegen – unübersichtlich und un bequem beim Einsteigen. Auch Gehbehinderte, Mütter mit Kinderwagen oder

pellhofplatz (Linien 3, 4, 12, 16, 17, 18, 19) ist für die Zeit vom 9. bis 15. Oktober vorgesehen. Der Termin ist abhängig von der Durchführung der Trennung Breslauer Platz. Dabei wird der Innentunnel eine Woche lang gesperrt. In der Nacht vom 8. auf den 9. Oktober wird ein Stellwerkswechsel am Dom und am Appellhofplatz vorgenommen; sechs Stunden lang wird dann die Haltestelle „Dom/Hbf“ auf dem Schienenweg nicht erreichbar sein.

Vom 9. Oktober an wird der Breslauer Platz zehn Monate lang gesperrt. Um eine deutliche Bauzeitverkürzung und einen günstigeren Bauablauf zu erreichen, wird der U-Bahn-Tunnel an der Haltestelle Breslauer Platz vom 9. bis 16. Oktober gesperrt. In Richtung Ebertplatz wird ein Ersatzverkehr mit Omnibussen eingerichtet. Am 16. Oktober wird ein provisorischer Kopfbahnhof in Betrieb genommen, der vom Ebertplatz bis an das nördliche Ende der heutigen Station reicht. Dadurch kann der nördliche Ausgang der Station weiterhin genutzt werden.

Bis Mitte Juli 2007 bleibt diese Regelung bestehen. Ab Ende Juli 2007 ist die Durchfahrt wieder möglich, allerdings ohne Fahrgastwechsel an der Haltestelle „Breslauer Platz“, für die der Innenausbau weitergeht. Dadurch wird die Inbetriebnahme der Haltestelle bereits im Herbst

2009 möglich.

Für die Zeit der Trennung werden die Linien 16 und 18 zwischen Barbarossaplatz und Ebertplatz über die Ringe verkehren. Die Linie 19 fährt von Norden kommend bis Breslauer Platz, von Süden kommend bis Dom/Hbf.

Die Linie 5 endet ebenfalls am Dom/Hbf. Als Verstärkung auf der Neusser Straße bis zum Ebertplatz sowie auf den südlichen Ringen bis Dom/Hbf wird zeitweise die Linie 6 eingesetzt. Durch die veränderte Linienführung wird sich die Zahl der Fahrgast-Umstiege auf den Ringen erheblich erhöhen, wohingegen sie sich am Ebertplatz und Neumarkt verringern werden.

Ab Mitte Oktober beginnt der Ausbau der Linie 12 im Süden der Strecke zwischen Eifelplatz und Zollstock. Der Stadtbahnbetrieb wird dann für zehn Monate eingestellt und durch Omnibusse übernommen.

Dank umsichtiger Koordination der notwendigen Bautätigkeiten können die Beeinträchtigungen der Anwohner, Geschäftsinhaber, des Nah- und Individualverkehrs auf diese relativ kurze Zeit beschränkt werden. Voraussetzung dafür ist die Einstellung des Bahnverkehrs. Beginnend mit dem Fahrplanwechsel im Oktober 2006 endet die Linie 12 am Eifelplatz. Zwischen Eifelplatz und Höniger Platz

wird ein Ersatzverkehr mit Omnibussen eingerichtet.

An vier Wochenenden im Oktober/November (14./15., 21./22., 28./29. und 4./5.11) verkehrt die Linie 16 zwischen Godorf und Wesseling nur eingleisig, und zwar jeweils von freitags 21 Uhr bis montags früh.

Fahrgastrekord

Hohe Akzeptanz

Fortsetzung von Seite 1

Mit insgesamt 43,2 Millionen Fahrten (Vorjahr: 41,8 Mio.) entfielen im Jahr 2005 wieder die meisten Fahrten auf das SchülerTicket. Knapp dahinter folgen die JobTickets mit 39,9 Millionen (Vorjahr: 38,3 Mio.) Fahrten. Bei den Formel9-Tickets im Abonnement wurden 28,8 Millionen (Vorjahr: 25,8 Mio.) Fahrten gezählt; das sind erstmals mehr als beim SemesterTicket mit 27,5 Millionen (Vorjahr: 29,3 Mio.). Auch das Angebot von Tickets über neue, moderne Vertriebswege erwies sich als außerordentlich erfolgreich: Seit Einführung des HandyTickets im November 2004 wurden bis Ende 2005 rund 210 000 dieser Tickets verkauft, und mehr als 6000 Kunden ließen sich als HandyTicket-Bezieher registrieren. Über das Internet mit dem Selbstausdruck des Tickets am heimischen Computer konnten rund 1000 Zeittickets verkauft werden.

Die intensive Nutzung des Nahverkehrs in Köln belegt die hohe Akzeptanz von Bussen und Bahnen und zeigt, wie wichtig die Leistung der KVB für das öffentliche Leben und die Mobilität der Kölner ist.



Stufenlos können nun an der Haltestelle Niehl die Bahnen der Linie 12 von allen Fahrgästen bequem betreten werden.

einander abgeleitet – eine Bauzeit von rund drei Jahren erforderlich.

Dies will man Fahrgästen und Anwohnern aber nicht zumuten. Die Arbeiten werden nun so koordiniert, dass mit einer zehnmö-

natigen Bauzeit alles erledigt werden kann. Allerdings kann in diesen zehn Monaten die Linie 12 dort nicht verkehren und wird durch Omnibusse ersetzt. Wir werden in der nächsten Ausgabe darüber berichten.



Millimeter-Arbeit war gefragt, um die schweren Teile von Tosca abzuladen und im Schacht zu montieren.

Antransport Tunnelbohrmaschinen

Auf 20 Schwerlastern quer durch Kölns Süden

Vor wenigen Tagen kamen die Nachläufer-Segmente für die zwei Schildmaschinen der Nord-Süd Stadtbahn Köln, die die Tunnelröhren vom Bonner Wall bis zum Kurt-Hackenberg-Platz auffahren, nach einer rund 400 Kilometer langen Reise auf dem Rhein auf zwei Schiffen im Hafen Köln-Godorf an. Von dort aus wurden sie mit insgesamt 20 Schwerlasttransportern zur rund

mit dem Vortrieb beginnen. Die Tunnelbohrmaschine West startet wahrscheinlich rund neun Wochen später, also am 7. August.

Auf einer Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich des Güterbahnhofs der Deutschen Bahn auf dem Gelände des Großmarktes werden alle für den Tunnelbau benötigten Ver- und Entsorgungskomponenten installiert.

Auf dem Schienenweg werden ebenfalls von hier aus über die Gleise der Deutschen Bahn AG alle benötigten An- und Abtransporte von Materialien abgewickelt – u.a. werden täglich zirka 4000 Tonnen im Tunnel abgetragenes Erdreich abtransportiert, und jede Woche erfolgt auf dem selben Weg eine Anlieferung von rund 700 Tübbingsteinen, das sind Tunnelwand-Segmente aus Beton, mit einem Einzelgewicht von je sechs Tonnen.

Die Vortriebsarbeiten werden rund um die Uhr im Schichtdienst-Betrieb ausgeführt, das heißt: Alle acht Stunden wechselt die Mannschaft morgens um sieben Uhr, mittags um 15 Uhr und abends um 23 Uhr. Der Schichtdienst dauert sechs Tage, danach gibt es drei arbeitsfreie Tage.

Namensgebung Tunnelbohrmaschinen

Tosca, Rosa und Carmen ausgewählt

„Dicke Mädchen haben schöne Namen.“ Wer dabei an die Höhner und deren Lied denkt, hat Recht. Im Dezember 2005 wusste die KVB nämlich schon, dass sie einmal in nicht allzu ferner Zukunft drei so genannte Schildvortriebsbagger erhalten wird. Um die Anlieger mit den drei Großgeräten bekannt zu machen, suchte man nach „humorvollen und zugleich der Größe angemessenen Namen“. Deshalb entschloss sich das Management der Verkehrsbetriebe, einen Ideenwettbewerb auszusprechen.

Die drei gewaltigen Maschinen haben einen Durchmesser von bis zu 8,46 Meter. Nachdem der eigentliche Favorit „Trude“ bereits in Hamburg vergeben war (T.R.U.D.E. – oder auch „Tief Runter Unter Die Elbe“), überraschte KVB-Sprecher Werner Böllinger die Gäste während der Präsentation mit der Entscheidung, die Tunnelbohrmaschinen nach den drei stabilen Mädchen aus dem Vortrieb zu benennen: Tosca, Rosa und Carmen.

Auch wurden zwei Gewinner präsentiert: Carola Paetow, beschäftigt bei der Deutschen Bahn AG im Nahverkehr, und Manfred Fourate, der im KVB-

Info-Management arbeitet, kamen beide auf die gleiche Idee, die Namen aus dem Höhner-Titel auszuwählen – unabhängig voneinander, wie sie betonten.

Ende März begann die Deutschland-Tournee der Höhner. Eines der Lieder aus dem

Höhner-Repertoire erfährt nun also eine neue Deutung. Höhner-Frontmann Henning Krautmacher will dieses Thema aktiv und auf humorvolle Art und Weise in sein Bühnenprogramm einbinden.

Mit den drei Schildmaschinen sollen die Tunnelröhren für den ersten Bauabschnitt der Nord-Süd-Stadtbahn bis Höhe Marktstraße gebohrt werden. Am 6. Juni 2006 um 6 Uhr soll der erste Bagger mit Namen Tosca vom Bonner Wall aus in Richtung Innenstadt aufbrechen. Wenige Wochen später soll Rosa folgen, die sich ebenfalls vom Bonner Wall aus unter die Kölner Innenstadt graben wird.

Carmen, die kleinere der drei Maschinen, startet zwischen Philharmonie und Breslauer Platz am 4. Juli. In jedem Fall denkt Krautmacher immer auch an sein Programm. Und da gibt es noch einen „Klassiker“, der für viele Anwohner in der südlichen Altstadt gilt: „Da simma dabei“.

Zentral am Alter Markt und damit nahe dem Baugeschehen liegt das neue InfoCenter der Nord-Süd Stadtbahn, das am 25. Januar feierlich eröffnet wurde. Hier hat die KVB für Anlieger und interessierte Bürger eine zentrale Anlaufstelle zu allen Fragen rund um die Nord-Süd Stadtbahn geschaffen. Das helle, freundlich gestaltete Ladenlokal bietet Platz für Vorträge und Veranstaltungen und ist zudem Treffpunkt für Besuchergruppen, die an Baustellenbesichtigungen teilnehmen.

Raum für archäologische Funde

Ein zweiter Raum wird für eine Ausstellung der archäologischen Funde genutzt. Professor Dr. Hans-Gerd Hellenkemper, Direktor des Römisch-Germanischen Museums, betonte auf der Eröffnungsfeier die Bedeutungen der Ausgrabungen. Bei dem Nord-Süd Stadtbahn-Projekt handele es sich um die zurzeit größte archäologische Baustelle in einer europäischen Metropole; mehr als 30 Archäologen arbeiten unter Tage.

Oberbürgermeister Fritz Schramma verwies auf die Rolle

der Öffentlichkeitsarbeit bei solch einem komplexen, langjährigen Projekt. Um die Akzeptanz für den Bau der Nord-Süd Stadtbahn zu fördern, sei eine sensible Öffentlichkeitsarbeit besonders wichtig.

Vorstandsmitglied Walter Reinartz erinnerte an die vielfältigen Kommunikationsangebote, die es bereits gebe. Mit Info-Veranstaltungen, Anwohner-Informationen, Anliegerbeauftragten und einem neuen Internet-Auftritt werde das Projekt den Anliegern und der interessierten Öffentlichkeit näher gebracht. „Mit drei Mitarbeiterinnen haben wir ein kompetentes Medienteam für die Nord-Süd Stadtbahn“, so Reinartz.

Neben Mediensprecherin Gudrun Meyer arbeiten zwei weitere Kolleginnen des Bereichs Medien, Presse, Öffentlichkeitsarbeit für die Nord-Süd Stadtbahn.

Susanne Zeidler, Leiterin des InfoCenters, wurde eigens für diese Aufgabe eingestellt. Zuvor war die studierte Anglistin im Kommunikationszentrum der Bayer AG für Öffentlichkeitsarbeit und Event-Management zuständig.

Sie und Claudia Steffens arbei-

ten als Team im InfoCenter zusammen, organisieren auch Besucherführungen und Info-Veranstaltungen. Als verbindendes Element zwischen Fachleuten im Projekt und der Öffentlichkeit sehen sie als ihr Ziel an „die Akzeptanz der Nord-Süd Stadtbahn in der Öffentlichkeit nachhaltig zu erhöhen“.

Öffnungszeiten:
Mo-Fr 9.30 bis 13 Uhr und
14 bis 17 Uhr, Di bis 19 Uhr.
☎ 0221/547-4780

Internet

Die KVB hat unter der Internet-Adresse www.nord-sued-stadtbahn.de eine neue Rubrik „Baustelleninfos“ eingerichtet, unter der man sich über den aktuellen Stand der Bauarbeiten informieren kann. Unter der jeweiligen Baustelle gelangt man zum „Baukalender“, wo man sich über den für die jeweilige Baustelle weiterhin geplanten Bauablauf der nächsten Jahre bis zur Inbetriebnahme der Stadtbahn Ende 2010 kundig machen kann.



Bald nehmen die drei Tunnelbohrmaschinen ihre Arbeit auf.

12 Kilometer entfernten Baustelle an der Bonner Straße/Ecke Marktstraße gebracht.

Danach erreichten die beiden Schildmaschinen Süd mit zwei weiteren Schiffen den Godorf Hafen. Der Transport erfolgte über die Rheinuferstraße, den Ubierring und die Bonner Straße. Mit einem rund 800 Tonnen Gittermast-Kran wurden die Einzelteile (das schwerste davon wog rund 176 Tonnen) in den Startschacht unter dem Bonner Wall eingelassen und montiert.

Voraussichtlich vom 2. Mai bis zum 3. Juni werden weitere Endarbeiten an der östlichen Schildmaschine durchgeführt. Diese erste Maschine soll am 6. Juni

Westigo

Eine Tochter

Die Kölner Verkehrs-Betriebe wollen ins überregionale Bahngeschäft einsteigen. Um sich an der Ausschreibung für den künftigen Betrieb des „Rhein-Sieg-Express“ beteiligen zu können, der zwischen Aachen und Gießen verkehrt, hat die KVB eine Tochtergesellschaft gegründet: Westigo ist eine hundertprozentige KVB-Tochter.

KVB-Vorstandssprecher Werner Böllinger rechnet mit einer Betriebsaufnahme „nicht vor 2009: Wir glauben, dass wir ein wirtschaftliches Angebot abgeben können.“ Zunächst wolle man das Vorhaben alleine angehen. Später könne man sich auch eine Kooperation mit Partnern vorstellen.



Ein starkes Team: Susanne Zeidler (u.) und Claudia Steffens.



Im InfoCenter stehen u. a. zwei KVB-Mitarbeiterinnen (Bilder links) Besuchern Rede und Antwort zu Nord-Süd-Stadtbahn-Fragen.



Die drei Comic-Figuren Tosca, Rosa und Carmen verkörpern auf humorvolle Art die drei Tunnelbohrmaschinen.

100 Jahre Rheinuferbahn

Vom „Silberpfeil“ zur Nord-Süd-Bahn

Fortsetzung von Seite 1

Die weißen Eisenbahnen erwarben sich im Laufe der Jahrzehnte einen legendären Ruf. Bis nach dem Zweiten Weltkrieg verkörperten sie die Modernität und Leistungsfähigkeit der Köln-Bonner Kreisbahnen, die 1918 in Köln-Bonner Eisenbahnen (KBE) umbenannt worden waren. Mit mehr als 21 Millionen Fahrgästen erzielte die KBE im Jahr 1947 einen Rekord.

Der Wagenpark der creme-weiß-dunkelrot lackierten Bahnen der 50er Jahre wurde ab

1960 mit den Aluminium-Triebwagen ET 201 ergänzt. 1964 folgten je drei Einzel- und Doppeltriebwagen dieses Typs. Doch auch der „Silberpfeil“, der Geschwindigkeiten von bis zu 120 km/h erreichte, konnte den Trend zum Auto nicht stoppen.

Neue Konzepte wurden entwickelt, die eine Verknüpfung der verschiedenen Verkehrssysteme innerhalb der Städte und der Region berücksichtigten – was mehr Komfort für den Fahrgast bedeutete. Mit der Gründung der Stadtbahngesellschaft Rhein-

Sieg wurde die Vernetzung der Verkehrssysteme im öffentlichen Nahverkehr zwischen Köln und Bonn eingeleitet.

Bei der Umsetzung des neuen Stadtbahn-Konzeptes kam der Rheinuferbahn wiederum eine Vorreiterrolle zu. Denn ihre Fahrgäste waren die ersten, die in den Genuss des stufenlosen Einstiegs an den Hochbahnsteigen kamen und direkten Anschluss an die innerstädtischen Verkehrssysteme fanden.

Im August 1978 stellte die KBE ihren eigenen Eisenbahnbetrieb in der Personenbeförderung auf dem Streckenabschnitt Köln, Hohenzollernbrücke bis Ubiering, ein, anschließend auch auf der Rheinuferbahn-Strecke. Seitdem verkehren die Stadtbahnen der Linie 16 zwischen Köln-Mülheim und Bonn-Bad Godesberg auf der KBE-Trasse zwischen Köln-Marienburg und Bonn-West und auf den stadttrennen Strecken der KVB und Stadtwerke Bonn. Damit entstand die bis heute längste Stadtbahnstrecke von rund 45 Kilometern.

Drei Gesellschaften arbeiten heute bei der Unterhaltung der Strecke, dem Ausbau des Angebots und der Durchführung des Betriebs zusammen: HGK, KVB und SWB. Sie verdeutlichen die übergreifende Bedeutung der Rheinuferbahn. Für den Fahrgast ist es einfach die Stadtbahn zwischen Köln und Bonn.



Der legendäre „Silberpfeil“ im Jahre 1990 festlich geschmückt auf seiner letzten Fahrt in den verdienten Ruhestand.

Wenn man heute über die Zukunft der Linie 16 spricht, fällt unvermeidlich der Begriff Nord-Süd-Stadtbahn. Diese neue U-Bahn-Verbindung – unterirdisch vom Hauptbahnhof bis zum Beginn der Bonner Straße (geplant schon seit Beginn des Tunnelbaus in Köln in den 60er Jahren) – befindet sich jetzt im Bau.

Nach der Fertigstellung der 1. und 2. Baustufe (vier Kilometer Tunnelstrecke vom Breslauer Platz bis Bonnstraße, Höhe Großmarkt, sowie der Abzweig südlich der DB-Trasse bis zum Rheinufer) wird die Linie 16 ab Ende 2010 über den Abzweig vor der Südbrücke in den neuen Tunnel einfahren, die Südstadt unterqueren und am Breslauer Platz wieder auf die alte Strecke einmünden. Der Reisende wird noch schneller Dom und Hauptbahnhof erreichen oder wichtige Verkehrsknoten nutzen können.

Viele Jahre lang war die Linie 16 beispielhaft für das Stadtbahnssystem: Leistungsfähige Schnellbahnen im dichten Takt zur Verbindung der Städte in der Region. Auch die Betriebsstruk-

online - info

Weitere Informationen zur KVB unter:

www.ksta.de/kvb
www.rundschau-online.de/kvb
www.express.de/kvb
www.kvb-koeln.de

tur ist modellhaft für die übergreifende Bedeutung dieser Verkehre: Drei Gesellschaften in kommunalem Besitz, die für Unterhaltung der Strecke, Ausbau des Angebots und Durchführung des Betriebs zusammenarbeiten.



Je ein Zug von KVB und den Bonner Stadtwerken (SWB), die die Rheinufer-Strecke befahren, machen farbenfroh auf das 100-jährige Jubiläum der Rheinuferbahn aufmerksam.

100 Jahre Betriebshof Thienenbruch

Symbol für den Aufschwung

Bis heute ist der Betriebshof Thienenbruch ein Symbol für den Aufschwung des Nahverkehrs, der um die Jahrhundertwende vielen Menschen eine Mobilität bescherte, die es zuvor nicht gab. Im Dezember 1906 startete

die Vorortbahn Köln-Bergisch Gladbach. Dafür wurde an der Kölner Stadtgrenze, im „Thienenbruch“, ein Betriebshof angelegt. Es entstand zunächst ein Bahnhofsgebäude, eine sechsgleisige Wagenhalle und ein

Werkstattgebäude. Die Wagenhalle hatte eine Länge von etwa 78 Metern. Auf sechs Gleisen konnten 40 zweiachsige Schienenfahrzeuge abgestellt werden.

Diese älteste Halle ist heute Endhaltestelle der Linie 18. Über zwei Mittelbahnsteige werden die Stadtbahnwagen stufenlos betreten. Die überdachte Haltestelle in Form einer Bahnhofshalle besticht durch ihre historisch geprägte architektonische Eleganz. Vor allem die Dachkonstruktion mit längs verlaufendem Lichteinfall und die Pflasterung der Bahnsteige mit Stirnholz erinnern an die frühere Nutzung des Gebäudes als Wagenhalle.



Der Betriebshof Köln-Thienenbruch feiert in diesem Jahr 100-jähriges Jubiläum.



Zahlreiche museale Straßenbahnen und Zubehör zeigt das Museum in Thienenbruch, das in diesem Jahr seinen 15. Geburtstag feiert.

15 Jahre HSK

Ein ideales Gebäude

Schon Mitte der 80er Jahre gab es bei der KVB Überlegungen, eine weitgehend unsystematische Ansammlung von historischen Fahrzeugen einer sinnvollen Verwendung zuzuführen; denn die Fahrzeuge waren abgestellt, wo sich gerade Platz fand, und belegten wertvollen Platz auf Abstellgleisen oder in Werkhallen. Dabei behinderten sie wegen ihres Zustandes die betrieblichen Abläufe.

Als sich die Aufgabe des Betriebshofs in Thienenbruch abzeichnete, wurde erstmals über die Einrichtung eines Museums nachgedacht. Die denkmalgeschützten Gebäude boten sich für eine Nutzung als historisches Fahrzeugmuseum geradezu an. Was noch fehlte, war ein funktionierendes Museums- und Betriebskonzept.

Bereits vor Gründung des Straßenbahn-Museums 1997 beschäftigte sich der HSK intensiv mit den historischen Schienenfahrzeugen und mit der Geschichte der Kölner Straßenbahnen. Mehr noch: Seine Entstehung ist Folge des besonderen Engagements einer Gruppe von Mitarbeitern der Hauptwerkstatt der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) für den Erhalt der historischen Bahnen des Unternehmens.

Im November 1991 gründeten sie den Verein Historische Straßenbahn Köln, dem sich bald weitere Straßenbahninteressierte aus unterschiedlichsten Berufsfeldern anschlossen. Damit trat neben dem Fahrzeugerhalt die Beschäftigung mit der Geschichte des Kölner Straßenbahnwesens zunehmend in das Zentrum der Vereinsarbeit.

50 Jahre Großraumwagen 1300

Ein deutscher Rekord

Mit einem vierachsigen Großraumtriebwagen, der so genannten Serie 1300, wurde vor 50 Jahren die nach den Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges dringend notwendige Erneuerung des Wagenparks der Kölner Verkehrs-Betriebe eingeleitet. Am 17. Januar 1956 übergab der Hersteller Westwaggon den ersten Triebwagen einer Serie von 80 Vierachsern der KVB. Im Fahrgastbetrieb wurden die Züge erstmals am 25. März eingesetzt. Zwölf Millionen DM investierte damals die Stadt Köln in einer finanziell schwierigen Situation, um die Leistungsfähigkeit des Straßenbahnbetriebes zu erhöhen.

Fachwelt Aufsehen, war es doch die größte in Deutschland gebaute Serie so genannter Großraumwagen, das heißt, Fahrzeuge mit etwa 15 Metern Länge und einem Fassungsvermögen von mehr als 100 Personen.



Sortiert vor 50 Jahren für Aufsehen: der „Dreizehnhunderter“.

Jubiläumsgabe

Ein eigener Internet-Auftritt (www.hsk-koeln.de) informiert ab sofort über das Straßenbahn-Museum der KVB in Köln-Thienenbruch, über die Geschichte des Nahverkehrs in Köln und über den Verein „Historische Straßenbahn Köln e.V.“



Kundenbarometer

Kritik soll konstruktiv umgesetzt werden

Viele halten den Bereich Verbesserungsmanagement für eine reine Beschwerdestelle, die viel Arbeit macht, aber wenig Nutzen bringt. Doch dieser Bereich leistet für das Unternehmen weit mehr als nur Kundenanfragen zu beantworten.

„Wir wollen alle Kundenmeinungen im Verbesserungsmanagement zentral bündeln, auswerten und sie den Fachabteilungen zu Verfügung stellen, damit sie ihre Leistungen für unsere Kunden optimieren können“, beschreibt Marketingleiter Carsten Ploschke die Ziele des Bereichs. Kundenzufriedenheit ist eines der wesentlichen Unternehmensziele.

Kundenmeinungen erreichen die KVB über drei Wege: nämlich die klassischen Beschwerden, Anregungen und Verbesserungsvorschläge, die telefonisch oder schriftlich eingehen; dann die schriftlichen und mündlichen Kundenbefragungen, die das

Marketing durchführt und schließlich die Qualitätstester, die in ihren Fragebögen wertvolle Anregungen geben.

Damit diese drei Quellen noch effizienter ausgewertet und zur Verbesserung von Unternehmensleistungen genutzt werden können, erarbeiten die Mitarbeiter zurzeit ein modernes Auswertungsverfahren und Berichtssystem.

Die Ergebnisse aus den Beschwerden und den Fragebögen

der Qualitätstester werden bereits jetzt in einer Auswertung zusammengefasst. Die Resultate der Kundenbefragungen sollen von Ende 2006 an in diese Gesamtauswertung einfließen, wenn die Ergebnisse des neuen Kundenbarometers vorliegen.

Dieses Kundenbarometer wird von März bis Juni sowie im September 2006 durchgeführt.

Daneben gibt es noch eine Befragung zu den Baumaßnahmen Linie 12 und Breslauer Platz.

Hierüber soll eine Rückmeldung etwa zur Zufriedenheit der Kommunikation bei Baumaßnahmen und über alternative Fahrwege während der Maßnahmen erfragt werden.

„Wir müssen Kritik konstruktiv in Verbesserungen umsetzen“, betont Carsten Ploschke. Für die jeweiligen Fachbereiche bedeutet Kundenkritik eine direkte Rückmeldung auf ihre Leistungen und damit die Chance für Verbesserungen. Daher sei es auch so wichtig, dass die Fachbereiche über die Kundenwünsche umfassend und systematisch informiert werden, betont der Marketingleiter. Dabei seien die am häufigsten angesprochenen Themen Verspätungen und Fahrverhalten.

Drei feste Mitarbeiter sind im Verbesserungsmanagement mit der Bearbeitung von Kundenanfragen beschäftigt. Rund 10 000 Anfragen gehen jährlich telefonisch oder schriftlich bei der KVB ein.



Walter Reinarz

Interview mit Vorstand Walter Reinarz

Meinung des Kunden ist unser Maßstab

Der Kunde ist König, heißt es – wie erfährt eigentlich die KVB, was der Fahrgast möchte?

Reinartz: Wir nutzen verschiedene Instrumente um herauszufinden, ob unser Angebot bedarfsgerecht ist, ob die Produkte und unser Service den Wünschen der Kunden entspricht. Alle zwei Jahre wird ein so genanntes Kundenbarometer mit identischen Fragestellungen erhoben. Daraus ergeben sich nicht nur Benotungen, sondern vor allem die Veränderungen sind für uns interessant. Weitere Umfragen wie der Mikrozensus oder die Potenzialanalyse erbringen Erkenntnisse zum Leistungsangebot oder helfen uns, weitere Potenziale zu erschließen. Unverzichtbar ist das ganz persönliche Urteil des Kunden: Rund hundert Qualitätstester beobachten den Betrieb und berichten uns über gute oder weniger gute Erfahrungen. Täglich eingehende Beschwerden oder Hinweise von Fahrgästen werden ebenfalls sehr ernst genommen.

Welche Erkenntnisse werden aus diesen Kundenmeldungen gewonnen?

Reinartz: In der Häufung von Einzelbeobachtungen, z. B. auf bestimmten Linien oder an immer wieder denselben Haltestellen, kann man sehr gut Fehler oder Schwächen erkennen, die nicht nur zufällig auftreten, sondern eine bestimmte Ursache haben, die abzustellen ist. Die jährlich über zehntausend Kundenmeldungen werden intensiv ausgewertet und helfen den Bereichen, interne Verbesserungen einzuleiten und abzuschließen.

Gut, dass die KVB auf solche Ergebnisse reagiert – aber gibt es daneben auch gezielte eigene Aktivitäten, um die Attraktivität des Nahverkehrs zu erhalten oder noch zu steigern?

Reinartz: Ganz wichtig für unseren Erfolg im Markt ist nicht nur die messbare Leistung, sondern auch die Meinung, die der Kunde über uns hat – das Image des Unternehmens, wenn man so will. Wir wollen auf der Höhe der Zeit sein und sind offen für Neuerungen und innovative Technologien. Dies wird uns von den Kunden bestätigt durch die begeisterte Aufnahme etwa des Handy-Tickets oder die Nutzung aktueller Medien wie z. B. Fahrplanauskunft übers Handy oder die Tickets zu Hause aus dem eigenen Drucker. Wenn auch noch das Angebot stimmt, die Leistung, die Attribute wie Pünktlichkeit und Schnelligkeit, dann haben wir auch Erfolg am Markt.

Vielen Dank für das Gespräch.

Gute Noten

Mit „sehr gut“ oder „gut“ benoteten in 2004 etwa zwei Drittel der im „Kommunalen Mikrozensus“ befragten 11 000 Kölner den öffentlichen Personennahverkehr. Damit hat sich die Bewertung des Nahverkehrs gegenüber 2001 weiter verbessert. Es zeigte sich, dass sich

Angebotsverbesserungen – wie die Stadtbahnverlängerung nach Weiden – unmittelbar auf die Kundenzufriedenheit auswirken. Entscheidend für die Zufriedenheit der Kunden sind außerdem laut Mikrozensus die Faktoren Anschlüsse, Pünktlichkeit, Informationen über Verspätungen und Fahrpreis.

Haltestelle Zülpicher Platz wird verbreitert



Zurzeit noch eifrig gebaut wird an der Haltestelle „Zülpicher Platz“, wo die Bahnsteige zum Vorteil der Kunden verbreitert werden. Als Umsteigepunkt im KVB-Netz gewinnt der Zülpicher Platz seit Jahren immer größere Bedeutung, und wenn im Herbst dieses Jahres der Innen-

stadttunnel am Breslauer Platz wegen des Baus der Nord-Süd Stadtbahn für zehn Monate gesperrt wird, werden dort noch mehr Fahrgäste umsteigen. Bis zum Beginn der Fußballweltmeisterschaft soll diese Baumaßnahme abgeschlossen sein.

Nahverkehr NRW

WM-Aktion

Die Kölner Verkehrs-Betriebe beteiligen sich an einer gemeinsamen Informationskampagne der NRW-Nahverkehrsunternehmen zur Fußball-WM. Fußballfans können im Internet unter www.wir-bringen-sie-hin.de ab sofort erste Informationen über das Nahverkehrsangebot während der Fußball-WM abrufen. Neben den Basisinformationen zum Öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen bietet das Internetangebot auch Informationen zu touristischen Zielen und Sonderaktionen während der Weltmeisterschaft, beispielsweise den Public-Viewing Veranstaltungen mit Großbildleinwänden.

Das Info-Angebot soll bald in fünf Sprachen verfügbar sein und die Gäste in deutscher, englischer, französischer, spanischer und portugiesischer Sprache begrüßen.

Zum Länderspiel

Am 30. Mai findet in Leverkusen das Länderspiel Deutschland gegen Japan statt. An diesem Tag gelten die Eintrittskarten als Sonderfahrkarte für die Hin- und Rückfahrt im Verkehrsverbund Rhein-Sieg. Die Hinfahrt darf frühestens vier Stunden vor Einlass angetreten werden, die Rückfahrt muss bis 3 Uhr des nächsten Tages erfolgen.

Düren im VRS-Tarif

Ab 1. April gilt der Tarif des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg, zu dem die KVB gehören, auch im Stadtgebiet Düren. Dazu gehören auch die Gemeinden Titz/Höllen/Rödingen, Merzenich, Nörvenich und Vettweiß, die sich im Gebiet des Aachener Verkehrsverbundes befinden.

HandyTickets und SMS

Köln spielt eine wichtige Vorreiterrolle

Im November 2004 wurde ein HandyTicket eingeführt, um KVB-Kunden einen weiteren bequemen Vertriebskanal mit einem modernen Medium zu eröffnen, um aber auch Zugangshemmnisse zum öffentlichen Personen-Nahverkehr abzubauen und neue Kunden zu gewinnen. Die Resonanz war beachtlich: Seit November 2004 wurden mehr als 300 000 Tickets gekauft. Zurzeit sind 6500 Kunden für das HandyTicket angemeldet.

Deutschlandweit gibt es dieses innovative HandyTicket nun in insgesamt sechs Städten mit stetem Zuwachs auch im öffentlichen Personen-Nahverkehr. KVB und SWB (Bonn) de-

ten als wichtige Vorreiter in Sachen HandyTicket. Bei der Weiterentwicklung dieser Ticketform steht die Ausweitung auf das gesamte VRS-Ticketsortiment im Vordergrund.

Entwickelt wurde aber auch eine Fahrplanauskunft per SMS (Kurzmitteilung auf dem Handy) durch Stadtinfo Köln in Zusammenarbeit mit der KVB, um den KVB-Kunden eine Auskunft mit einem modernen Medium zu ermöglichen. Derzeit gibt es rund 500 SMS-Anfragen monatlich, Tendenz steigend.

Überdies wurde eine Java-Fahrplanauskunft (zur Erklärung: Java ist eine Programmiersprache) für das HandyInfo entwickelt durch die Sparkasse Köln-Bonn mit einem Nutzungsrecht



Achtung! Ab Mai neue Anwahl für HandyInfo: 86 000.

für die KVB. Auch hier war das Ziel vordringlich, KVB-Kunden eine Auskunft mit einem modernen Medium zu ermöglichen. Derzeit gibt es rund 1000 Anfragen monatlich; auch hier ist die Tendenz steigend.

Neuer Gelenkbus

Eine saubere Sache: Rußfilter und Euro-Norm

Im Rahmen eines Modernisierungsprogramms werden bereits 20 neue Gelenkbusse bei der KVB eingesetzt. Die hochmodernen Fahrzeuge des Herstellers Evobus (Mercedes Benz) ersetzen ältere Gelenkbusse aus den Baujahren 1994/1995. So wird sichergestellt, dass die Omnibusse der KVB in der Regel nicht älter als zehn Jahre sind. Der Antrieb der neuen Omnibusse entspricht der

Kraftstoff wird schwefelarmer Diesel eingesetzt.

Die Omnibusflotte der KVB umfasst zurzeit 202 Fahrzeuge, davon 93 Gelenkbusse. 135 Busse sind weniger als sechs Jahre alt. In den Jahren 2006–2008 werden insgesamt weitere 45 ältere Gelenkbusse durch moderne Fahrzeuge ersetzt.

Die Neufahrzeuge werden den aktuellen Anforderungen der Abgasreinigung entsprechen (z. Zt. Euronorm 3) und sind zusätzlich mit Rußfiltern bestückt. Im gleichen Zeitraum werden 98 weitere Omnibusse aus dem Bestand mit Rußfiltern nachgerüstet, so dass innerhalb von drei Jahren über 80 Prozent aller KVB-Omnibusse mit Rußfiltern ausgestattet sein werden.

Vor dem Hintergrund der ständigen Modernisierung der KVB-Omnibusflotte mit schadstoffarmen Motoren konnten auch ohne Rußfilter die maßgeblichen Emissionen in den letzten Jahren drastisch verringert werden. Zwei Drittel der Omnibusse entsprechen der Euronorm 2 oder gar 3. Setzt man den Schadstoffausstoß der KVB-Omnibusse des Jahres 2000 mit 100 Prozent an, so ist dieser Wert im Jahr 2004 bei Kohlenmonoxid (CO) auf 44 Prozent gesunken.

Bei der Ausstattung der Fahrzeuge wurden auch Kundenwünsche berücksichtigt: So sind die neuen Omnibusse – erstmals bei der KVB – mit einer automatischen Haltestellen-Ansage bestückt. Außerdem wurde versuchsweise ein Omnibus mit Hartschalensitzen ausgerüstet, um eine Kundenbefragung im Hinblick auf erkennbare Sauberkeit der Sitze und Akzeptanz der Fahrgäste durchzuführen.



Die lichtgrau lackierten Gelenkbusse mit neuem KVB-Logo.

Abgasnorm EURO 3 und ist mit CRT-Rußfiltern zur Abgasreinigung ausgestattet.

Im Auslieferungszustand sind die Omnibusse lichtgrau lackiert, ergänzt durch sparsame rote Applikationen – den Unternehmensfarben der KVB entsprechend. Zum ersten Mal präsentiert sich auch einer der neuen Omnibusse in typischer KVB-Gestaltung unter Verwendung des Firmenlogos.

Die 20 neuen Gelenkbusse verfügen über 52 Sitzplätze und rund 100 Stehplätze. Die Omnibusse sind jeweils 18 Meter lang, 2,55 breit sowie 3,10 hoch. Die Motoren mit 12 Liter Hubraum leisten 220 KW, als



Zerkratzte Scheiben sind bei den KVB-Bahnen an der Tagesordnung. Das so genannte „Scratching“ ist neben dem Sprayen das häufigste Vandalismus-Delikt.

Zufrieden mit Hartschalensitzen

Kunststoff statt Polster

Im Bereich Stadtbahn fiel die Entscheidung schon vor Jahren: Sitze mit Polsterbelag verschmutzen leicht, machen auf die Kunden einen unhygienischen Eindruck, werden leicht zerstört. Fünf Polsterer musste die KVB früher beschäftigen, um pro Woche bis zu 600 zerstörte oder arg verschmutzte Sitzpolster auszutauschen. Heute gibt es dafür nur noch einen Werkstattmitarbeiter. Auch im Omnibusbereich zeichnet sich ab, dass künftig die Busse mit Hartschalensitzen ausgestattet werden. In einem Probetrieb im November 2005 wurde eine Bestandsaufnahme sowohl der wirtschaftlichen Aspekte gemacht wie auch die Meinung der

Fahrgäste eingeholt. Eine Befragung unter KVB-Kunden zeigte eine hohe Zustimmung insbesondere zu den Punkten Sauberkeit, Hygiene und Vandalismus-schutz für die Hartschalensitze. Im Vergleich mit den Polstersitzen sind zwar die Meinungen geteilt: Jeder Zweite würde nach wie vor gerne den Komfort der gepolsterten Sitze beibehalten. Dennoch findet der Hartschalensitz ebenso Zustimmung.

Aus wirtschaftlicher Sicht ist die Hartschale konkurrenzlos günstig: Der Innenraum der Busse ist leichter und gründlicher zu reinigen, Graffiti sind schnell und preiswert zu entfernen und Beschädigungen der Sitze sind nur ganz schwer möglich.



Bevor das neue Bahnmodell K4500 im Linienverkehr zum Einsatz kommt, wird es auf Testfahrten im Liniennetz eingehend geprüft.

Modell K4500 im Test

Akribische Prüfungen mitten in der Nacht

Vor der Premiere kommt in der Regel die Generalprobe. Auch jede neue Bahn muss sich, bevor sie im Fahrgastverkehr eingesetzt wird, einem Test unterziehen, um ihre Funktionstüchtigkeit und Zuverlässigkeit unter Beweis zu stellen.

Bisher hat das Herstellerkonsortium Bombardier/Vossloh-Kiepe diese 2000-Kilometer-Tests in Wien und Wildenrath durchgeführt. Bei der neuen Fahrzeugserie K4500 übernimmt erstmals die KVB diesen Testbetrieb in Köln. Der Test wird von der Abteilung Qualitätssicherung (Betrieb Stadtbahn) betreut. Dabei müssen sich die Fahrzeuge unter realen Bedingungen im eigenen Streckennetz beweisen. „So können wir 'Kinderkrankheiten' frühzeitig erkennen und beheben“, sagt Dirk Lemmer, Leiter der Qualitätssicherung. „Die gewonnenen Erkenntnisse geben wir gleich an

Bombardier weiter, damit die Schwachstellen bei den noch zu bauenden Bahnen von vornherein vermieden werden können.

Für die Testfahrten nutzen die Fahrer vor allem die ruhigen Nachtstunden, um den regulären Stadtbahnverkehr möglichst wenig zu beeinträchtigen. Sechs Prüffahrer sind eigens für diese Tests abgestellt worden, so dass sie sich voll auf diese Aufgabe konzentrieren können. Sie arbeiten eng mit den Mitarbeitern von Bombardier zusammen, die bei den Testfahrten stets dabei sind.

Rund zwei Wochen wird jede Bahn im Testbetrieb erprobt. Nach und nach müssen sich sämtliche neuen K4500-er den kritischen Augen der Prüfer unterziehen. Im August 2007 soll die letzte der insgesamt 69 Bahnen an die KVB geliefert werden – und auch die wird wie ihre „Schwestern“ sorgfältig von der KVB getestet werden.

Vandalismus

Breite Sprayer-Grimassen und zerkratzte Scheiben

Von Sebastian Wieschowski, Kölner Journalistenschule

Eigentlich sollte die Stadtbahn 4011 neue Drehgestelle bekommen. Eine Nacht wartete sie deshalb vor der KVB-Hauptwerkstatt in Köln-Weidenpesch auf die Reparatur. Am nächsten Morgen war von leuchtendem Rot und sauberem Weiß an den Außenwänden nichts mehr zu sehen: Ein Sprayer war über die hohen Mauern der Hauptwerkstatt geklettert und hatte der Bahn ein neues „Outfit“ verpasst.

Bunte Wellen, wuchtige Buchstaben, breite Grimassen: Was der Graffiti-Sprayer stolz mit „Turborocket“ signiert hatte, muss jetzt für mindestens 1500 Euro entfernt werden. „Für mich ist das keine Kunst, sondern Sachbeschädigung“, ärgerte sich Werkstattleiter Kurt Will. Graffiti gehören bei Will und seinem Werkstatt-Team zum Alltag. Nicht nur die Außenwände werden beschmiert, auch in den Bahnen und auf den Drehgestellen verewigen sich die Sprayer.

Die Beseitigung eines Graffiti ist aufwändig: Die besprühte

Bahn muss abgefräst, die Oberfläche behandelt werden. Dann bekommt die Stadtbahn ihre ursprüngliche Farbgebung zurück. „Damit sind vier Mann bestimmt acht Stunden lang beschäftigt“, klagt Kurt Will.

Auch zerkratzte Scheiben bereiten immer wieder Ärger. Zwar setzt die KVB in neuen Bahnen auf „Anti-Kratz-Folien“, aggressive Kratzversuche können damit jedoch nicht abgewehrt

Ein Ärgernis von drei Millionen Euro

werden. Zerkratzte Scheiben werden nicht ausgetauscht: „Wenn wir die wechseln würden, müssten wir pausenlos Scheiben nachbestellen“, erklärt der Werkstattleiter.

Rund drei Millionen Euro muss die KVB jedes Jahr aufwenden, um Busse und Stadtbahnen zu reinigen und um Vandalismus-Schäden zu beseitigen. Genaue Zahlen gibt es nicht: „Es ist nicht immer klar zu definieren, was unter Vandalismus fällt“, sagt Kurt Will.

Interview mit Personalvorstand Kuno Weber

WM: KVB gut gerüstet

Alles rüstet sich für die Fußballweltmeisterschaft, auch in Köln, wo fünf Spiele stattfinden werden. Wird es für die KVB-Beschäftigten eine Urlaubssperre geben?

Weber: Es ist in der Tat nicht einfach, die betrieblichen Anforderungen mit den Interessen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Einklang zu bringen. Frühzeitig wird immer schon im Vorjahr eine ganz genaue Urlaubsplanung durchgeführt, um abgestimmt auf die kommenden Ereignisse genügend Personal im Fahrbetrieb einsetzen zu können. Viele Familien, die schulpflichtige Kinder haben, können z. B. nur in den Ferien Urlaub machen. Wir haben im letzten Jahr die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter rechtzeitig auf die Notwendigkeit einer überlegten Urlaubsplanung aufmerksam gemacht. Eine Urlaubssperre für die WM ist daher nicht notwendig.

Wird den Beschäftigten bei der Fußball-WM ähnlich viel abverlangt wie im Vorjahr beim Weltjugendtag?

Weber: Die Fußball-WM ist ein begeisterndes Ereignis, genauso



Kuno Weber

wie der Weltjugendtag im Vorjahr. Wir verfügen aber von den Spielen des 1. FC Köln her über viel Erfahrung bei der Abwicklung von Stadionereignissen. Der FC hat dieses Jahr beispielsweise über Monate vor ausverkauftem Haus gespielt.

Bei der WM ist das Stadion zusätzlich über Weiden West erreichbar, und auch bei der sonstigen Verkehrsinfrastruktur hat die Stadt Köln eine Menge getan: Wir sind gut vorbereitet und können daher der WM gelassen entgegen sehen.

Heißt das, für die KVB ist die Weltmeisterschaft nur Routine?

Weber: Natürlich nicht. Ein solches Ereignis stellt für uns eine große Herausforderung und auch Verpflichtung zur Leistung dar. Auch viele andere Großereignisse in der Eventstadt Köln – wie Karneval, Marathon, Christopher Street Day, Kölner Lichter – erfordern besondere Planungen und Abstimmungen. Jedes Mal ist die KVB in außerordentlichem Maße gefordert.

Für unsere Beschäftigten, gerade im Fahrdienst, ist dies aber gleichzeitig Herausforderung und Motivation. Sollte es persönlich einmal knapp werden, sind viele Kolleginnen und Kollegen bereit, zusätzliche Schichten zu übernehmen, um die Mobilität unserer Kunden sicher zu stellen. Dies ist eine Verpflichtung, die alle gerne übernehmen.

Vielen Dank für das Gespräch.

Erreichbarkeit Fußball-WM-Stadion

Damit keine Spielminute verpasst wird

Köln steht vom 7. Juni bis zum 9. Juli ganz im Zeichen der Fußball-Weltmeisterschaft 2006. Fünf Top-Spiele werden die Fußballfans aus aller Welt sogar im FIFA WM-Stadion Köln sehen können. Da bei solchen Veranstaltungen immer mit einem stark er-

dem Haltepunkt „Köln-Weiden West“ erreicht man mit der Linie 1 der KVB in weniger als zehn Minuten das Stadion.

Vom Kölner Hauptbahnhof zum Stadion empfehlen sich die Linien S 12 und S 13 zur Haltestelle „Köln-Weiden West“ (15 Minuten); von dort fährt die Linie 1 bis zur Haltestelle „Rheinenergie-Stadion“ (9 Minuten). Vom Bahnhof Köln-Messe/Deutz zum Stadion stehen ebenfalls die Linien S 12 und S 13 zur Haltestelle „Köln-Weiden West“ (17 Minuten) zur Verfügung – mit Umsteigen in die Linie 1 bis zur Haltestelle „Rheinenergie-Stadion“. Vom Neumarkt oder Rudolfplatz zum Stadion nehmen die Fußballfans die Linie 1 bis zur Haltestelle „Rheinenergie-Stadion“ (16 bzw. 13 Minuten).

Fragen zu öffentlichen Verkehrsverbindungen beantworten Mitarbeiter der KVB, des VRS und der Stadt Köln an den Welcome Desks am Köln Bonn Airport, am Hauptbahnhof, am Neumarkt, am Bahnhof Köln-Messe/Deutz sowie an den Hal-

testellen „Köln-Weiden West“ und „Rheinenergie-Stadion“ und die Volunteers im gesamten Stadtgebiet.

Wer das Stadion dennoch mit dem eigenen Wagen ansteuern will, braucht ebenfalls nicht lange zu suchen: Alle Eintrittskarten sind farblich besonders markiert (blau, grün, gelb oder rot). Dem entsprechend werden die Stadionbesucher über eine spezielle farbliche Wegweisung auf den Autobahnen und im Kölner Stadtgebiet zum Stadionparkplatz geführt, dem ebenfalls die entsprechende Farbe zugewiesen ist. Von diesem Parkplatz ist das Stadion zu Fuß zu erreichen. Der Fußweg ist ausgeschildert.

Es kann nur der Parkplatz benutzt werden, der der Farbe der Eintrittskarte entspricht. Eine Einfahrt in die an das Stadion grenzenden Wohngebiete ist nicht möglich. Dem Parkleitsystem sollte unbedingt gefolgt werden. Auf Fußballfans, die aus westlicher Richtung anreisen, wartet die neue Park & Ride-Anlage „Köln-Weiden West“: Die



So wird der Haltepunkt Weiden-West nach Fertigstellung aussehen.

WM-Spiele in Köln

- 11. Juni, 21 Uhr: Angola-Portugal
- 17. Juni, 18 Uhr: Tschechien-Ghana
- 20. Juni, 21 Uhr: Schweden-England
- 23. Juni, 21 Uhr: Togo-Frankreich
- 26. Juni, 21 Uhr: Achtelfinalspiel

höhten Verkehrsaufkommen zu rechnen ist, wird dringend empfohlen, mit öffentlichen Verkehrsmitteln anzureisen.

Neuer wichtiger Verbindungspunkt ist die Haltestelle „Köln-Weiden West“. Dorthin fahren in kurzer Zeit vom Flughafen Köln Bonn die S-Bahn S 13 sowie von den zentralen Bahnhöfen die S-Bahnen S 12 oder S 13 und nach den Spielen wieder zurück. Von

attraktive Alternative ist unabhängig von der Eintrittskarten-Farbe nutzbar.

Von der A 4 aus Richtung Aachen kommend, verlässt man die Autobahn an der Ausfahrt „Frechen-Nord“ und folgt der Beschilderung „Köln-Weiden West“ (1,5 km). Wer auf der A 1 in Richtung Stadion fährt, nimmt die Ausfahrt „Köln-Lövenich“ und erreicht nach 2,5 Kilometern die Park & Ride-Anlage. Von dort sind es 150 Meter zu Fuß bis zur Haltestelle „Köln-Weiden West“, von der man mit der Linie 1 (Richtung Innenstadt) direkt zum Stadion gelangt (Haltestelle „Rheinenergie-Stadion“).

Ausbau Weiden-West

Neue Station mit Park & Ride

Das ist eine gute Nachricht nicht nur für die zahlreichen Pendler und Stadtbesucher aus dem Bereich Düren bis Königsdorf: Denn sie bekommen mit dem Haltepunkt in Köln-Weiden West einen neuen, wichtigen Verbindungspunkt, der vor allem auch wegen der neuen Park&Ride-Anlage die An- und Abreise in Richtung Kölner Innenstadt, Kölner Stadion oder zum Köln Bonn Airport künftig wesentlich erleichtert.

Endlich gehört der Umweg über den Bahnhof Köln-Ehrenfeld und zurück mit mehrmaligem Umsteigen der Vergangenheit an: Denn mit dem Verknüpfungspunkt ist es nun gelungen, den öffentlichen Nahverkehr mit dem Individualverkehr vorbildlich zu verbinden.

online - info

Weitere Informationen zur KVB unter:
www.ksta.de/kvb
www.rundschau-online.de/kvb
www.express.de/kvb
www.kvb-koeln.de

Die Haltestellen und Fahrzeiten im Kölner Westen im Überblick



Der WM-Bus

Ein Doppeldecker auf Tour

Wie auch immer sich die Fußball-Weltmeisterschaft für die deutsche Mannschaft entwickeln wird: Die Kölner Verkehrs-Betriebe sorgen auf jeden Fall für entsprechend gute Laune. An vier verschiedenen Tagen wird die KVB nämlich eine Event-Reihe zur WM veranstalten. Ziel ist es vor allem, die Menschen auf das Großereignis einzustimmen und sie natürlich auch über das attraktive Fahrplan- und Tarifangebot der KVB vor, nach und während der WM zu informieren.

Und Achtung: Als einziger WM-Spielort in Deutschland erhielt Köln einen „WM-Bus Köln 2006“. Der markante Doppeldeckerbus fährt durch die Stadt und die Region und bietet Informationen rund um das Thema „Fußball-Weltmeisterschaft.“

Der Bus wird an stark frequentierten Standorten wie öffentli-

chen Plätzen, Fußgängerzonen, Möbelmärkten und Einkaufszentren zu sehen sein. Ein Highlight des Busses: Im Inneren wurde ein riesiger Flachbildschirm installiert, auf dem WM-Filme gezeigt werden. Eine Coca-Cola-Theke und eine edle Lounge im Obergeschoss runden das Angebot ab. In Köln steht er zuletzt am 12. Mai vor dem Kaufhof in der Schildergasse von 10 bis 17 Uhr.

Ein Riesenspaß für Jung und Alt ist ein Aktionsgerät für alle Fußball-Fans. Dabei handelt es sich um einen Torschuss mit Geschwindigkeitsmessung: Eine Radarkanone ermittelt die Schussgeschwindigkeit und zeigt sie auf einem Display an.

Ein Oliver-Kahn-Double wird auf der Schildergasse eingesetzt und neben der Verteilung von Flvern auch für Fotoaktionen zur



Eine Attraktion für jeden Fußball-Fan: Der WM-Bus bietet Informationen rund um das Thema Weltmeisterschaft.

Verfügung stehen.

Spannend wird es beim Fußball-Golf: Am Ende einer grünen Kunstbahn gibt es nämlich ein gewaltiges Loch zum Einputten. Das Ganze funktioniert wie beim Torwand-Schießen, nur dass auf horizontaler Ebene der Fußball in

das Loch befördert werden muss.

Überdies erwartet manche KVB-Kunden kleine Giveaways: Die FlipFlops, Bandanas und Handyhalter werden ausschließlich an die Teilnehmer der Aktionsgeräte verteilt.

DEHOGA

KombiTicket für ganz NRW

Der Deutsche Hotel- und Gaststättenverband in NRW (DEHOGA) und die neun Kooperationsräume des NRW-Nahverkehrs, vertreten durch das Kompetenz-Center Marketing NRW (KCM) haben auf Initiative des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) einen Rahmenvertrag über ein landesweites KombiTicket zur Fußball-WM 2006 unterzeichnet.

Das Hotel KombiTicket NRW bietet Hotelgästen während der vier Wochen der Fußball-WM die Möglichkeit, den Nahverkehr im ganzen Land zu benutzen. Einzige Voraussetzung: Das jeweilige Hotel der WM-Gäste muss dem Rahmenvertrag von DEHOGA und KCM beitreten. Gäste der DEHOGA-Mitglieds-hotels können ihren Zimmerausweis während ihres Hotelaufenthalts als Fahrausweis nutzen.

Gültig ist das Ticket für den gesamten öffentlichen Nahverkehr in NRW – für alle Busse und Bahnen in den Städten und Gemeinden ebenso wie für die Regionalzüge und S-Bahnen im NRW-weiten Schienenverkehr.



Edith Wurbs
KVB-Finanzvorstand und
Geschäftsführerin
„Kölner Seilbahn“

Interview

„Es geht aufwärts“

Frau Wurbs, die Kölner Seilbahn wird bald 50 Jahre alt: Ist sie dann nicht reif fürs Museum?

Wurbs: Wir fahren zwar immer noch mit den unverwechselbaren Originalgondeln, aber in der Technik ist alles neu. In den letzten Jahren wurde z. B. eine elektronische Steuerung eingebaut, und die Seile aus Stahlgeflecht wurden erneuert.

Ihr Ziel als Geschäftsführerin ist es erklärtermaßen, den Betrieb wirtschaftlich zu gestalten. Sind Sie zufrieden mit der Entwicklung der Seilbahn?

Wurbs: Es geht seit Jahren kontinuierlich aufwärts, obwohl eine Reihe von Investitionen getätigt werden mussten. 2004 wurde ein Gewinn ausgewiesen, im letzten Jahr haben wir ein ausgeglichenes Ergebnis erreicht. Wir wollen auf Dauer den Betrieb wirtschaftlich erfolgreich gestalten, trotz der Abhängigkeit vom Wetter, das uns im wahrsten Sinne des Wortes auch im Regen stehen lassen kann. Aber wir entwickeln immer wieder neue Angebote wie die beliebten Nachtfahrten und zur Weltmeisterschaft haben wir die Betriebszeiten verlängert.

Die Zahlen sind beeindruckend...

Wurbs: 2005 haben wir wieder eine Rekordzahl bei den Fahrgästen erzielt, und gerade zählen wir den 14-millionsten Besucher seit Eröffnung der Seilbahn. 2007 feiern wir das Jubiläum 50 Jahre Kölner Seilbahn.

Vielen Dank für das Gespräch.



???

**Kundenzeitung der
Kölner Verkehrs-Betriebe AG**

Scheidtweilerstraße 38
50933 Köln
☎ 0221 5473303
Fax: 0221 5473115

Verantwortlich: i.S.d.P.: Franz Wolf Ramien,
Joachim Berger (KVB), Medien – Presse –
Öffentlichkeitsarbeit

Fotos: KVB AG

Verlag und Druck:

M. DuMont Schauberg
Expedition der Kölnischen
Zeitung GmbH & Co. KG
Neven DuMont Haus
Amsterdamer Straße 192
50735 Köln

Ein erfolgreiches Jahr 2005

Seilbahn schwebt zu neuem Fahrgastrekkord

Seit der Saisoneroöffnung am 25. März schwebt die Kölner Seilbahn wieder von Riehl auf der linken Rheinseite nach Deutz und zurück über den Rhein – und das nach wie vor mit großem Erfolg: Im Jahr 2005 hat die Seilbahn mit 299 075 Fahrgästen erneut einen Rekord erzielt. Zu der guten Entwicklung trug nicht nur das freundliche und milde Wetter bei, sondern auch die attraktiven Sonderangebote der Seilbahn wie die Nachtfahrten anlässlich der Kölner Lichter, während der Sommernacht in Zoo und Flora, an Halloween oder während der langen Nacht der Kölner Museen.

Nachdem bereits im Vorjahr eine Rekordzahl bei den Fahrgästen erreicht wurde, kamen im letzten Jahr noch einmal rund drei Prozent hinzu. Die höchsten Beförderungsleistungen wurden am 6. August in der Zoo-Som-



Mit der Seilbahn Kölns grandioses Panorama aus luftiger Höhe zu betrachten wird immer beliebter – wie neueste Zahlen belegen.

mernacht mit 8300 Fahrgästen erreicht.

Und auch auf einen weiteren Rekord schwebt die Seilbahn zu: Mit Abschluss der Saison wurden seit der Eröffnung der Seil-

bahn am 26. April 1957 genau 13 980 177 Fahrgäste über den Rhein befördert. In dieser Woche, genau 49 Jahre später, ist damit die 14-Millionen-Grenze

bei den Fahrgastzahlen erreicht und überschritten worden.

Durch die höheren Fahrgastzahlen stiegen im Vorjahr auch die Einnahmen um 2,7 Prozent. Die Bilanz des Jahres 2005 weist ein ausgeglichenes Ergebnis aus.

In den Vorjahren wurden zum Teil hohe Investitionen getätigt, um die Seilbahn technisch auf dem neuesten Stand zu halten. Diese Investitionen werden die kommenden Jahresergebnisse durch die Kapitalkosten weiter belasten. Bei stabilen Umsätzen werden aber auch weiterhin ausgeglichene Unternehmensergebnisse angestrebt.

Im nächsten Jahr wird die Seilbahn über den Rhein 50 Jahre alt. Dieses Ereignis soll natürlich gefeiert werden. Und da auch der Rheinpark dasselbe Jubiläum feiert, können sich die Kölner Bürger/innen auf eine Reihe schöner Veranstaltungen freuen.

Fahrgastinformations-Anzeiger

Nun auch Tests an Bushaltestellen

Vor über 20 Jahren wurden in Köln die ersten elektronischen Fahrgastinformations-Anzeiger an Bahnhaltestellen angebracht: Damals konnte damit lediglich angezeigt werden, wann sich eine Bahn näherte. Die neuesten Anzeiger, die Anfang des Jahres auf dem rechtsrheinischen Ast der Linie 7 zwischen Deutzer Freiheit und Porz in Betrieb genommen wurden, zeigen auch Datum, Wochentag und Uhrzeit.

Und erstmals wird akustisch über das Eintreffen der nächsten Bahn informiert – für sehbehinderte Fahrgäste eine wesentliche Hilfe. Mit der Inbetriebnahme des elektronischen Anzeigers auf der Haltestelle „Deutzer Freiheit“ ist Mitte Januar im Stadtbahn-Abschnitt zwischen Deutz und Porz die Ausrüstung der gesamten rechtsrheinischen Linie 7 mit den neuesten elektronischen Fahrgastinformations-Anzeigern abgeschlossen.

An den Haltestellen kommen natürlich Anzeiger modernster Bauart zum Einsatz. Durch die verwendeten LED-Leuchtmittel ist auch bei Sonneneinstrahlung eine gute Ablesbarkeit gewährleistet. Angezeigt wird nicht nur die Ankunftszeit der nächsten



An sechs Bus-Haltestellen werden diese neuen Informations-Anzeiger momentan getestet.

Züge: Selbstverständlich erfährt der Fahrgast auch aktuelle Informationen.

Mit der Ausrüstung von sechs Bushaltestellen der Linien 136 und 146 werden erstmals elektronische Informations-Anzeiger auch im Omnibusbereich erprobt. In unterschiedlichen Ausführungen und technischen Eigenschaften sind zurzeit sieben Anlagen im Probebetrieb: An den Haltestellen „Hohenlind“, „Kitschburger Straße“ und „Brahmsstraße“ in Fahrtrichtung Innenstadt, an der Dürener Straße/Gürtel in Richtung stadtauswärts, am „Rudolfplatz“ in beiden Fahrtrichtungen und an der Abfahrts Haltestelle am Neumarkt wurden die Anlagen jetzt in Betrieb genommen.

Wunsch erfüllt

Seit Mitte April gibt es zwischen den Haltestellen „Käthe-Paulus-Straße“ und „Richard-Byrd-Straße“ in Köln-Ossendorf eine neue Bedarfshaltestelle auf der Richard-Byrd-Straße Höhe Hausnummer 6. Diese Haltestelle wird bei Bedarf von den Omnibuslinien 139 und 148 angefahren.

Nach einer Überarbeitung des Omnibusnetzes war zum letzten Fahrplanwechsel die früher in diesem Bereich gelegene Haltestelle „Melli-Beese-Straße“ aufgehoben worden. Auf vielfachen Wunsch von Fahrgästen hat die KVB jetzt diese zusätzliche Bedarfshaltestelle eingerichtet.

Linie 18 kurz gesperrt

Auf eine Streckensperrung der Linie 18 müssen sich die KVB-Kunden in der Zeit von Samstag, 13. Mai (ab ca. 4.30 Uhr), bis Montag, 15. Mai (ca. 4.30 Uhr), einstellen. Dann wird im Bereich der Haltestelle Roisdorf eine Weiche für den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke eingebaut. Damit verbunden ist eine Streckensperrung von der Haltestelle Bornheim bis Alfter.

In dieser Zeit verkehrt die Linie 18 zwischen Thielenbruch und Bornheim sowie zwischen Bonn Hbf und Alfter planmäßig. Auf dem Streckenabschnitt der Linie 18 von Bornheim über Roisdorf nach Alfter und zurück verkehren während der Bauarbeiten Gelenkbusse. Um den Anschluss Richtung „Bonn Hbf“ sicherzustellen, wird eine zusätzliche Bahn, kurz nach Ankunft der Gelenkbusse in Alfter, Richtung „Bonn Hbf“ abfahren.

➔ Weitere Infos:

- KundenCenter Westforum, Neumarkt, Ehrenfeld, Mülheim, Kalk, Rodenkirchen
- www.kvb-koeln.de

Kooperation mit ADAC

Die „Gelben Engel“ fahren mit der Bahn

Es mag ja auf den ersten Blick als Widerspruch erscheinen; doch für alle Beteiligten ist dies ein Beispiel für eine sinnvolle Zusammenarbeit: Denn in den nächsten drei Jahren fährt eine gelbe ADAC-Bahn durch die Stadt, um für den Automobilclub zu werben.

„Wir sehen keinen Gegensatz zwischen Individual- und öffentlichem Nahverkehr“, betonte KVB-Vorstandssprecher Werner Böllinger bei der Vorstellung des Zuges, der vorwiegend auf der Linie 1 rollen wird.

Das Auto sei in einer Stadt wie Köln immer noch das wichtigste Beförderungsmittel, man freue sich aber, wenn man Autofahrer zumindest ab und zu zum Umsteigen auf Bus oder Bahn bewegen könne – etwa durch An-

gebote wie das Handy-Ticket, meinte Böllinger. ADAC-Präsident Peter Meyer wies darauf hin, dass beide Partner bei den P & R-Anlagen bereits zusammenarbeiteten.

Seine nicht ganz ernst gemeinte Frage, ob die „Gelben Engel“ des ADAC auch eine liegen gebliebene Bahn reparieren könnten, blieb leider offen – „ein Ersatzrad hätten sie aber wohl

nicht dabei“, sagte Meyer. Ist aber auch gar nicht nötig, konkret Böllinger: „Die Ausfallrate ist sehr gering.“

Mehr Infos:

www.adac.de/verkehrs-experten



Ein knallgelber Hingucker: Die KVB macht Werbung für den Automobilclub ADAC. Kein Paradoxon, sondern Zeichen sinnvoller Zusammenarbeit.