

Ein Dankeschön an die 150 „Fahrzeugbegleiter“ im Straßenbahn-Museum Thienenbruch

Minister Wittke Schirmherr der Schüler-Scouts

Unter Mitwirkung der Kölner Kölner Schulen und der Polizei wurden seit Herbst 2004 Schülerinnen und Schüler dazu ausgebildet, auf dem Weg zur Schule in Bussen und Bahnen sich als Streitschlichter, Helfer und Ansprechpartner einzubringen. Auf einer Dankeschön-Veranstaltung im Museum Thienenbruch am 6. November übernahm Oliver Wittke, Minister für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, die Schirmherrschaft für das Projekt KVB-„Fahrzeugbegleiter“.

In den letzten zwei Jahren wurden über 150 Schülerinnen und Schüler der 8. Klassen zu Fahrzeugbegleitern geschult



Schüler-Scouts demonstrieren in einem Rollenspiel Minister Oliver Wittke, was sie während ihres Trainings gelernt haben.

Neue Busse Modern und umweltfreundlich

In diesen Tagen kommen 15 neue Gelenkbusse bei der KVB zum Einsatz. Die hochmodernen Fahrzeuge des Herstellers Evobus (Mercedes Benz) ersetzen ältere Gelenkbusse aus den Baujahren 1994/1995. Die Omnibusse der KVB sind in der Regel nicht viel älter als zehn Jahre – dem Fahrgast werden dadurch ständig moderne Fahrzeuge zur Verfügung gestellt, außerdem sind die Fahrzeuge auf hohem technischem Niveau, auch die Umwelteigenschaften betreffend. Im Auslieferungszustand sind die Omnibusse lichtgrau lackiert, ergänzt durch sparsame

Fortsetzung Seite 5



Schirmherr der Scouts: Minister Oliver Wittke.

und sind seitdem mit hohem Einsatz und Engagement bei der Sache. Ebenso hoch einzuschätzen sind Einsatz und Kooperation der Polizei und der Schulen, die dieses Projekt begleitet haben. Mit der Zusammenkunft im Straßenbahn-Museum der Kölner Verkehrs-Betriebe AG bedankte sich die KVB bei den Schülerinnen und Schülern und bei allen Beteiligten für die engagierte Mitarbeit.

Neben der Besichtigung der Ausstellungen und der historischen Fahrzeuge wurden Mitfahrten mit der Ersten Elektrischen rund um das Museum

angeboten. An einem Computer waren virtuelle Bahnfahrten als Stadtbahnfahrer möglich.

Start für das Projekt war im November 2004 am Heinrich-Mann-Gymnasium in Weiler. Es folgten dann die Kopernikus-schule und die Max-Planck-Realschule in Porz, die Hauptschule Ringelnetzstraße und das Gymnasium in Rodenkirchen, die Bertha-von-Suttner-Realschule in Vogelsang und das Gymnasium Genovevastraße in Mülheim.

Die Vorbereitung und Unterweisung der Fahrzeugbegleiter

umfasste 20 Stunden, die auf sechs bis acht Wochen verteilt wurden. Im Rahmen der Ordnungspartnerschaft zwischen der Polizei und der KVB AG wurden die Trainingseinheiten durch Bezirksbeamte der Polizei jeweils intensiv unterstützt. Elf von der KVB speziell für diese Aktion geschulte Trainer führten die Ausbildung für die Schülerinnen und Schüler der 8. Klassen durch, um sie auf die Anforderungen ihrer ehrenamtlichen Aufgabe vorzubereiten.

Fortsetzung Seite 2



15 neue Gelenkbusse gehen bald auf Streckentour.

Severinstraße

Wieder für motorisierten Verkehr geöffnet

Nach 15 Monaten war es endlich soweit: Am Samstag, 28. Oktober 2006, um 11 Uhr konnte die Severinstraße zwischen Hirschgässchen/ Kartäuserhof und Achtergässchen/Jakobstraße termingerecht wieder für den motorisierten Verkehr freigegeben werden. Der rund 120 Meter lange Streckenabschnitt bildet mit nur knapp zwölf Metern Breite oberirdisch die engste Stelle im gesamten Trassenverlauf der Nord-Süd

Stadtbahn Köln. Er musste gesperrt werden, um die Baugrubenumschließung für das zukünftige Haltestellenbauwerk „Kartäuserhof“ herzustellen. Die feierliche Wiedereröffnung des Streckenabschnitts wurde von Bürgermeister Josef Müller gemeinsam mit KVB-Vorstandsmitglied Walter Reinartz und Jürgen Pfös, Vorsitzender der IG Severinsviertel, vorge-

Fortsetzung Seite 3



Bürgermeister Josef Müller und KVB-Vorstandsmitglied Walter Reinartz gaben die Severinstraße für den Verkehr frei. (Bild: Rossi)

Nord-Süd Stadtbahn Köln

Tunnelröhre Ost fertiggestellt

Am 11. Juli 2006 hatte die Tunnelbohrmaschine „Carmen“ die ersten Meter der Tunnelröhre Ost vom Breslauer Platz bis zur Philharmonie aufgeföhrt. Am Samstag, 9. September, knapp zwei Monate später, grub sie das letzte verbleibende Stück der 260 Meter langen Röhre. Genau um 18.21 Uhr hatte das Schneidrad der Schildmaschine seine Endposition erreicht.

Am 27. September besuchte Patin Ursula Schramma, die Gattin des Oberbürgermeisters, den fertiggestellten Abschnitt der Nord-Süd Stadt-

bahn Köln, der ihren Namen trägt, und brachte den Arbeitern nach alter Bergmannssitte eine Brotzeit vorbei. „Ich habe den Fortschritt der Arbeiten intensiv verfolgt und bin glücklich, dass alles so gut geklappt hat!“ freute sie sich.

Mit 24 Vortriebspresen, einer Vortriebskraft von 44 575 KiloNewton und 440 Kilowatt (600 PS) hatte sich die Tunnelbohrmaschine, die inklusive Nachläufer 574 Tonnen wiegt, voran gearbeitet. Die Tunnelröhre, die hier im nördlichen

Fortsetzung Seite 2

Aktiv60Ticket

Attraktives Angebot

Mit der Tarifanpassung im Verkehrsgebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg, die zum 1. Januar 2007 in Kraft tritt, wird vor allem den älteren Mitbürgerinnen und Mitbürgern ab 60 Jahren ein neues, attraktives Angebot gemacht: Neu im Sortiment ist das Aktiv60Ticket, das von Personen ab 60 Jahren genutzt werden kann. Damit wird seit vielen Jahren erstmals wieder ein spezielles „Senioren-Ticket“ für die älteren Menschen in unserer Gesellschaft angeboten, die gleichwohl in hohem Maße Mo-

Fortsetzung Seite 7

Adventssamstage

Mehr Bahnen

Auf den stark belasteten Innenstadtbahnen wird das Angebot bei Bus und Bahn an den Samstagen im Advent wesentlich verstärkt, um den vielen Menschen, die zum Einkaufen oder zum Besuch der Weihnachtsmärkte in die Innenstadt kommen, ein entsprechendes Verkehrsangebot zu machen. Die Linie 1 wird von 11 Uhr bis 18.30 Uhr zwischen Junkersdorf und Brück verdoppelt. Ebenso wird auch in derselben Zeit das Angebot der Linie 9 zwischen Ostheim und Universität verdoppelt. Damit ist in der

Fortsetzung Seite 4



Die 260 Meter lange Tunnelröhre Ost ist schon fertiggestellt.

Abraum-Transport per Bahn

Ohne Verkehrsbehinderungen

Die beiden Tunnelbohrmaschinen Tosca und Rosa, die vom Bonner Wall aus Richtung Innenstadt gestartet sind, um die parallel liegenden Tunnelröhren der Nord-Süd Stadtbahn Köln bis zum Kurt-Hackenberglplatz aufzufahren, arbeiten rund um die Uhr und produzieren dabei jede Menge Abraum. Für den Abtransport des erbohrten Materials gibt es eine ausgeklügelte, umweltfreundliche Transportkette.

Der tägliche Bodenaushub aus beiden Tunnelvortrieben liegt bei durchschnittlich 2000 bis 2500 Tonnen. Der Boden wird von den Schneidrädern mit Hilfe einer Bentonit-Suspension, die als Stützflüssigkeit vor dem Schneidrädern eingesetzt wird, abgebaut und durch Rohrleitungen aus dem Tunnel



Die Separiieranlage – eine kleine Fabrik für sich.

herausgepumpt. In einer Separiieranlage – eine kleine Fabrik für sich – auf dem Großmarktgelände werden Abraum und Bentonit wieder voneinander getrennt. Das Ton-Wasser-Gemisch wird erneut für den Ab-

baum im Tunnel genutzt, der Abraum, Sand und Kies, muss abtransportiert werden.

Um die Kölner Innenstadt von vielen zusätzlichen Lkw-Fahrten zu entlasten und einen reibungslosen Baustellenbetrieb zu gewährleisten, entschied man sich für eine schienengebundene Entsorgungslogistik. Ein Anschluss an das Netz der Deutschen Bahn konnte relativ problemlos über eine alte Gleisstrecke hergestellt werden, die auf dem Großmarktgelände ohnehin noch vorhanden war und wieder instandgesetzt werden konnte.

Für den Abtransport des Abraums kommen in Spitzenzeiten täglich zwei komplette Züge mit jeweils 20 Waggons je 60 Tonnen zum Einsatz. Das entspricht rund 100 LKW-Ladungen. Darüber hinaus werden auch die stahlbewehrten Betonelemente, aus denen die Tunnelröhren hergestellt werden (sogenannte Tübbinge), per Bahn angeliefert, und zwar drei Mal pro Woche. Insgesamt werden rund 90 Ringe geliefert. Täglich werden im Schnitt 18 Ringe, bestehend aus je sieben Einzelsteinen und einem Schlussstein, gebaut. Rechnet man diese Gewichte um, macht das abermals etwa 50 LKW-Ladungen pro Tag aus.

Da jeder LKW anschließend auch eine Leerfahrt hat, verdoppelt sich die Zahl der LKW-Fahrten auf insgesamt täglich rund 300 Fahrten, die nicht über die Straßen der Kölner Innenstadt gehen und den Anwohnern eine Menge Lärm, Schmutz und Verkehrsbehinderungen ersparen.

Partner des Auftraggebers Nord-Süd Stadtbahn Köln Los Süd für den Abtransport des Abraums sind die DB-Töchter Stinnes Freight Logistics, als zertifizierter Entsorgungsbetrieb, und Railion, die größte Güterbahn Europas. Der Abtransport der Tübbinge erfolgt über das Unternehmen Regionalverkehr Münsterland (RVM).



Ein wichtiger Teil der ausgeklügelten Abraum-Transportkette: die Tunnelbahn.

Schüler-Scouts

Nicht provozieren lassen

Fortsetzung von Seite 1

Wer den öffentlichen Nahverkehr – vor allem zum täglichen Schulbeginn und Schulende – nutzt, kennt die einschlägigen Situationen: Jugendliche legen ihre Füße auf die Sitze; sie versuchen, ihre Mitschüler zu provozieren; Streitigkeiten werden untereinander angezettelt; Abfall wird in den Fahrzeugen entsorgt; Scheiben werden zerkratzt oder Sitze verschmutzt. Im Training geht es vor allem um aktive Wahrnehmung, positive sprachliche und körperliche Kommunikation und aktives Zuhören. Wichtig sind auch Freundlichkeit und Sicherheit im Auftreten, ein deeskalierendes Verhalten in Konfliktsituationen, aber auch die notwendige Zivilcourage und die Beachtung des Selbstschutzes.

Die Leitsätze für die Schülerinnen und Schüler, die als



Plakat der Schüler-Scouts.

Fahrzeuggesteuer in Bus und Bahn den Weg zur Schule sicherer machen sollen, lauten: Im Team arbeiten, Vorbild sein, überlegt handeln, nicht provozieren lassen, sich nicht in Gefahr bringen.



KVB-Vorstandsmitglied Walter Reinarz, Minister Oliver Wittke und KVB-Vorstandssprecher Werner Böllinger bedankten sich bei den Schüler-Scouts im Museum Thielenbruch.



Die Tunnelbohrmaschine „Carmen“ wird für ihren nächsten Einsatz – Aufbohrung der Tunnelröhre West – vorbereitet.

Tunnelbau Nord-Süd Stadtbahn Köln

„Carmen“ startet erneut

Fortsetzung von Seite 1

Bereich der künftigen Nord-Süd Stadtbahn Köln einen Innendurchmesser von 5,70 Meter aufweist, liegt in einer Tiefe von zwölf bis 19 Metern und besteht aus 172 Ringen, so genannten Tübbingringen, die aus einzelnen Betonelementen zusammengesetzt werden. Jeder der Ringe ist 1,50 Meter breit. Ein letzter Ring wurde eingesetzt, nachdem der Tunnelbohrer zerlegt und aus dem Tunnel heraustransportiert worden war. Im Startschacht West wurde Carmen im Schutze eines neuen "Schildmantels" (Stahlröhre, die die Maschine umgibt) wieder zusammengesetzt und startet noch im Dezember diesen Jahres erneut, um die Tunnelröhre West aufzufahren, die ebenfalls bis zur Philharmonie führt. Bevor es aber losgehen kann, muss die Statue der heiligen Barbara, der Schutzpatronin der Berg- und Tunnelbauer, gesegnet und am Tunnelmund der Weströhre angebracht werden. Das geschieht am 30. November 2006 im Beisein der Tunnelpatin Alexandra Kassen, der Prinzipalin des Senftöpfchen-Theaters.



Alexandra Kassen – Patin der Tunnelröhre West.

Wenn alles klappt wie vorgesehen, ist auch der zweite Tunnel im Norden schon Ende Februar 2007 fertig. Der Abschnitt unterhalb des Konzerthauses wird nicht durch Schildmaschinen aufgebohrt, da hier die Platzverhältnisse zu beengt sind. Es wird in bergmännischer Bauweise unter Druckluft hergestellt (siehe Beitrag: „Bauarbeiten unter Druck – was unter der Philharmonie passiert“).

Was unter der Philharmonie passiert

Bauarbeiten unter Druck

Schon beim Bau der Philharmonie und des Museums Ludwig wurde an die Nord-Süd Stadtbahn gedacht: Mächtige Betonwände, vorgesehen als seitliche Begrenzungsmauern des Tunnelbauwerks, ragen unterhalb der Gebäude bis tief in den Untergrund. Dennoch müssen die Tunnelbohrmaschinen hier anhalten, weil es zu eng wird.

Die Tunnelröhren unter der Philharmonie werden nun von Menschenhand gegraben. Und damit die unterirdische Baugrube nicht voll Wasser läuft, wird im Druckluftvortrieb aufgeföhrt. Dazu werden im nördlichen Bereich drei Schleusen eingebaut. Eine Personen-, eine Material- und eine so genannte Schutterschleuse.

In dem unter Druckluft stehenden Abschnitt werden Erdaushub und alle anderen anstehenden Arbeiten ausschließlich mit elektrisch betriebenen Geräten ausgeführt, z. B. einem



Der Tunnel unter der Philharmonie wird ohne Hilfe der Tunnelbohrmaschine von Hand gegraben.

Kleinbagger mit Kabelanschluss. Alle Maschinen, Geräte und Materialien, die man im Stollen benötigt, werden durch die Materialschleuse herein- und wieder herausgebracht.

Der entstehende Tunnel wird eine Breite von sieben und eine Höhe von sieben bis elf Metern aufweisen. Ist bis auf die geplante Tiefe ausgeschachtet, wird eine Bodensohle gegossen, anschließend werden die Wände betoniert, wobei zwischen den Schlitzwänden der Philharmonie und den Seiten-

wänden des Tunnels so genannte Schallmatten eingebaut werden, um Schwingungs- und Schallübertragungen zu vermeiden.

Nach oben hin wird die Decke des Tunnels eingebaut und der Spalt zwischen Tunneldecke und Philharmonie-Sohle mit Zement verpresst, sodass sicher gestellt ist, dass keine Hohlräume bleiben, in denen sich Wasser oder Gas sammeln könnten. Rund zwölf Monate wird der Druckluftvortrieb für beide Tunnelröhren dauern.



Severinstraße wieder offen

Tolles Fest bei herrlichem Wetter

Fortsetzung von Seite 1

nommen. Anlässlich der Straßenöffnung präsentierte die IG Severinsviertel am letzten Oktober-Wochenende eine Vielzahl an Aktionen und Angeboten. Zudem wurden am Sonntag von 13 bis 18 Uhr die Geschäfte auf der Severinstraße

chen, bummeln, schauen und einkaufen. Selbstverständlich beteiligte sich auch die KVB, indem sie Interessierte über die Baumaßnahme informierte. Für Anwohner und Geschäftsleute stellten Sperrung und Bauaktivitäten eine massive Beeinträchtigung des Alltagslebens dar. Die KVB als Bauherrin des U-Bahn-Projekts ist daher erfreut, dass die Arbeiten planmäßig ausgeführt werden konnten. Es gab einen intensiven Kontakt zu der Interessengemeinschaft der Geschäftsleute, um frühzeitig über anstehende Maßnahmen zu informieren und sich über Problem-situationen auszutauschen. Von der KVB wurden Informationsveranstaltungen abgehalten, schriftliche Informationen zum Bauverlauf herausgegeben und zudem "Anliegerbeauftragte" eingesetzt, die ständig vor Ort sind und den Anwohnern als direkte Ansprechpartner zur Verfügung stehen. Viele Arbeiten werden von nun an unterhalb der provisorischen Straßenabdeckung stattfinden. Die Belastungen für die Anlieger werden dadurch deutlich verringert. Dennoch wird die Baustelle noch bis voraussichtlich 2009 nicht ganz verschwinden. Zu ihrer Andienung, zur Lagerung von Material und als Aufstellfläche für diverse Maschinen wird ein Baufeld auf der Westseite der Straße erhalten bleiben.



Preisübergabe der Vring's-Veedel-Treuepass-Verlosung auf dem Severinskirchplatz.
(Bild: Rossi)

geöffnet. Unzählige Menschen nutzten die Gelegenheit und flanieren bei herrlichem Herbstwetter über die traditionsreiche Veedelstraße. Auch mit der kostenlosen Bimmelbahn auf Rädern konnte man alle Punkte von Nord nach Süd bequem errei-



Beim Eröffnungsfest der Severinstraße schickten Bürgermeister Josef Müller (vorn) und KVB-Vorstandsmitglied Walter Reinartz den Vring's-Veedel-Express auf die Reise.
(Bild: Rossi)

Straßensperrungen aufgehoben

Kleine Sandkaul und Bonner Wall frei

Auch in anderen Baubereichen der Nord-Süd Stadtbahn zeigen sich deutliche Fortschritte. Neben der Öffnung der Severinstraße konnten weitere Sperrungen im Bereich der Altstadt aufgehoben werden: Ende Oktober wurde die Kleine Sandkaul wieder für den motorisierten Verkehr freigegeben. Für Autofahrer aus Richtung Altstadt bedeutet dies, dass sie wieder am Ende der Kleinen Sandkaul auf die Pipin- oder Augustinerstraße gelangen können. Im Zuge dieser Umstellung wurde die Gürzenichstraße wie vorher wieder zur Einbahnstraße. Die Über-fahrung des Heumarkts als



Der Bonner Wall ist nun wieder für den Durchgangsverkehr freigegeben.

Umleitung für den Autoverkehr zum Rheinufer ist somit nicht mehr notwendig. Auch der Bonner Wall ist seit Anfang No-

vember wieder von beiden Seiten her befahrbar, alle Geschäfte und Niederlassungen sind wieder gut zu erreichen

Breslauer Platz

Alte U-Bahn-Station abgebrochen

Wer auf der Ostseite des Hauptbahnhofs in die Baugrube am Breslauer Platz schaute, konnte in den letzten Wochen sehen, wie die alte U-Bahnstation „Breslauer Platz“ Stück für Stück unter den Zähnen der Abbruchbagger zerkleinert wurde. Zu Beginn war der kleinere Baukörper der Haltestelle, umgeben von der weitaus größer dimensionierten Betonmauer der neuen U-Bahnstation, noch zu erkennen. Aber schon Anfang November erinnerte nur noch das eine oder andere geflieste Wandfragment an die ehemalige Station, und wenig später war alles zu Bergen von Schutt geworden, die von den Baggern in die bereit-



Eine Info-Station klärt Fahrgäste über veränderte Wege auf.

stehenden LKW gelöffelt wurden. Die zehn Monate, in denen die Strecke zwischen „Dom/Hbf“ und „Ebertplatz“ unterbrochen ist, werden dafür ge-

nutzt, nach Abbruch der alten Haltestelle die neue Station im Rohbau neu entstehen zu lassen. Vorbereitet wurde diese Bau-phase in den zwei Wochen vom 9. bis 16. Oktober, als im Innentunnel gar nichts mehr lief, weil gleichzeitig auch die Bahnsteige in den Haltestellen „Poststraße“ und „Appellhofplatz“ soweit angehoben wurden, dass dort nunmehr stufenlos ein- und ausgestiegen werden kann. In diesen zwei Wochen wurde auch der Tunnel unter dem Dom verstärkt, damit die Bohrmaschine Carmen ihn demnächst gefahrlos unterqueren kann, und unter Hitze, Lärm und viel Staub sorgte der

„Appellhofplatz“ nun stufenlos



Ein weiterer Schritt in Richtung komplettes stufenloses Einsteigen auf allen Strecken des Stadtbahn-Netzes wurde im Oktober getan. In der Zeit vom 9. bis 15. Oktober wurden die Bahnsteige der U-Bahnstation „Appellhofplatz“ angehoben, so dass nun nach erfolgtem Umbau ein komfortables und bequemes stufenloses Betreten der Fahrzeuge möglich ist. Gleichzeitig erfuhr auch die „Poststraße“ eine Anhebung der Bahnsteige. Noch im Gange sind die Fliesenarbeiten.



Oberirdisch fiel die Haltestelle „Breslauer Platz“ gefräßigen Baggern zum Opfer, unterirdisch wurde der Kopfbahnhof „wohlich“ ausgetastet.



Einbau einer neuen Wendeanlage dafür, dass die Bahnen der Linie 5, 6 und 19, die jetzt von Süden her den Hauptbahnhof anfahren, dort im Tunnel wenden können. Gleichzeitig wurde im nördlichen Tunnelmund der alten Haltestelle „Breslauer Platz“ ein Kopfbahnsteig eingerichtet, so dass die Linie 19 auch von Norden kommend bis an den Hauptbahnhof heranfahren kann. Wer dort ein- oder aussteigt, möchte kaum glauben, dass diese Haltestelle nur ein Provisorium ist: Bahnsteig, Mö-

blierung, elektronischer Anzeiger, Treppenhaus und Rolltreppe – wie bei einer normalen U-Bahnstation ist alles vorhanden. Ab Mitte 2007 kann die Strecke zwischen Hauptbahnhof und Ebertplatz wieder befahren werden, dafür ist dann am „Breslauer Platz“ kein Ein- oder Ausstieg mehr möglich, da der Innenausbau der neuen Station einen Fahrgastwechsel in dieser Zeit nicht zulässt. Die Inbetriebnahme der neuen, dreigleisigen U-Bahn-Station „Breslauer Platz“ ist für 2009 vorgesehen.

Adventssamstage

Mehr Bahnen & Busse

Fortsetzung von Seite 1

Innenstadt, wo die Linien 1, 7 und 9 des Ost-West-Netzes auf einer Strecke zusammenlaufen, alle 90 Sekunden ein Doppelzug unterwegs. Eine weitere Verstärkung erfolgt auf dem Linienweg der Linien 3 und 4 zwischen Koelnmesse und Äußere Kanalstraße. Mit dem Ein-

satz einer Linie E 4 in der Zeit von 11.00 Uhr bis 18.30 Uhr im 15-Minuten-Takt wird das Angebot um 50 % ausgeweitet, dass heißt auf dieser Strecke verkehrt alle 2,5 Minuten ein Zug. Verstärkungen werden auch auf der Omnibuslinie 132 eingesetzt, und zwar jeweils in Lastrichtung: Von 9.00 Uhr bis 14.00 Uhr fahren zusätzliche Gelenkkommissbusse Richtung Innenstadt, ab 14.00 Uhr werden die zusätzlichen Omnibusse in Richtung Meschenisch eingesetzt. Auch auf den Omnibuslinien 136, 146 und 150 kommen die größeren Gelenkkommissbusse zum Einsatz.

online - info

Weitere Informationen zur KVB unter:

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

In der Heiligen Nacht im Stundentakt unterwegs

Keine stille Nacht

War in früheren Zeiten der Heiligabend und die Heilige Nacht eine stille Zeit, wo kaum Menschen auf der Straße unterwegs waren, so hat sich das in den letzten Jahren immer mehr geändert. Deshalb bietet die KVB in diesem Jahr auch für die Heilige Nacht auf vielen Strecken eine Fahrmöglichkeit rund um die Uhr an.

An Heiligabend werden die Stadtbahnen bis ca. 15 Uhr nach Sonntagsfahrplan verkehren. Im Anschluss daran wird auf fast allen Linien (6 und 8 ausgenommen) bis Mitternacht ein Betrieb mindestens im Stundentakt angeboten. Danach wird bis ca. 5 Uhr früh im Stundentakt ein Nachtverkehr gefahren – wie sonst auch an Wochenenden und vor Feiertagen, also ohne die Linien 6, 8, 12 und 13. Bei den verkehrenden Linien ist zu beachten, dass der Linienweg zum Teil verkürzt ist. Auch nach 5 Uhr in der Früh wird die Grundversorgung im Stundentakt beibehalten, die Linien 12 und 13 fahren wieder. Mit Ausnahme der Linie 16 (bis Wesseling) und 18 (bis Brühl Mitte) sowie Linie 19 (im Süden bis Klettenbergpark) werden auch wieder die kompletten Linienwege bedient.

Ab 9 Uhr wird dann am 1. Weihnachtstferiertag der Sonntagsfahrplan aufgenommen mit anschließendem Nachtverkehr vom 25. auf den 26. Dezember. Auch im Omnibusbereich wird an Heiligabend bis ca. 15 Uhr nach dem Sonntagsplan gefahren. Der anschließende Sonderplan sieht für die meisten Linien einen Betrieb bis 16 Uhr vor, für die Linien 120, 122, 131, 143, 147 und 157 bis 20 Uhr, zum Teil aber mit verkürztem Linienweg. Die Linien 127 und 152 verkehren darüber hinaus im Stundentakt bis etwa Mitternacht und nehmen am 1. Weihnachtstferiertag ihren ersten Betrieb ebenfalls im Stundentakt um 5 Uhr wieder auf. Rund um die Uhr im Stundentakt, wie im Nachtverkehr, fahren die Linien 112, 132 und 136. Am 1. Weihnachtstferiertag erfolgt ab 9 Uhr die Aufnahme des Sonntagsfahrplans mit anschließendem Nachtverkehr vom 25. auf den 26. Dezember auf den Linien 112, 132 und 136.

Um weitere Einzelheiten zu erfahren, bitte die Darstellung im Internet oder die Auskunft unter 01803-504030 nutzen. Zudem steht unser Kundencenter zur Beratung zur Verfügung.

Küchenfahrpläne zum Aufhängen

Neues Buskonzept im Kölner Norden

Anfang Dezember werden rund 36 000 Haushalte in Chorweiler und Nippes Post bekommen – von der Stadt Köln, dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg und der KVB. Anlass ist die Neuordnung des Busnetzes im linksrheinischen Norden von Köln. Die neuen Regelungen treten am 10. Dezember 2006 in Kraft. Die Zusendungen enthalten ausführliche Informationen zu neuen oder geänderten Buslinien und informative Faltblätter

mit zusätzlich abgebildeten Servicegebieten für das Anrufsammeltaxi (AST-Verkehr), die auch in den KundenCentern und Verkaufsstellen angeboten werden.

Und damit die Veränderungen oder Neuigkeiten immer griffbereit sind, gibt es erstmals Küchenfahrpläne, die man zu Hause an die Pinwand oder an den Kühlschrank hängen kann oder wo immer man seine Zettel organisiert mit den Angaben

und Daten, die man sonst garantiert wieder vergisst.

Der neuen Linienkonzeption liegen Haushaltsbefragungen und Analysen der Fahrgastzahlen zu Grunde. KVB und Stadtverwaltung sind überzeugt, dass die Änderungen zu einer Attraktivierung des Busnetzes führen. Eine Modellrechnung hat ergeben, dass nach einer ersten Eingewöhnungsphase etwa 1000 zusätzliche Fahrten pro Tag entstehen.



Deutzer Brücke – zum Jahreswechsel kein Fall für die Stadtbahn.

Stadion, Kölnarena, Deutzer Brücke

Silvester-Knaller

Viel Verkehr ist wieder zu erwarten in der diesjährigen Silvesternacht. Nicht nur in Rheinnähe und auf der Deutzer Brücke werden wieder zehntausende Besucher erwartet, die den Jahreswechsel und das mitternächtliche Feuerwerk am Strom erleben wollen.

Auch andere Events stellen in dieser Nacht eine Herausforderung für die KVB dar. Für einen Auftritt der Pop-Gruppe „Die Ärzte“ im RheinEnergie-Stadion werden rund 40 000 Besucher erwartet, und auch das Traditionskonzert der Bläck Fööss in der Kölnarena dürfte wieder mehr als 10 000 Besucher anziehen. Die KVB stellt sich mit Sonderregelungen und Verstärkungen der betroffenen Linien auf diese bewegte Nacht ein, damit die Besucher ausgelassen feiern können.

Großanforderungen stellt das Konzert im Stadion. Bereits für die Anfahrt ab 18 Uhr stehen 16 zusätzliche Fahrzeuge bereit, die im Laufe der Nacht für die Rückfahrt bis auf 48 Fahrzeuge verstärkt werden können. Ab 22 Uhr ist auch mit der Rückfahrt von der Kölnarena zu rechnen, dafür werden insgesamt 32 zusätzliche Bahnfahrzeuge eingesetzt. Diese Verstärkungen erfolgen zusätzlich zum normalen Betrieb. Der abendliche 15-Minuten-Takt wird beibehalten bis zum Beginn der ersten Nachtabfahrten gegen 1.15 Uhr, der anschließende Nachtverkehr erfolgt in einem 30-Minuten-Takt.

Zur zusätzlichen Unterstützung vor allem des Stadionverkehrs stehen bis tief in die Nacht Gelenkkommissbusse als Reserve zur Verfügung.

Mit P&R in die City

Die Alternative

Wenn an den Advent-Wochenenden hunderte von Omnibussen erwartet werden und alle in die Kölner Innenstadt und auf die Weihnachtsmärkte wollen, kann es eng werden auf den Kölner Straßen. Das lässt jedenfalls eine schwierige Verkehrssituation erwarten. Aber es gibt eine Alternative: Park & Ride.

Allein im Kölner Stadtgebiet gibt es über 5500 Einstellplätze in P & R-Anlagen, mehr als 2000 weitere Einstellplätze finden sich nicht weit von der Stadtgrenze an den Schienenstrecken, die direkt nach Köln hineinführen.

Die größten P & R-Anlagen: Weiden-West, in Worringen, am Zoo, am Stadion, in Königswald, in Brück und Dellbrück sowie am Haus Vorst. Lediglich zehn bis 20 Minuten fährt die Bahn von diesen Anlagen bis in die Innenstadt.

Kein Bahnverkehr über die Deutzer Brücke

In den letzten Jahren hat sich gezeigt, dass auf Grund der großen Zuschauerzahl während des Feuerwerks zum Jahreswechsel ein sicherer Fahrbetrieb auf der Deutzer Brücke nicht durchführbar ist. In der Zeit von 22.30 Uhr bis 1.30 Uhr wird daher die Ost-West-Strecke unterbrochen. Die Linie 1 verkehrt in der genannten Zeit zwischen Weiden und Neumarkt sowie rechtsrheinisch

zwischen Bensberg und Deutz. Auch die Linien 7 und 9 fahren linksrheinisch nur bis zum Neumarkt, rechtsrheinisch fährt die Linie 7 bis zur Deutzer Freiheit, die Linie 9 ebenfalls nur bis Deutz. Fahrgäste, die ab Neumarkt oder Deutz die Rheinseite wechseln wollen, wird der Umstieg auf die Linien 3 und 4 empfohlen, die über die Severinsbrücke weiter verkehren.



Neue Busse

Hartschalen-Sitze bevorzugt

Fortsetzung von Seite 1

rote Applikationen – den Unternehmensfarben der KVB entsprechend. Die 15 neuen Gelenkbusse verfügen über 52 Sitzplätze und rund 100 Stehplätze. Die Omnibusse



Sitzgruppe für Gehbehinderte mit breiteren Sitzen.

sind jeweils 18 Meter lang, 2,55 Meter breit sowie 3,10 Meter hoch. Die Motoren mit 12 Liter Hubraum leisten 220 kW, als Kraftstoff wird schwefelarmer Diesel verwendet. Die Omnibusflotte der KVB umfasst zurzeit 216 Fahrzeuge, davon 107 Gelenkbusse. Dreiviertel der Fahrzeuge sind

jünger als sechs Jahre. Bereits im letzten Jahr waren 20 neue Gelenkbusse angeschafft worden, auch in den nächsten beiden Jahren werden weitere 30 ältere Fahrzeuge durch moderne Gelenkbusse ersetzt.

Die neuen Fahrzeuge verfügen über etliche Neuerungen, ausgelöst durch Kundenwünsche oder EU-Vorschriften. Die Haltestellen werden optisch angezeigt und automatisch angesagt. Erstmals sind die neuen Omnibusse durchgehend mit Hartschalen-Sitzen ausgerüstet. Die Sitze sind in hellem Grau gehalten und vermitteln eine angenehme Sitzposition. Eine Kundenbefragung hatte ergeben, dass im Hinblick auf eine erkennbare Sauberkeit des Sitzes auf eine Polsterung verzichtet werden sollte. Schaltknöpfe für den Haltewunsch, eine von außen erreichbare Tür-Notöffnung, eine spezielle Sitzgruppe für Gehbehinderte mit breiteren Sitzen und Armlernen sowie die bekannte Rundum-Bestuhlung im hinteren Busbereich vermitteln den Eindruck einer ausgereiften Konstruktion.



Rundum-Bestuhlung mit Hartschalensitzen im hinteren Busbereich.

Überlegene Diesel-Technologie

Im Abgas immer sauberer

Dass die neuen Omnibusse in ihren Umwelteigenschaften der aktuellen Abgasnorm Euro 4 entsprechen, ist selbstverständlich. Darüber hinaus sind in diesem Jahr 98 ältere Omnibusse mit CRT-Rußfiltern zur Abgasreinigung nachgerüstet worden. Dennoch muss sich die Diesel-Technologie häufig gegenüber modernen Umwelt-Schlagworten wie „Erdgas-Antrieb“ behaupten – mit besten Ergebnissen, wenn man nicht nur den Verbrauch oder einzelne Schadstoffe im Abgas heranzieht, sondern eine Gesamtbetrachtung unternimmt.



Die neuen Busse sind mit moderner Diesel-Technologie ausgestattet.

dabei wird zusätzlich Abgas produziert, mehr Personal wird benötigt, erhebliche Werkstatt- und Tankstelleninvestitionen wären notwendig. Das große Manko bei der ansonsten sauberen Verbrennung von Erdgas: Der hohe Ausstoß an Stickoxiden. Besonders Stickstoffdioxid ist schädlich, es führt u. a. zu Erkrankungen der Atemwege. Deshalb sieht die EU-Luftqualitätsrichtlinie ab 2010 innerstädtisch eine massive Reduktion von Stickstoffdioxid vor.

Die in den neuen KVB-Omnibussen eingesetzten sogenannten Bluetec-Motoren zeigen dagegen die Möglichkeiten der modernen Diesel-Technologie auf. In der Vergangenheit war es nicht möglich, Stickoxide und Partikel ausstoß zu reduzieren, ohne den Kraftstoffverbrauch zu erhöhen. Die jetzt eingesetzten modernen Motoren dagegen verzeichnen eine höhere Leistung bei gleichzeitig geringem Partikel ausstoß und niedrigen Verbrauchswerten. Für die Reduzierung der dabei vermehrt auftretenden Stickoxide wird eine zusätzliche neue Technik eingesetzt: Durch die Einspritzung eines chemischen Additivs (AdBlue) in den Abgasstrom wird in einem Katalysator vor allem das schädliche Stickstoffdioxid umgewandelt in Luftbestandteile und Wasser. Stickstoffdioxid kann damit praktisch nicht mehr nachgewiesen werden.

Interview mit Omnibusfahrer Andreas Kolzem

Am liebsten mit der Linie 148

Rund 1400 Fahrerinnen und Fahrer sorgen bei der KVB dafür, dass Bahnen und Busse rollen – im Berufsverkehr, zu Kultur- oder Sportveranstaltungen, am Wochenende, Tag und Nacht. Einer von ihnen ist Andreas Kolzem. Geboren 1961 in Köln-Lindenthal, ist der gelernte Fahrzeugbauer seit 1985 Omnibusfahrer bei der KVB. Der verheiratete Vater zweier Kinder nennt als seine liebsten Freizeit-Beschäftigungen: Familie, Camping und Motorrad fahren.

→ Was schätzen Sie an Ihrem Beruf?

Kolzem: Wichtig ist für mich der Kontakt mit den Kunden. Als Omnibusfahrer hat man immer mit Menschen zu tun. Als Fahrer ist man dabei, wenn man so will, sein eigener Chef, durch das selbstständige Arbeiten wird man gefordert, aber es macht auch Spaß. Und nicht zuletzt habe ich einen sicheren Arbeitsplatz.

→ Welche Seiten beim Omnibus fahren sind weniger angenehm?

Kolzem: Der ständige Schichtdienst ist auf Dauer schon belastend. Innerhalb einer Woche wechselt die Arbeitszeit vom Spätdienst zur Mittelschicht und schließlich zur Frühschicht. Oder man fährt geteilte Dienste: Das heißt morgens eine halbe Schicht, dann kommen ein paar Stunden Pause, und später wieder ein paar Stunden.

→ Bringt das nicht einen unruhigen Lebensablauf mit? Macht das nicht Probleme in der Familie oder in der Freizeit?

Kolzem: Natürlich. Meine Frau ist auch berufstätig, manchmal sehen wir uns kurz, wenn wir uns die Klinke in die Hand geben. Aber es gibt ja viele Arbeitnehmer, bei denen die Arbeitszeit nicht von acht bis

16 Uhr geht – damit muss man sich arrangieren.

→ Wie ist ihr Verhältnis zu den Fahrgästen?

Kolzem: Ich schätze den Kontakt zu den Menschen sehr, aber das Verhalten der Fahrgäste hat sich in den letzten Jahren deutlich verändert. Die Empfindlichkeiten nehmen zu, der Anspruch an den Nahverkehr wird höher. Manchmal habe ich den Eindruck, dass einige die Hektik in ihrem Leben an mir abregieren, obwohl der Anlass, z. B. eine Ver-

kehrte in den letzten Jahren erlebt?

Kolzem: Weltjugendtag, Messeverkehr, Fußballweltmeisterschaft, Flüchtlingstransporte – da ist man manchmal schon hart an der Belastungsgrenze gewesen. Bis jetzt haben wir das im KVB-Busbereich aber mit Bravour gemeistert. Und oft ist es auch eine spannende Abwechslung von der täglichen Routine. Die Fahrgäste sind dann völlig anders, bei Sammelplätzen oder Ablösungen hat man mehr Kontakt zu den



Busfahrer Andreas Kolzem an seinem Arbeitsplatz.

spätung von ein paar Minuten, gar nicht so dramatisch ist.

Im Fahrdienst spüren wir auch direkt die Reaktionen der Mensch auf Baustellen, Tarifierhöhungen, Umleitungen oder Veränderungen. Stress macht uns aber auch der problematische Verkehr in Köln – ständig muss man sich auf neue Situationen einstellen und fährt unter Hochspannung. Daher ist für mich die liebste Tour die Linie 148 durch Nippes und Bilderstöckchen, wo ich zu Hause bin. Da kennt man die Leute, viele kennen auch mich, da macht das Fahren einfach Spaß.

→ Wie haben Sie die vielen Sonderver-

Kollegen – also auch die vielen Sonderschichten sind o.k., so lange man sich dafür frei entscheiden kann.

→ Gibt es eine kuriose Seite in Ihrem Beruf?

Kolzem: Es ist unglaublich, was alles an Fundsachen im Bus zurückbleibt. Da habe ich schon alles erlebt, von der Beinprothese bis hin zu einem schlafenden Kind.

→ Ihr Wunsch zum Jahreswechsel und für das kommende Jahr?

Kolzem: Gesundheit, Harmonie im Betrieb und in der Familie und weiterhin einen sicheren Arbeitsplatz.



Schon früh am Tag voll besetzt ist der P & R-Parkplatz in Weiden West.

Weiden West

Erweiterung ins Auge gefasst

Nachdem die Bezirksvertretung einstimmig den Ausbau der neuen P&R-Anlage Weiden West gefordert hatte, schließt sich auch die Verwaltung an. Jürgen Möllers, der mit Kollegen des Amtes für Straßen- und Verkehrstechnik eine Erhebung der Verkehrsplaner auswertet, legt Zahlen vor: „Die Anlage ist zu 100 Prozent ausgelastet, und das schon morgens um zehn Uhr.“

Die Anlage wurde im Mai eröffnet und bietet den Pendlern 430 kostenlose Parkplätze. „Der Erfolg hat uns überrascht“, so Möllers und verweist auf die ausgezeichnete Anbindung des Parkplatzes an den ÖPNV: „Die S-Bahn ist der

entscheidende Punkt für die Pendler.“ Mit der fährt man in 15 Minuten von Weiden bis zum Hauptbahnhof.

Die KVB-Linie 1 fährt in 25 Minuten zum Neumarkt. Mit 100 000 Fahrgästen täglich ist sie die am stärksten genutzte Linie. Auch ermittelten die Mitarbeiter des Amtes für Straßen- und Verkehrstechnik, dass die Bike & Ride-Plätze in Weiden West nicht ausreichen.

Möllers plädiert nun für die Verdoppelung der Kapazitäten und will Gespräche mit allen beteiligten Ämtern und Unternehmen, wie etwa den KVB, führen und die Einrichtung von etwa 400 weiteren Parkplätzen vorschlagen.

AboPlus

Abo-Kunden sparen doppelt

Als Abonnent der KVB mit einer Monatskarte, einem Formel9Ticket oder einem Aktiv60Ticket im Abo, spart man doppelt. Als

Dank für seine Treue fährt er nicht nur preiswerter, sondern ist automatisch AboPlus-Kunde und hat so die Möglichkeit,

Vergünstigungen und besondere Leistungen von den KVB-Kooperationspartnern in Anspruch zu nehmen. Die Partner bieten Rabatte und Leistungen aus den Bereichen Freizeit, Sport, Kultur, Einkauf, Service und Mobilität. Für den Abonnent bedeutet dies einen zusätzlichen Nutzen, ohne einen Cent mehr zu zahlen.

Entsprechend der eingehenden Angebote erscheinen mehrmals im Jahr sogenannte AboPlus-Coupon-Bögen, die gegen Vorlage des ChipTickets in den KVB KundenCentern zu erhalten sind. Die Angebote sind in der Regel ein halbes Jahr gültig, Ausnahmen sind explizit auf den Coupons vermerkt. Die Coupons können unter Vorlage des ChipTickets bei den Partnern eingelöst werden, bei Telefon- oder Internetbestellung ist das jeweilige Prozedere auf den Coupons erläutert. Bei spezifischen Fragen zu den einzelnen Angeboten ist der jeweilige Partner anzusprechen.

Weitere Informationen zum KVB-Abonnement und zu den AboPlus-Coupon-Bögen sind in den KVB KundenCentern (Neumarkt, Westforum, Ehrenfeld und Mülheim), unter www.kvb-koeln.de oder über die Infohotline 547-3333 (mo.-fr. 8-20 Uhr) erhältlich.



KVB AboPlus Menschenbewegen

<p>1. FC Köln Rückrunde 2006/2007</p> <p>2 für 1*</p>	<p>Colonia Express Party Fahrten</p> <p>ab 11,11 €*</p>
<p>Karneval Total Die ultimative Karnevalsparty 2007</p> <p>15% Ermäßigung*</p>	<p>Cologne Cardinals Baseball</p> <p>2 für 1*</p>
<p>Köln-Düsseldorfer</p> <p>20% Ermäßigung*</p>	<p>Movie Park Germany Film- und Freizeitpark „KVB Aktion“</p> <p>bis zu 20,- € sparen*</p>
<p>Cologne Centurions American Football</p> <p>30% Gruppen-Ermäßigung*</p>	<p>Hilton Cologne Happy Sunday Lunch</p> <p>2 für 1*</p>

Stadtbahnnetz-Entwicklung in Köln

Stufenloses Einsteigen auf dem Vormarsch

Mit der Verabschiedung des letzten Achtachser am 19. Juli ist in Köln eine Ära der Verkehrsgeschichte zu Ende gegangen: Es gibt in Köln keine Straßenbahn mehr. Bis in die 70er Jahre hinein führen in Köln ausschließlich Straßenbahnen, selbst auf den ersten U-Bahn-Strecken verkehrten Straßenbahnen. Das Stadtbahnnetz setzte erst 1978 mit den ersten Stadtbahn-Fahrzeugen auf der Linie 16 ein. Der wichtigste Unterschied: Das Stadtbahnnetz sieht für die Haltestelle eigene Bahnsteige vor, die Fahrgäste können das Fahrzeug stufenlos betreten.

Da jahrzehntlang Stadtbahnen und Straßenbahnen gleichermaßen die Kölner Strecken befahren mussten, war der Stadtbahnkomfort, das Einsteigen ohne Stufen, nur dort möglich, wo auf einer für die Stadtbahn modern umgebauten Strecke auch tatsächlich Stadtbahn-Fahrzeuge eingesetzt werden konnten. Ausgerechnet in der Innenstadt, wo sich Stadtbahn- und Straßenbahnstrecken in den U-Bahn-Tunnels überlagerten, konnten nur niedrige Bahnsteige angelegt werden, da bei den



Stadtbahnwagen bieten den Fahrgästen mehr Komfort: stufenloses Ein- und Aussteigen.

Straßenbahn-Fahrzeugen ein Stufensteigen unvermeidbar war. Als mit der Entscheidung des Kölner Stadtrats, das Niederflur-Stadtbahnnetz zu erweitern, die Niederflur-Strecken auf die Ringe-U-Bahn gelegt wurden und der Innentunnel ausschließlich den Hochflur-Stadtbahnlinien vorbehalten blieb, konnten auch in der U-Bahn die Bahnsteige auf Fahrzeughöhe gebracht werden. Die KVB hat diese Entwicklung nachhaltig vorangetrieben:

Nach dem Umbau der Haltestellen „Neumarkt“ und „Dom/Hbf“ in den letzten zwei Jahren wurden in diesem Jahr in der Zeit vom 9. bis 15. Oktober „Poststraße“ und „Appellhofplatz“ für ein stufenloses Betreten der Fahrzeuge umgebaut. Als nächstes Projekt steht der Umbau des Ebertplatzes an, damit auch dort – unabhängig ob Hochflur- oder Niederflur-Linie – auf gleicher Ebene die Bahnen betreten oder verlassen werden können.

Mit dem ebenfalls im Oktober begonnenen Umbau der Linie 12 im Süden auf Stadtbahn-Standard wird ab Mitte nächsten Jahres ein weiterer wichtiger Streckenabschnitt das stufenfreie Einsteigen anbieten. Als letzter größerer Streckenabschnitt wartet dann nur noch die Linie 5 vom Gürtel bis Osendorf auf den Ausbau. Die Gleise wurden zum erheblichen Teil im Sommer bereits erneuert.



Nur noch Straßenbahn-Geschichte: der Achtachser wurde Mitte Juli „in Pension“ verabschiedet.



Im AboPlus-Programmangebot: pretty ugly tanz köln.

AboPlus-Programm

Vorteile für die ganze Familie

Eine ganze Menge finanzieller Vorteile kann man das ganze Jahr über als Abonnent der KVB aus AboPlus ziehen. Ob Frühling, Sommer, Herbst oder Winter, als AboPlus-Kunde kann man seinen Lieben zu allen Jahreszeiten eine besondere Freude bereiten. Auf den Frühling freuen sich sicherlich schon die Kinder, denn dann geht's ab zum **Moviepark**, und bei dem Ausflug in die Kinowelt können sie bis zu 20 Euro sparen.

Mutti geht mit ihrer Freundin lieber brunchen und spart im **Hilton Cologne** mal eben 39 Euro und dann noch mal 20 Prozent abends im Ballett bei **pretty ugly tanz köln**. Der Papa schaut sich lieber mit einem Kollegen ein Spiel des **1. FC**

Köln an und erhält zwei Tickets zum Preis von einem.

Während Opa mit seinen Kegelbrüdern im **Colonia Express** bei einer **AboPlus-Sonderfahrt** feiert, macht Oma nach Ihrem Friseurbesuch bei **MYTHOS** (bei dem sie **20 Prozent** gespart hat) ein **Schiffstour** mit der **KD** nach Königswinter und spart erneut **20 Prozent**.

Bei all der Ersparnis gibt's dann noch einen Familienausflug zu **Starlight Express** oben drauf, natürlich mit **10 Prozent** Ermäßigung oder zu **We Will Rock You** oder ...

Weitere Angebote sind zu finden unter www.kvb-koeln.de sowie auf den neuen **AboPlus-Coupon-Bögen**, die von Ende November an in allen KVB KundenCentern erhältlich sind.

Touren ohne Treppen

Farben weisen den Weg

Mit dem Ausbau des Stadtbahnnetzes werden immer mehr Stationen auch für Rollstuhlfahrer nutzbar, und ebenso freuen sich Mütter mit Kinderwagen oder Gehbehinderte über das stufenlose Einsteigen. Mit einem Plan, der an den Kundenservice-Centern erhältlich ist, will die KVB den Fahrgästen in besonderer Form aufzeigen, welche bequemen Reisemöglichkeiten es im Kölner Nahverkehr auf der Schiene gibt. In diesem Plan findet man Markierungen in Gelb mit dem Rollstuhlfahrer-Symbol.

An diesen so gekennzeichneten Stationen (in Bahnhöfen und Haltestellen) können die Kunden bequem ein- und aussteigen. Die Bahnsteige lassen sich stufenfrei erreichen – per Fahrstuhl oder/und per Rampe. Auch sind Bahnsteige und Fahrzeuge so aufeinander abgestimmt, dass meist nur eine geringe Stufe oder Lücke zu überwinden ist.

Die farbige Kennzeichnung im Plan erfolgt nur, wenn beide Bedingungen erfüllt sind. Dabei ist es möglich, dass ein barrierefreier Zugang nur in einem Teil einer (Umsteige-) Station gegeben oder nur für eine bestimmte dort verkehrende Linie möglich ist.

Nicht mit Gelb und Rollisymbol gekennzeichnete Stationen der DB im S-Bahn- und Regionalverkehr (RE- und RB-Linien) bieten u. U. doch einen Rollstuhl-Zugang in die Fahrzeuge.

Die Hilfsrampen werden im Bedarfsfall bei der S-Bahn vom Fahrzeugführer bedient, sonst vom Zugbegleiter. Der

behinderte Fahrgast muss sich allerdings deutlich und rechtzeitig vor Ein- oder Ausstieg bemerkbar machen. Für Rollstuhlfahrer problematisch sind Bahnsteige im „Mischbetrieb“. Dort halten S-Bahn-Fahrzeuge und Regionalzüge.

Für Korrekturen und Kritik sowie Verbesserungsvorschläge und Anregungen ist die KVB dankbar:



Kölner Verkehrs-Betriebe AG, Kundendialog, Scheidtwellerstr. 38, 50933 Köln.
☎ 0221/547 - 3360.
Fax: -3125.
E-Mail: Kundendialog@kvb-koeln.de
Schlaue Nr. für Fahrplan und Tarif: 0180/504030 (9 cent/min)



Aktiv60Ticket

Fortsetzung von Seite 1

che finanzielle Vorteile gegenüber anderen Zeittickets oder Abonnements. Für das gesamte Stadtgebiet Köln (CityTicket Köln oder Bonn, Stufe 1b) z.B. kostet das Aktiv60Ticket (im Abo) monatlich 40 Euro - im Vergleich dazu die Tarife anderer Zeittickets vom 1.1.2007 an: Formel 9Ticket für einen Monat 48,60 Euro, Formel 9Ticket im Abo monatlich 41 Euro, MonatsTicket für einen Monat 70,30 Euro, MonatsTicket im Abo monatlich 59,30 Euro. Viele der aktiven Senioren, die

bislang das Formel 9Ticket genutzt haben, werden darüber erfreut sein, dass das Aktiv60Ticket nicht erst morgens von 9 Uhr an gilt, sondern über den ganzen Tag. Und wer alle weiteren Vorteile dieses Tickets nutzt, macht ein wirkliches Schnäppchen: Das Ticket kann an Freunde und Bekannte, also an andere Personen, die ebenfalls mindestens 60 Jahre alt sind, frei übertragen werden. Zusätzlich ist das Ticket montags bis freitags von 19 Uhr an sowie an Wochenenden und Feiertagen nicht nur für die gewählte Preisstufe gültig, sondern für beliebige Fahrten im gesamten VRS-Gebiet! Eingeschlossen ist auch jeweils die kostenlose Mitnahme einer weiteren Person über 14 Jahren, bis zu 3 Kindern von 6-14 Jahren sowie eines Fahrrades. Zu beachten: Das Ticket, das als Chipkarte ausgegeben wird, gilt nur in Kombination mit einem gültigen amtlichen Lichtbildausweis, dem das Geburtsdatum zu entnehmen ist. In einem Anschreiben hat die KVB in den letzten Wochen alle Abonnenten informiert und auf die Tarifierfassung zum 1.1.2007 hingewiesen. Gleichzeitig wird allen Abonnenten, die von Januar an 60 Jahre oder älter sind, das Angebot gemacht, auf das günstige Aktiv60Ticket umzusteigen.

Unterstützt durch den Arbeitskreis „Sicherheit im Straßenverkehr“ hat die KVB einen lehrreich-amüsanten Videofilm erstellt, um Senioren auf die Gefahren im Verkehr aufmerksam zu machen. Im Mittelpunkt steht eine lebenswürdige ältere Dame, die auf dem Weg zum Arzt in manche knifflige Situation gerät. Ihr Schutzengel hatte es ganz schön schwer, um die Gefahren des Straßenverkehrs abzuwenden. „Engel opjepass – Oldies op Jöck“ ist als Arbeitsgrundlage für Moderatoren und Betreuer gedacht, die älteren Menschen vor Augen führen, wie sie mit Gefahren im Straßenverkehr und bei der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs umgehen sollen. Den Film gibt es bei der KVB, Bereich Unternehmenskommunikation (☎ 547-3303, oder per E-Mail an info@kvb-koeln.de), als Videoband oder DVD.



Engel opjepass Oldies op Jöck

DIE NEUEN TARIFE AB JANUAR 2007

Tickets und Preise (in €)

Tickets

Einzel- und 4erTickets

	K	1a	1b	2a	2b	3	4	5ü	5
EinzelTicket Erwachsene	1,40	1,90	2,30	2,30	3,20	4,10	6,30	9,30	9,30
EinzelTicket Kinder	0,90	0,90	1,20	1,20	1,60	2,10	3,20	4,70	4,70
4erTicket Erwachsene	5,20	6,20	7,80	7,80	10,90	14,40	21,60	31,50	31,50
4erTicket Kinder	3,40	3,40	4,40	4,40	6,00	7,80	11,80	17,40	17,40

KurzzeitTickets

TagesTicket 1 Person		5,00	6,40	6,40	7,90	10,00	14,00	19,00	19,00
TagesTicket 5 Personen		7,40	9,50	9,50	12,10	14,20	19,00	23,00	23,00

ZeitTickets Erwachsene

WochenTicket		13,20	18,20	18,20	22,80	27,70	40,80	48,20	51,90
MonatsTicket		51,40	70,30	70,30	88,80	107,00	159,60	189,30	199,90
MonatsTicket im Abonnement		43,40	59,30	59,30	74,90	90,30	134,70	159,80	168,70
Formel9Ticket		36,30	48,60	48,60	55,20	67,20	79,50	89,20	97,50
Formel9Ticket im Abonnement		30,60	41,00	41,00	46,60	56,70	67,10	75,30	82,30
Aktiv60Ticket		30,00	40,00	40,00	44,70	54,30	64,40	72,10	78,90

ZeitTickets Auszubildende

MonatsTicket		40,80	52,30	52,30	66,00	80,00	118,90	140,70	149,30
SchülerjahresTicket (Monatsrate)		35,10	44,80	44,80	59,10	71,70	106,70	126,50	134,60
StarterTicket		35,90	45,40	45,40	57,90	69,50	103,20	129,60	129,60
JuniorTicket					13,80				13,80
JuniorTicket im Abonnement					11,70				11,70

Ahl-Schluffe-Aktion

Voller Erfolg

Zur Marathonmesse kurz vor dem KölnMarathon hatte die KVB zusammen mit der Koelnmesse und den Firmen „Puma“ und „SportScheck“ den Besuchern einen kostenlosen Transfer zur Messe ermöglicht – Bedingung war die Anreise mit alten Laufschuhen oder Inlinern in der Hand, die auf der Marathonmesse am Stand des Deutschen Roten Kreuzes für einen guten Zweck abgegeben werden konnten. Als Gegenleistung erhielten die Besucher einen Gutschein im Wert von zehn Euro für den Erwerb neuer Schuhe.

Das Ergebnis ist ein wahrer Schuberg: Fast 3000 „ahl Schluffe“ – genauer gesagt 2811 Paar Schuhe und 51 Paar Inliner – konnten dem Deutschen Roten Kreuz nach der Veranstaltung übergeben werden.

Fahrplan-Auskunft

Sprechender Fahrplan

Seit dem 13. November erprobt die KVB den "Sprechenden Fahrplan": Wer in der Zeit von 18.00 Uhr abends bis 10.00 Uhr des Folgetages die Fahrplan-Auskunft unter 01803-504030 anruft, erhält seine Auskunft über einen Sprachcomputer. Sollte es mit der Technik-Stimme Verständigungsprobleme geben, kann sich der Anrufer selbstverständlich auch mit einem lebendigen Kundenberater verbinden lassen.

Sorry, das nervt!

Gelbe Karten für Nervensägen

Seit Mitte November verteilen KVB-Service Mitarbeiter gelbe Karten: An die nervenden Mitmenschen, die in der Bahn die Füße auf die Sitze legen, ihren

Abfall in der Gegend verteilen, per Mp3-Player allen Mitfahrenden ihren Musikgeschmack aufdrängen oder lautstark demonstrieren, was ihr tolles Handy alles kann.

"Sorry, das nervt!" so steht es auf den gelben Karten, die auf der Rückseite humorvolle Comic-Motive aufweisen, mit denen die störenden Nervensägen mit einem Augenzwinkern zur

Rücksicht aufgefordert werden. Denn oftmals steckt keine böse Absicht hinter dem unüberlegten Tun, sondern eher nur Gedankenlosigkeit.

Viele Fahrgäste trauen sich aber nicht, ihrem Ärger in der Öffentlichkeit Ausdruck zu verleihen. Um die Interessen dieser „schweigenden Mehrheit“ zu vertreten, wird die „Sorry, das nervt!“-Kampagne NRW-weit durchgeführt: Über vierzig Verkehrsunternehmen einschließlich der Deutschen Bahn zeigen den Nervensägen bei Bedarf die Gelbe Karte.



Umbau Höniger Weg

Beratung für Anwohner

Am Montag, dem 30. Oktober, begannen die Bauarbeiten auf dem Höniger Weg zwischen Südfriedhof und Zollstockgürtel. Zunächst wurde der Höniger Weg zwischen dem Höniger Platz und dem Kalscheurer Weg als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Innenstadt eingerichtet.

Seit dem 8. November ist auch die umfassende Anwohnerberatung eingerichtet, die den Bürgern für alle Fragen rund um die Baumaßnahme zur Verfügung steht. Vor Ort gibt es ein Informationsbüro auf dem Marktplatz am Höniger Weg. Die mit der Beratung betrauten

Diplomingenieure Ludger Gerhards und Gerold Röhmer beantworten Fragen zur Verkehrsführung, zum Busersatzverkehr, zur Zugänglichkeit der Häuser und Geschäfte oder zu den aktuellen Bauabläufen und Terminen. Das Büro ist Montag und Dienstag von 14 bis 18 Uhr geöffnet, mittwochs von 10 bis 14 Uhr sowie am Donnerstag und Freitag von 9 bis 12 Uhr. Anfragen können von 8 bis 18 Uhr auch an die Kempfen Krause Ingenieurgesellschaft (☎ 2930830) gestellt werden oder per E-Mail: anwohnerberatung-Linie12@kempfenkrausekoeln.de.

Stollen für die Fahrgäste



Wie jedes Jahr ist am 6. Dezember der Nikolaus im Auftrag der KVB unterwegs, um unseren Kunden ein kleines Dankeschön zu überreichen; und weil es gar nicht so einfach ist, 15 000 kleine Christstollen an den Mann oder die Frau zu bringen, beschäftigt der Nikolaus einige Helfer, die exakt genau so aussehen wie er selber. In sechsfacher Ausfertigung wird daher der Nikolaus am 6. Dezember ab neun Uhr am Neumarkt insgesamt 1,5 Tonnen kleine Christstollen als leckeres Präsent an unsere Kunden verteilen.

2. SchülerTicketParty

Eine schöne Bescherung

Was für eine schöne Bescherung! Nach dem großen Erfolg und der riesigen Partystimmung bei der ersten Schüler-Disco reißt die Nachfrage nach der nächsten Party nicht ab! Deshalb ist es am 17. Dezember wieder soweit: Zum 2. Mal steigt die angesagteste SchülerParty Kölns in der Diskothek Nachtschicht am Gladbacher Wall, präsentiert vom EXPRESS und der KVB. Los geht es um 17 Uhr. Im Nachtschicht-Club heißt es dann wieder Abtanzen, bis der Arzt kommt! Wem das Tanzen allein nicht ausreicht, ist im Nachtschicht-Diskostadl genau richtig. Hast

du das Zeug zum Superstar? Na, dann zeigt es uns und macht mit beim großen Karaoke-Wettbewerb. Es warten tolle Preise auf euch. Lust auf ein Henna-Tattoo von MYTHOS für lau? Nutzt die einmalige Gelegenheit, euch euer Lieblingsmotiv kostenlos auf den Körper pinseln oder aufsprühen zu lassen. Karten gibt es vom 1. Dezember an in den KVB-KundenCentern Neumarkt, Mülheim und Westforum oder an der Abendkasse. Eintritt: 5 Euro, gegen Vorlage des SchülerTickets nur 3 Euro. Die ersten 50 Schüler mit Nikolausmütze erhalten freien Eintritt.

KVB ohne Saft

Stromausfall schnell im Griff

Wie in ganz Europa gab es am 4. November auch bei der KVB einen Stromausfall: Mit der Dunkelheit in den linksrheinischen Stadtteilen blieben auch die Bahnen der KVB stehen. Die meisten Fahrgäste nahmen es gelassen. Sie erkannten, dass der Strom überall ausgefallen war. Und sie wurden in ihrer Ruhe und Besonnenheit bestätigt: Nach 10 bis 15 Minuten ging es bei der KVB schon wieder weiter, während es anderenorts deutlich länger brauchte, bis der Strom wieder da war. Auf einen Stromausfall ist die KVB stets gut vorbereitet.

Wenn der Fahrstrom wegbleibt, geht es zwar für die Züge nicht mehr weiter; es kann aber auch nichts passieren, gefährliche Situationen können durch den Stromausfall nicht entstehen. Die Leitstelle der KVB verfügt für den Notfall über eine eigene unabhängige Stromversorgung. Die Stromversorgung reagiert so schnell, dass selbst die Computer in Funktion bleiben. Dadurch ist die Leitstelle weiter handlungsfähig und kann, wenn der Strom wiederkehrt, den Betrieb sofort wieder aufnehmen.

Beim jüngsten „Blackout“ waren nur die linksrheinischen Streckenbereiche betroffen. Da der Fahrstrom an verschiedenen Stellen in das Netz eingespeist wird, konnte die Leitstelle durch Schaltvorgänge aus den rechtsrheinischen Bereichen den Strom auch für die linksrheinischen Streckenbereiche zuschalten. Dadurch ging es bei der KVB schon wieder weiter, während es woanders noch zappenduster war.

Auch für die Züge selbst, die etwa im Tunnel vom Stromausfall überrascht werden, kann keine gefährliche Situation entstehen. Wenn der Strom wegbleibt, werden die Fahrzeuge automatisch abgebremst, bis sie zum Halten kommen.

Und sollte es bei einem längeren Stromausfall einmal notwendig werden, dass die Fahrgäste im Tunnel aussteigen müssen, ist nach längstens 300 Metern entweder eine Station oder ein Notausgang erreicht. Damit man sich nicht im Dunkeln durch den Tunnel tasten muss, geht bei Stromausfall im Tunnel das Licht erstmal an: Denn im U-Bahn-Tunnel sorgt eine Notbeleuchtung für einen sicheren Ausstieg.



Dank einer geschickten Umschaltung ging es nach 15 Minuten Stillstand auf den linksrheinischen Strecken trotz Stromausfall weiter.



Die Höhenrettung der Kölner Feuerwehr führt jährlich Übungen durch, um für den Notfall gerüstet zu sein.

Erlebnis in der Kölner Seilbahn

Bei Nachtfahrt ging Licht aus

Ein besonders Erlebnis wollten sich viele Besucher bei einer Nachtfahrt mit der Kölner Seilbahn gönnen: In der langen Nacht der Kölner Museen vom 4. auf den 5. November fuhr die Seilbahn bis weit nach Mitternacht, um den Museumsbesuchern bei ihrer Tour zu den Kulturstätten eine attraktive Rheinüberquerung zu ermöglichen.

Für etwa 70 Fahrgäste wurde es in der Tat ein ungewöhnliches Erlebnis: Plötzlich erlosch das Licht in Köln auf der linken Rheinseite. Auch die Seilbahn war ohne Strom, und die Fahrgäste saßen in ihren Kabinen über dem Rhein fest.

Zwar ging es bereits nach einer halben Stunde weiter, aber so mancher wird sich gefragt haben, wie die Sicherheitsvorkehrungen für einen solchen Fall aussehen, zumal der Stromausfall durchaus hätte länger dauern können. Oder was passiert bei einem technischen Defekt, der eine Weiterfahrt verhindert?

Die Seilbahn ist für solche ungewöhnlichen Vorfälle bestens eingerichtet. Ein Notstromaggregat auf der linken Rheinseite sorgt dafür, dass die Station beleuchtet bleibt. Dieses Not-

stromaggregat ist jedoch nicht dafür ausgelegt, um bei Stromausfall die elektrischen Antriebsmotoren mit der notwendigen Spannung zu versorgen. Außerdem könnte auch ein Defekt am Antrieb selber auftreten.

Für solche Betriebsunterbrechungen – ob durch Stromausfall oder Motordefekt – gibt es als Reserve einen gasbetriebenen Motor, der unabhängig von elektrischer Energie arbeitet. Im Notfall kann dieser Gasmotor die am Seil hängenden Kabinen sicher in die Station nach Deutz ziehen. Hätte der Stromausfall noch ein paar Minuten länger angehalten, wäre dies geschehen.

Auch für den Fall eines mechanischen oder materiellen Schadens an der Seilbahn ist vorgesorgt: Die so genannte Höhenrettung der Kölner Feuerwehr führt jährlich ein bis zwei Übungen an der Seilbahn durch, um auf einen solchen Fall vorbereitet zu sein. Dabei wird geprobt, wie die Retter vom Boden oder über die Tragmasten auf das Seil und in die Kabinen gelangen. Bislang musste die Feuerwehr noch nie eingreifen.

Queen-Musical

Karten zu gewinnen

„Queen“ gehört zu jenen großen Pop-Gruppen, die schon zu Lebzeiten zur Legende wurden. Der Erfolg setzt sich fort in dem Musikspektakel „We Will Rock You“, das nach über 200 Millionen Besuchern in London jetzt im Kölner Musical Dome Erfolge feiert.

Wenn Sie wissen, wie der Leadsänger von Queen hieß, schreiben Sie den Namen auf eine Postkarte und schicken Sie sie an: Claudia Laszlo, TKS Ticket-Service, Geldernsche Str. 176, 47803 Krefeld.

Aus den richtigen Einsendungen verlosen wir dreimal zwei Eintrittskarten für „We Will Rock You“ (Rechtsweg ist ausgeschlossen). Geben Sie bitte für die Gewinnbenachrichtigung Ihre Telefonnummer an. Einsendeschluss ist der 8. Dezember 2006. KölnTakt-Leser erhalten übrigens bei einer Ticket-Buchung 10 Prozent Ermäßigung bei Angabe der Kunden-Pin 10445. Tickets und Informationen: ☎ 0211/7344120 oder www.Kartenkaufen.de

KölnTAKT

Ihr Urteil

Dies ist die vierte Ausgabe unserer neuen Kundenzeitung „KölnTAKT“ in diesem Jahr – Zeit, um zurückzublicken. Gefällt Ihnen die Zeitung, im Inhalt, im Stil, in der Gestaltung? Finden Sie zusätzliche Informationen? Möchten Sie andere Themen bearbeitet sehen?

Sagen Sie uns Ihre Meinung, per Post an die KVB, Scheidtweilerstraße 38, 50933 Köln, oder per Mail an info@kvb-koeln.de, jeweils unter dem Stichwort „KölnTAKT“.

Als kleines Dankeschön verlosen wir unter den Einsendern zehnmal eine aktuelle

CD „Karnevals Express 7“ mit vielen bekannten Interpreten des kölschen Fasteleers wie Bläck Fööss, Höhner, Brings, Paveier, Räuber und viele andere mehr.

„Verkehrsknoten Köln“



Obwohl schon viele Bücher und Bildbände zum Schienenverkehr rund um Köln erschienen sind, gibt es immer wieder überraschende Publikationen. Etwa das Buch von Friedhelm Ernst. Der Verkehrsexperte und Fachautor zeigt hier die wichtigsten Entwicklungen vor allem im Bereich des Schienenverkehrs auf. Der Schwerpunkt liegt auf den bewegten 20er bis 40er Jahren und auf der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg bis 1956. Mit seltenen oder ungewöhnlichen Schwarzweiß-Motiven vom Nahverkehr und der Eisenbahn bis hin zum Flugverkehr und der Allwegbahn. Das Buch im DIN-A4-Querformat (Eisenbahnkurier Verlag, 144 Seiten) ist für 19,80 Euro im Buchhandel erhältlich.

Per Bus & Bahn zum Nationalpark



Im Kölner Stadtbild ist sie nicht zu übersehen: die knallgrüne Stadtbahn mit den Tiermotiven darauf. Sie ist Teil einer von der Regionalverkehr Köln GmbH initiierten Werbekampagne für den „Nationalpark Eifel“: „Ich

sehe was... was du nicht siehst“. Mit einem VRS-Tagesticket fährt man mit dem Regionalalexpress von Köln Hbf zum Bahnhof Kall und einem Nationalpark-Shuttle-Schnellbus in den Park.

Impressum

KÖLNTAKT
Kundenzeitung der
Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Scheidtweilerstraße 38
50933 Köln
☎ 0221 547-3303
Fax: 0221 547-3115

Verantwortlich i.S.d.P.:
Franz Wolf Ramien, Joachim Berger
Mitarbeit: Gudrun Meyer
KVB, Unternehmenskommunikation

Fotos: KVB AG

Verlag und Druck:

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

Angefragt

Lärm durch neue Gleise?

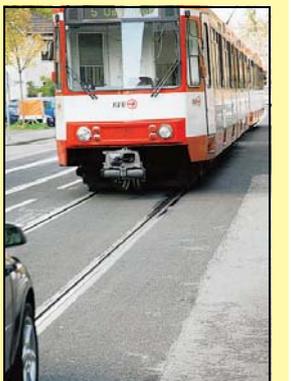
In mehrwöchiger Arbeit werden neue Gleise eingebaut, Baustellenschmutz, Umleitungen und möglicherweise gestörte Nachtruhe sind zu erwarten – und am Ende sind die Anwohner enttäuscht: Die Straße ist frisch asphaltiert, die neuen Gleise glänzen, aber die Bahn scheint jetzt lauter zu sein als vorher. Wie passt das zusammen?

In der Tat kommt es nicht selten vor, dass nach dem Auswechseln der Gleise das Geräusch der vorbeifahrenden Bahn zunächst lauter ist als

vorher. Grund dafür ist der feine Splitt, der häufig als Baustoff Verwendung findet, um Pflasterzwischenräume oder Fugen zu schließen, manchmal auch gebunden in Asphalt.

Reste dieses Splitts werden auch nach Fertigstellung der Baumaßnahme noch einige Wochen im Straßenraum umhergewirbelt und bleiben teilweise auf den Schienen liegen. Wenn die Bahn darüber fährt, wird dieser Splitt zer mahlen – mit einem Geräusch, das die Bahn deutlich lauter erscheinen lässt als gewohnt.

Oft wird das Fahrgeräusch der Bahnen auch deutlicher wahrgenommen als vorher, weil nach Abschluss einer Baumaßnahme die Fahrbahn glatt und fehlerfrei ist und so die Abroll-Geräusche der Autoräder leiser sind als vor Baubeginn – das Bahngeräusch fällt auch dadurch mehr auf. Nach einigen Wochen normalisiert sich der Betrieb wieder. Mit der Zeit ist der Splitt verschwunden, und dann sollte auch das Fahrgeräusch der Bahn auf den neuen Schienen nicht mehr auffällig sein.



Bei Splitt auf den Gleisen ist das Fahrgeräusch lauter.