


Nord-Süd Stadtbahn: Die Hintergründe zum Bau des Tunnels

Schneller und günstiger

Ende 2010 wird sie in Betrieb genommen: Die Nord-Süd Stadtbahn, die für den gesamten Betrieb und damit für alle Fahrgäste eine deutliche Verbesserung sein wird. Eine Lücke im Schienennetz des Nahverkehrs schließt sich. Doch warum wird die Strecke überhaupt gebaut? Welche Gründe sprechen für die Trassenführung und die Wahl der unterirdischen Bauweise?

Bereits 1972 enthielt der Generalverkehrsplan eine Forderung nach einer leistungsstarken Nord-Süd-Linie. Zum einen, um die Südstadt an die Innenstadt anzubinden. Zum anderen, um den Innenstadttunnel zu entlasten. Dort fuhren damals im Durchschnitt schon 70 000 Menschen am Tag.

Im Severinsviertel wird es nach dem Ende der Baumaßnahmen deutliche Verbesserungen geben. Bislang fahren hier nur die bis an die Grenze belasteten Buslinien 132 und 133. Die Severinstraße ist zudem, als stark frequentierte Einkaufsstraße, für einen zuverlässigen Busverkehr wenig geeignet. Daher greifen viele Anwohner lieber auf das Auto zurück. Das Verhältnis von ÖPNV und Individualverkehr beträgt in der südlichen Altstadt lediglich 30 zu 64 Prozent (Rest: Fußgänger und Fahrradfahrer), während es im nördlichen Stadtgebiet ausgeglichen bei 46 zu 47 Prozent liegt. Die Auswirkungen dieser Schieflage sind Staus, Lärm und Abgase.



Die Stadt Köln und die KVB entschieden sich aus Kosten- und Umweltgründen für den Tunnelbau.

Durch die Nord-Süd Stadtbahn wird es weniger Unfälle, mehr Parkplätze und geringere Umweltbelastungen geben. Ein weiterer Vorteil ist der enorme Zeitgewinn. Die Fahrtzeit vom Hauptbahnhof zum Chlodwigplatz verkürzt sich mit der Nord-Süd Stadtbahn von 14 auf sechs Minuten.

Doch warum haben sich Bauleute, Stadt und KVB für eine geschlossene Bauweise entschieden? Vor dem Bau wurden zahlreiche Trassenvarianten untersucht. Offene oder geschlossene Bauweise? Unter der Severinstraße hindurch oder am Rheinufer entlang? Aus 20 möglichen Teilabschnitten wurden zehn sinnvolle Varianten gebildet, die nach Verkehrsqualität, Umfeldqualität, Betriebsqualität und Kosten

untersucht und bewertet wurden.

Die geschlossene (Tunnel)Bauweise setzte sich durch, denn sie hat einen entscheidenden Vorteil: Der Tunnelbau erfolgt, ohne dass dafür die gesamte Straße aufgerissen werden muss. Der Verkehr kann weiter fließen, und Behinderungen durch offene Baugruben beschränken sich auf die Haltestellenbereiche. Die Belastung der Anwohner durch Lärm und Schmutz ist dadurch deutlich geringer, und auch die Tier- und Pflanzenwelt wird geschont. Die im Vergleich zu den oberirdischen Varianten hohen Investitionskosten werden durch die günstigen jährlichen Betriebs- und Unterhaltskosten wieder ausgeglichen.

Juliane Wildermann

Die KVB entschied sich aus Kosten- und Umweltgründen für den Tunnelbau.



Sichere, kostengünstige Stellplätze, Reparaturen und Maßanfertigungen bietet die Radstation am Breslauer Platz.

Immer noch überraschende Funde bei archäologischen Grabungen

Zeugnisse 2000 Jahre alter Kultur ans Tageslicht gebracht

Auch wenn ein Großteil der archäologischen Grabungen im Rahmen des Projekts Nord-Süd Stadtbahn bereits durchgeführt ist, werden immer noch Funde gemacht. In der Baugrube am Chlodwigplatz, wo an der Oberfläche die Bahnen die Baustelle kreuzen, graben sich die Archäologen seit Wochen durch den römischen Friedhof, der vor den südlichen Toren des römischen Köln gelegen hat. Sowohl Überreste von Brandgräbern wie auch von Erdbestattungen werden gefunden, oftmals mit reichen Beigaben. Zum Teil werden sogar ganze Skelette freigelegt – dann treten doch Momente der Ehrfurcht ein, wie auch geübte Archäologen bekennen. Im Kölner Boden können sich Knochen über Jahrtausende erhalten.

Die Kölner Archäologen um

Prof. Hansgerd Hellenkemper und Dr. Marcus Trier vom Römisch-Germanischen Museum wissen sehr gut Bescheid über das, was im Kölner Boden liegt, und viele Ergebnisse der archäologischen

Grabungen im Rahmen der Nord-Süd Stadtbahn haben sie in ihren Erwartungen bestätigt. Grabfelder, mittelalterliche Festungsbauwerke, römische Hafenbecken und Kaimanlagen – alles findet sich dort,

Patinnen zu Besuch

Deftige Brotzeit im Tunnel

Tunnelpatinnen Prof. Dr. Irene Ludwig und Angelika Rüttgers besuchten in Begleitung des KVB-Vorstandes Werner Böllinger und Walter Reinharz Ende April die nach ihnen benannten Tunnelröhren der Nord-Süd Stadtbahn Köln im Baustein Süd. Auch der Geschäftsführer der bauausführenden Firmen im Los Süd, Dipl.-Ing. Jürgen Ruttikamp, der Projektleiter für den Schildvortrieb Dipl.-Ing. Reinhard Kohle, der Projektleiter der Nord-Süd Stadtbahn, Dipl.-Ing. Karl Bückler, und sein Stellvertreter Dipl.-Ing. Rolf Pabst waren mit von der Partie.

Im Startschacht am Bonner Wall wurden die Besucher von den Tunnelbauern in Empfang genommen. Die Tunnelpatinnen überreichten ihnen eine deftige Brotzeit und fuhren

dann mit der Lorenbahn in die beiden Tunnel ein. Irene Ludwig, Ehrenbürgerin der Stadt Köln, besuchte die östliche Röhre, den nach ihr benannten „Irene“-Tunnel, der von der Tunnelbohrmaschine „Tosca“ aufgefahren wird. Landesmutter Angelika Rüttgers besichtigte die Weströhre, den „Angelika“-Tunnel, der von „Rosa“ hergestellt wird.

Beide Tunnelpatinnen waren nach ihrem Besuch beeindruckt: „Ich bin begeistert von der technischen Leistung, die da vollbracht wird. Das war eine ganz tolle Erfahrung“, sagte Irene Ludwig. „Die Kölner können stolz sein auf dieses Jahrhundertbauwerk“, schwärmt auch die Frau des Ministerpräsidenten NRW, Angelika Rüttgers. „Ich komme bestimmt noch einmal zu Besuch.“



Die Patinnen Irene Ludwig (2.v.l.) und Angelika Rüttgers (r.) erfreuen die Tunnelbauer mit einer schmackhaften Brotzeit.

Radstation am Breslauer Platz

Aufatmen nach längerer Durststrecke

Auf ihrem steinigen Weg Richtung Süden musste Tunnelbohrmaschine „Carmen“ beim Bohren der nördlichen Weströhre auch die Radstation am Breslauer Platz unterqueren. Diese ist im Bahndammgewölbe untergebracht und wurde durch die Bauarbeiten nicht unerheblich in Mitleidenschaft gezogen.

Im Januar untertunnelte die Schildmaschine die Radstation. Im Anschluss mussten noch weitere Baugrundverbesserungen vorgenommen werden. Schließlich konnte Ende März die Oberfläche im Eingangsbereich der Radstation wieder hergestellt werden – zur Freude der Betreiber: „Die Radstation wird von dem Katholischen Sozialverband „IN

VIA“ betrieben und muss sich selbst tragen“, erklärt Ralf Krohne. Er ist Sozialarbeiter und Leiter des Projektes, in dem vier feste Kräfte beschäftigt sind und sechs so genannte „Integrationsjobber“: Langzeitarbeitslose, die wieder in das Arbeitsleben eingegliedert werden sollen.

„Gleichzeitig läuft hier ein Projekt der städtischen Schule Auguststraße mit derzeit neun Schulverweigerern zwischen 14 und 17 Jahren“, erklärt Krohne. Auch sie sollen durch die Arbeit in der Reparaturwerkstatt der Radstation aufgefangen werden, können sich in der Praxis qualifizieren und einen Schulabschluss erwerben.

„Es werden aber nicht nur Räder wieder heil gemacht, sondern auf Wunsch auch nach Maß angefertigt“, berichtet der Betreuer, denn die Werkstatt ist ein Meisterbetrieb. Wer möchte, kann auch Fahrräder leihen. Drei Stunden kosten fünf Euro, für eine Woche zahlt man 40 Euro. Zur Verfügung stehen 40 Citybikes, acht Mountainbikes und fünf Trekkingräder.

Besonders interessant ist die Radstation für Berufspendler, die mit dem eigenen Rad zum Bahnhof kommen. Sie können ihr Gefährt für wenig Geld in der Radstation parken, wo es sicher untergebracht ist. Pro Tag zahlt man dafür nur 70 Cent, pro Monat sieben Euro und pro Jahr ganze 70 Euro. Ein persönlicher Stellplatz kostet 95 Euro. Insgesamt 961 Stellplätze stehen zur Verfügung.



Archäologen bei ihrer akribischen Arbeit.



Freigelegte Grabbeigaben.

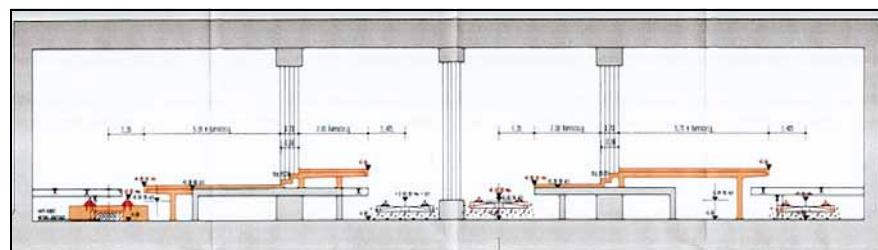
Umbau Ebertplatz in Planung

Zukunftsprojekt: Umsteigen am selben Bahnsteig

Als die U-Bahnstation Ebertplatz Anfang der 70er Jahre geplant und gebaut wurde, bestimmte der Betrieb mit Straßenbahnfahrzeugen die Anforderungen und die Bauweise. Das Gleisbild mit zwei Mittelbahnsteigen und zwei Seitenbahnsteigen hatte bis Mitte 2006 Bestand, denn nach wie vor waren Achtachser der Linie 6 unterwegs – und diese Fahrzeuge hatten nur an einer Seite Türen, deshalb die außenliegenden Seitenbahnsteige.

Erst jetzt, nach Außerdiestellung des letzten Achtachser der Linie 6, kann auch der Ebertplatz umgebaut werden. Wie bei der Anhebung der Bahnsteige an Poststraße, Appelhofplatz, Neumarkt und Hauptbahnhof soll den Fahrgästen ein stufenfreies Betreten ermöglicht werden. Und am wichtigen Knotenpunkt Ebertplatz soll der Umstieg am selben Bahnsteig möglich sein.

80 000 Fahrgäste steigen täglich am Ebertplatz ein oder aus, weitere 55 000 fahren durch. Mit einer Gesamtbefestigung von 135 000 gehört der



Platz zu den bedeutendsten Haltestellen Kölns. Bei der hohen Nutzung der Haltestelle kam ein Umbau vor Beendigung der Tunnelunterbrechung am Breslauer Platz nicht in Frage. Die Pläne der Stadt Köln für den Umbau sind jetzt aber so weit gediehen, dass ein Baubeginn 2008 möglich erscheint. Der Planungsbeschluss des Rates der Stadt Köln erfolgte am 14. Dezember 2006, Baurecht und Baubeschluss können bis Ende 2007 erfolgen. Voraussetzung ist, dass auch die Finanzierung gesichert ist: Immerhin geht es um ein Volu-

men von rund zehn Millionen Euro.

Nach wie vor wird es in der Station Ebertplatz vier Gleise geben. Die beiden äußeren Gleise werden jedoch ganz an der Außenseite liegen, dort wo heute noch die Seitenbahnsteige sind, die für die Achtachser unerlässlich waren. Die frei werdende Fläche der ehemaligen Bahnsteige wird den künftigen Mittelbahnsteigen zugeschlagen, die dadurch erheblich mehr Platz bieten als früher.

An den beiden Mittelbahnsteigen halten künftig an der ei-

nen Seite Hochflur-, an der anderen Seite Niederflurfahrzeuge. Die Differenz beträgt jedoch nur 45 cm – das sind umgerechnet drei Stufen, die am Anfang und Ende eines jeden Bahnsteigs durch Rampen in Längsrichtung ausgeglichen werden, so dass letztlich stufenlos von einem Hochflur- in ein Niederflurfahrzeug zu gelangen ist.

An der Nordseite werden zwei neue Rolltreppen eingebaut. Schwierig gestaltete sich das Vorhaben, zwei Aufzüge so zu platzieren, dass sie von den Bahnsteigen direkt bis an die

Oberfläche führen. Mittlerweile hat die Stadtverwaltung aber eine Lösung gefunden, die durch eine Veränderung der Verkehrsführung an der Oberfläche eine direkte Aufzugsführung ermöglicht.

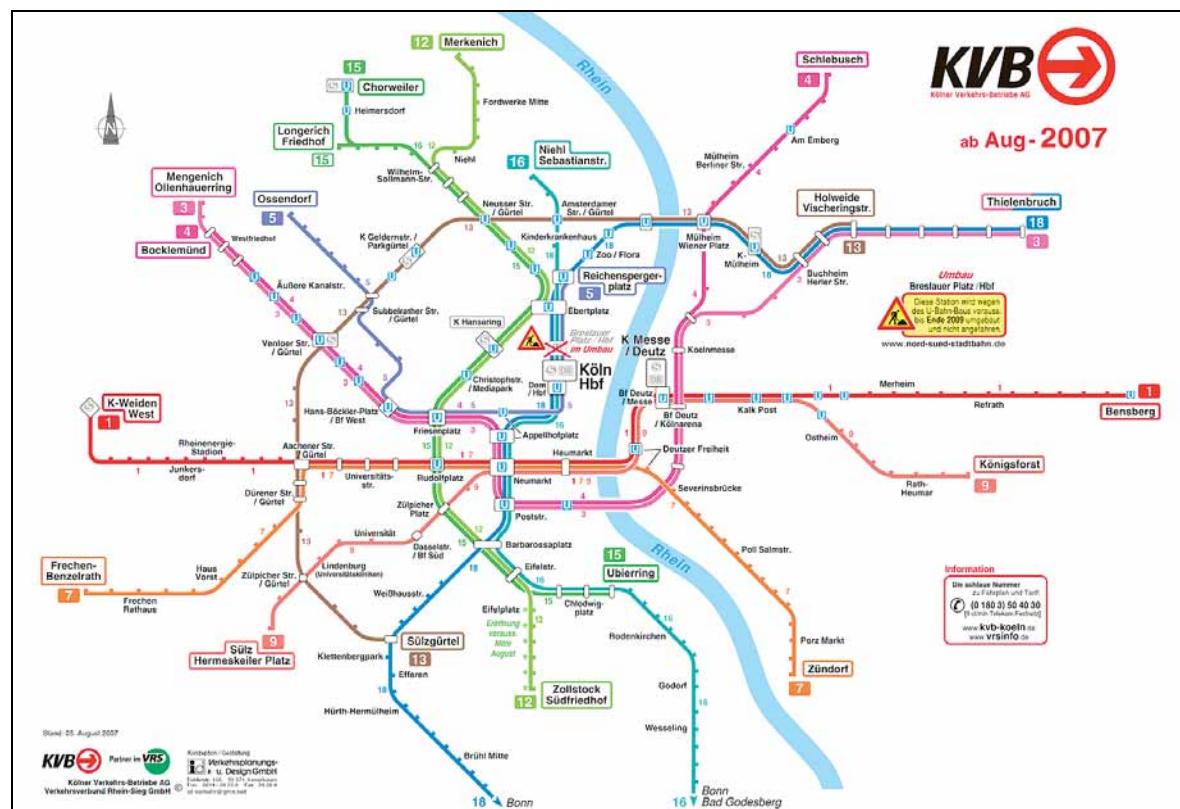
Der Umbau selbst wird sich äußerst schwierig gestalten, da eine komplett Unterbrechung des Betriebs so kurz wie möglich sein soll. Eine solche Trennung soll in den Sommerferien liegen. Aber auch vorher wird der Ebertplatz drei Monate bereits Baustelle sein, um die Außenbahnsteige abzubauen, die Decken zu demontieren und die Vorbereitungen für den Gleisbau zu treffen. Insgesamt wird die Bauzeit mehr als ein halbes Jahr betragen.

online - info

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

Ab 5. August weniger Liniennummern

Streckennetz wird einfacher und übersichtlicher



KVB-Entstördienst

Immer auf Draht

Luftballons, Plastiktüten, Fahrradschlösser – all das fischen die KVB-Mitarbeiter bei ihren Einsätzen von den Fahrleitungsmasten. Der so genannte Entstördienst beseitigt nicht nur Sturmschäden, sondern entfernt auch alle Fremdkörper von den Leitungen und Masten.

„Wenn ein großer Sturm angekündigt wird, planen wir zusätzliche Schichten ein und beauftragen auch Fremdfirmen“, sagt Gerald Tietz, Leiter des Bereiches „Instandhaltung Fahrleitung“. So war der Entstördienst auch gut vorbereitet,



„Kyrill“ ließ ganze Bäume auf die Fahrleitungen krachen.

als Ende Januar der Jahrhundertsturm „Kyrill“ wütete. „Die Zahl an Schäden, die wir gleichzeitig hatten, war extrem. Wir hatten 19 verschiedene Einsätze zeitgleich“, sagt Frank Fritscher, stellvertretender Leiter des Bereiches. Insgesamt sei der Sturm in Köln aber glimpflich ausgegangen. „Das war aber nur möglich, weil alle Mitarbeiter mit viel Einsatz und Engagement durchgearbeitet haben“, so Tietz.

Wie der Name schon sagt, ist der Bereich „Instandhaltung Fahrleitung“ auch für die Wartung der Oberleitungen und Fahrleitungsmasten zuständig. „Alle fünf Jahre machen wir eine Inspektion“, sagt Frank Fritscher. Nach 30 Jahren seien die meisten Fahrleitungen abgenutzt und müssten gänzlich ausgetauscht werden.

Juliane Wildermann

Das System der Nummerierung von Stadtbahnlinien ist historisch gewachsen, die heutigen Linienbezeichnungen sind daher nicht immer nachvollziehbar. Hinzu kommen unterschiedliche Anforderungen an Takte, Verkehrzeiten und die Reichweite der Fahrten: Auf der Linie 1 z. B. verkehren manche Bahnen zwischen Junkersdorf und Brück, andere dagegen zwischen Weiden West und Bensberg. Hier wird Bezug genommen auf die Auslastung der einzelnen Streckenäste. Auf anderen Strecken sind be-

triebliche Verstärkungen dagegen mit eigenen Liniennummern versehen worden. So verkehrt die Linie 8 z. B. ausschließlich auf Teilstrecken der Linien 7 und 9. Oder die Linie 6, früher eine eigenständige Linie, fuhr in den letzten Jahren nur noch als Verstärkung der Linien 12 und 15. Mit Aufhebung der Tunnelsperrung am Breslauer Platz im August kehren die Linien 16 und 18, die zwischenzeitlich über die Ringe fuhren mussten, wieder in den Innenstadttunnel zurück. Dieser Zeitpunkt wird genutzt, um

auch das übrige Netz von überflüssigen Nummerierungen zu befreien. Die Linie 6, die in der Hauptverkehrszeit die Linien 12 und 15 auf den Ringen und auf der Neusser Straße unterstützt, wird künftig nicht mehr mit eigener Liniennummer geführt. Unter Beibehaltung des Fahrtenangebots wird sie in die Linie 15 integriert. Die Linie 8, die auf Teilstrecken der Linie 7 und 9 als Verstärkung fährt, wird mit ihrem Fahrtenangebot in die Linien 7 und 9 integriert. Die Linie 19 zwischen Klettenberg und Buchheim wird mit

ihren Fahrten künftig vollständig in die Linie 18 eingebunden. Auch die Liniennummer 17 wird im Netz nicht mehr zu finden sein. Aus der verbundweiten Fahrgästerhebung 2004 war abzuleiten, dass die notwendigen Verstärkungen zwischen Ebertplatz und Barbarossaplatz auch durch die Linie 18 geleistet werden kann, die künftig durch die Fahrten der ehemaligen Linie 19 verstärkt wird. Das Liniennetz der KVB wird dadurch in Zukunft einfacher und übersichtlicher.

**Beliebtes HandyTicket****Halbe Million Mal genutzt**

Das HandyTicket der KVB wird immer beliebter: Ende April wurde das 500 000. HandyTicket per SMS seinem Besteller zugeschickt. Rund 10 000 Nutzer haben sich bislang registrieren lassen und können ein Ticket für den Nahverkehr in Köln durch einen kostenlosen Anruf ordern.

Das Kölner Beispiel hat Schule gemacht: Die Düsseldorfer Rheinbahn beteiligt sich seit kurzem an einem Pilotversuch, der auch die Regionen Chemnitz, Dresden, Essen, Hamburg, Lübeck, Nürnberg, die Oberlausitz und Niederschlesien, Ulm, das Vogtland und Wuppertal umfasst. Sogar bei der Deutschen Bahn kann man neuerdings Fahrkarten bis zehn Minuten vor Abfahrt des Zuges per Handy buchen.

KVB-Bilanz kann sich sehen lassen

Fahrgastzahlen auf hohem Niveau

Die Anstrengungen des Unternehmens in allen Bereichen, Wirtschaftlichkeit und Ertragskraft zu steigern, zeigen Wirkung: Das Ergebnis 2006 liegt nicht nur um mehrere Millionen Euro besser als ursprünglich geplant, sondern unterschreitet auch deutlich das Defizit des Vorjahrs. Auch die Fahrgastzahlen haben wieder das hohe Niveau aus den Vorjahren erreicht.

Neue Märkte erschließen

Nachdem das Jahresergebnis der KVB AG im Jahr 2005 einen Verlust von 108,8 Millionen Euro auswies, war für das Jahr 2006 vor dem Hintergrund schwieriger werdender Rahmenbedingungen in ähnlicher Größenordnung ein Verlust von 109,9 Mio. Euro geplant. Gegenüber diesem Planergebnis konnte jedoch ein wesentlich besseres Ergebnis erreicht werden: Mit -105,9 Mio. Euro (vorläufiges Ergebnis) liegt das KVB-Ergebnis deutlich unter dem Verlust des Vorjahrs. Entsprechend verbesserte sich der Aufwanddeckungsgrad auf



245,5 Millionen Fahrgäste nutzten im vergangenen Jahr die Busse und Bahnen der Kölner Verkehrs-Betriebe.

66,9 Prozent (Vorjahr 65,4 Prozent).

In diesen Zahlen zeigen sich die Resultate der konsequenten Marktausrichtung des Unternehmens zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und

Ertragskraft durch Wachstum und interne Konsolidierung. Beispiel Restrukturierung: Die geplante nachhaltige Einsparung von jährlich 25,9 Mio. Euro bis 2009 konnte bereits zu über zwei Dritteln realisiert werden.

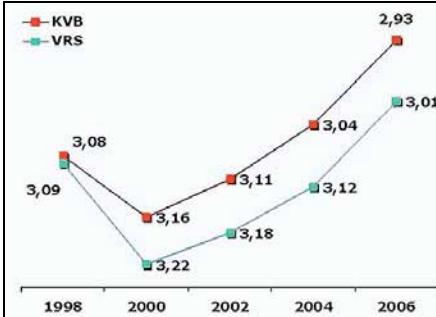
Weiteres Wachstum strebt das Unternehmen durch den Ausbau des Liniennetzes, die Modernisierung des Fahrzeugparks, eine bedarfsoorientierte Tarifgestaltung und die Erschließung neuer Märkte an.

Mit 245,5 Mio. Fahrgästen im Jahr 2006 konnte das Ergebnis des Vorjahrs (247,1 Mio.) zwar nicht ganz erreicht werden, jedoch sind im Ergebnis von

Nachfrage angestiegen

2005 vier Millionen zusätzliche KVB-Nutzer durch den Weltjugendtag verbucht. Der Vergleich mit der Beförderungszahl im Jahr 2004 (240,1 Mio.) zeigt jedoch, dass im Mittel die Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr in Köln weiter angestiegen ist.

Auch weitere Entwicklungen aus früheren Jahren bestätigen sich im Ergebnis von 2006: Im Bartarif ist die Entwicklung der Fahrgastzahlen weiterhin rückläufig (25,8 Mio. Beförderungen nach 28 Mio. im Vorjahr). Die Nutzung der Zeitfahrausweise für Erwachsene stieg dagegen von 98,6 Mio. auf 100,9 Mio. Beförderungen an.



Kontinuierlich verbesserte sich in den vergangenen Jahren die Bewertung der KVB durch die Kunden.

Kundenbarometer

Zufriedenheit steigt

Die Zufriedenheit der KVB-Kunden ist erneut angestiegen. Beim dritten Kundenbarometer seit 2002 steht in der Bewertung der „Globalzufriedenheit“ erstmals eine zwei vor dem Komma: Die Fahrgäste der KVB vergaben eine Note von 2,93 (nach 3,04 im Jahr 2004 und 3,11 im Jahr 2002). Damit liegen die Kölner im landesweiten Vergleich vorne (s. Kasten).

Dass mit dem Anwachsen der Globalzufriedenheit der weitere Anstieg der Fahrgastzahlen einhergeht, wird auch im Kundenurteil deutlich: 82 Prozent aller Kunden sind zufrieden bis vollkommen zufrieden mit den Leistungen der KVB, 92 Prozent würden wieder Busse und Bahnen der KVB nutzen (sieben Prozent evtl.), 27 Prozent werden künftig häufiger Bus und Bahn benutzen und 53 Prozent werden das Fahren mit Bus und Bahn an Freunde und Bekannte weiterempfehlen (21 Prozent evtl.).

Im Detail benoteten die Kunden über 20 der untersuchten Leistungsmerkmale der KVB besser als noch zwei Jahre zuvor. Besonders positiv wurden das Nahverkehrsangebot am Wohnort, das Linien- und Streckennetz, die Schnelligkeit der Fahrverbindungen und die Sicherheit tagsüber bewertet. Verschlechtert haben sich nach Kundenmeinung die Sauberkeit in den Fahrzeugen und das Sicherheitsempfinden in den Abendstunden. Diesen Hinweis nimmt die KVB ernst, und wird sich in Zukunft noch mehr bemühen, den Ansprüchen der Kölnerinnen und Kölner gerecht zu werden.

KVB steht gut da

Die Kundenzufriedenheit mit dem öffentlichen Personennahverkehr wird von TNS Infratest alle zwei Jahre untersucht. Für das Kundenbarometer 2006 wurden zwischen März und September vergangenen Jahres 5000 Kunden telefonisch zu 25 Leistungsmerkmalen des ÖPNV befragt. Die Bewertung wurde dabei auf einer Skala zwischen 1 (vollkommen zufrieden) und 5 (unzufrieden) eingebracht. Verglichen mit anderen Städten in NRW steht die KVB (2,93) gut da. Der Landesdurchschnitt für die Globalzufriedenheit betrug 3,03.

Nachgefragt

Eingecklemmt – wie konnte das passieren?

Die Bild-Zeitung schrieb: „Es ist der Pendler-Albtraum: Hilflos in der Straßenbahntür eingeklemmt zu sein. Und dann fährt der Zug los.“ So passierte es am 6. Mai einem 16-jährigen Jungen am Chlodwigplatz. Der Junge hatte Glück: In letzter Sekunde wurde die Bahn gebremst, der Junge erlitt nur leichte Verletzungen.

Wie konnte das geschehen? Warum kann die Bahn losfahren, obwohl nicht alle Türen zu sind, so fragte auch die Bild-Zeitung. Ein ähnlicher Unfall am 19. Januar: Ein 13-jähriger Junge wird mit dem Fuß zwischen Trittstufe und Tür eingeklemmt. Auch hier Glück für den Jungen: Der Fahrer bemerkt den Vorfall und stoppt sofort. Oft heißt es hinterher: Wie genau der Unfall passieren konnte, ermittelt ein Sachverständiger.

Gerade gegen das Einklemmen sind die sich schließenden Türen vor der Abfahrt der KVB-Züge mehrfach abgesichert. Ein Trittstufenkontakt oder eine Lichtschranke oder ein druckempfindlicher Sensor im Türgummi sorgen zuverlässig dafür, dass der Schließvorgang unterbrochen wird, wenn tatsächlich eine Person oder ein Gegenstand eingeklemmt wird.

Eine Einrichtung für die Sicherheit der Fahrgäste – leider wird diese Sicherheitseinrichtung immer wieder dazu missbraucht, eine abfahrtbereite Bahn aufzuhalten und den Zug doch noch zu erzwingen. Ein solcher Missbrauch schadet allen anderen Fahrgästen, denn dadurch werden Verspätungen provoziert, darüber hinaus geht der ungeduldige Fahrgäst Risiken ein, die in



Leichtsinn und nicht nachvollziehbare Risikobereitschaft vor allem junger Fahrgäste führen zu Unfällen. (Auszug aus: Bild-Zeitung)

keinem Verhältnis zum Zeitgewinn von ein paar Minuten stehen. Und wer haftet für gesundheitliche Schäden, wenn bei einer Notbremsung ein Fahrgäst zu Fall kommt? Natürlich der Verursacher!

Wer handelt wie die beiden Jungen in den beschriebenen Fällen, bringt andere in Gefahr und sich selbst in Lebensgefahr: In beiden Fällen waren die Türhälften bereits geschlossen (!), aber da die Bahnen an niedrigen Bahnsteigen gehalten hatten, mussten noch die unteren Trittstufen eingeklappt werden. In diese für einen Moment verbliebene Lücke unterhalb der geschlossenen Türen hatten die Jungen einen Fuß gesteckt, wohl in

der Hoffnung, mit Hilfe eines Trittstufenkontakte oder mit Hilfe der Lichtschranke ein erneutes Öffnen der Türe zu veranlassen – ein Irrtum, der tödlich hätte enden können. Gegen solche Bedenkenlosigkeit ist keine Absicherung möglich!

Der Betrieb mit modernen Stadtbahnen ist sicher. Einrichtungen und Anlagen werden von der Technischen Aufsichtsbehörde genehmigt und abgenommen, die Kontrolle und Wartung bei den Verkehrsunternehmen ist sorgfältig und intensiv. Nur menschliche Unvernunft, Leichtsinn und nicht nachvollziehbare Risikobereitschaft provozieren Gefahrenmomente beim Besteigen der Straßenbahn.

400 000 Besucher beim Evangelischen Kirchentag

Auftakt mit Messe und Abend der Begegnung

Am Mittwoch, 6. Juni, finden zwischen 17.30 Uhr und 19 Uhr die Eröffnungsgottesdienste am Roncalliplatz und am Heumarkt in der Innenstadt sowie auf den Poller Wiesen statt. Unmittelbar im Anschluss wird ein großes Straßenfest unter dem Titel „Abend der Begegnung“ im Bereich der rechts- und linksrheinischen Innenstadt die Menschen zum Bummeln und Verweilen einladen. Zusätzlich zu den 100 000 Dauerteilnehmern des Kirchentages werden bis zu 300 000 Menschen aus der Region erwartet.

Zum Ende der Veranstaltung gegen 22.30 Uhr ist ein so genannter Klangteppich unter dem Titel „Abendglühen“ am Rheinufer geplant. Anschließend entfachen die Teilnehmer am Rhein mit Kerzen ein großes Lichtermeer, während bei begleitendem Glockenklang die Veranstaltung um 23 Uhr endet. Zu diesem Zeitpunkt ist auf den Straßen und auch für Bus und

Bahn ein Andrang wie bei Beendigung der „Kölner Lichter“ zu erwarten.

Auf nahezu allen Stadtbahnlinien bleibt daher der 15-Minuten-Takt bis 1.15 Uhr erhalten, anschließend wird ein Nachtverkehr im 60-Minuten-Takt gefahren. Die Porzer Abendbuslinien 165, 166 und 167 werden auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet, auch bei den Omnibuslinien 132 und 133 wird der 15-Minuten-Takt bis über 1 Uhr hinaus gefahren. Die beiden letztgenannten Linien enden allerdings zeitweise schon am Heumarkt.

Für weiteren Bedarf stehen bei den Bahnen tagsüber sieben weitere Doppelzüge bereit, in den Abend- und Nachtstunden insgesamt 20 Doppelzüge. Auch bei den Omnibussen wird eine Reserve von 15 Gelenk-omnibussen vorgehalten, die gegebenenfalls durch weitere Fahrzeuge nach Beendigung der Regelfahrten verstärkt werden.

Neues Buch im Bachem-Verlag

Evangelische Kirchen

Rechtzeitig zum DEKT ist im Bachem Verlag der Bild- und Textband „Evangelische Kirchen in Köln und Umgebung“ erschienen. Das Buch porträtiert erstmals alle evangelischen Kirchenbauten und Predigtstätten im Evangelischen Kirchenverband Köln und der Region. Ergänzt wird das Standardwerk durch eine



beigelegte CD-Rom mit bisher unveröffentlichten Daten zu Architekten, Künstlern, Glockengießern etc. Der Band mit 336 Seiten, 560 farbigen Abbildungen und Bonus-CD ist für 19,95 Euro im Buchhandel erhältlich.

10 Jahre KundenCenter Mülheim

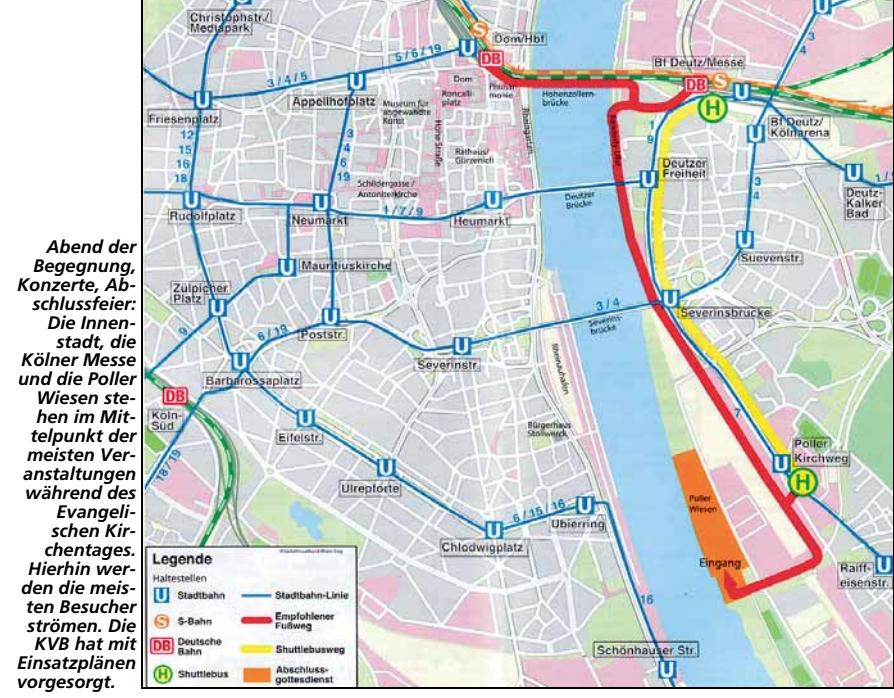
Zum Jubiläum in neuem Glanz

Das KundenCenter der KVB in Mülheim am Wiener Platz erstrahlt in neuem Glanz. Nach einer umfangreichen Renovierung zeigt sich das KundenCenter nicht nur im neuen KVB-Design: Ein weiterer Arbeitsplatz wurde eingerichtet. Mit nunmehr fünf Arbeitsplätzen kann den Kunden eine zügigere Abwicklung ihrer Informations- oder Ticketwünsche angeboten werden.

Vor zehn Jahren eröffnete die KVB mit der Fertigstellung des



Im neuen Design präsentiert sich das KundenCenter Wiener Platz.



Konzerte auf den Poller Wiesen

„Wise Guys“ geben den Ton an

An den drei Tagen zwischen dem Eröffnungs- und dem Abschlussstag findet eine Vielzahl von dezentralen Veranstaltungen im gesamten Stadtgebiet statt. Ein Schwerpunkt liegt täglich bei der Kölner Messe, wo verschiedene Veranstaltungen stattfinden. Mit einem größeren Ereignis ist jeweils abends auf den Poller Wiesen zu rechnen.

Am Donnerstag, 7. Juni, findet dort von 19 bis 22 Uhr ein kostenloses Konzert der Gruppe „Wise Guys“ statt, die auch das offizielle Kirchentagslied geschrieben haben. Zu diesem Ereignis werden bis zu 50 000 Besucher erwartet.

Am Freitagabend findet auf den Poller Wiesen zwischen 19 und 22.30 Uhr ein kostenloses Konzert „Power of Love“ statt.

Auch hier werden wieder bis zu 50 000 Besucher erwartet.

Am Samstag, 9. Juni, heißt es dann auf den Poller Wiesen „Köln grenzenlos“, rund 35 000 Menschen werden dieses Konzert besuchen.

An allen Tagen wird der Bahnverkehr zwischen Innenstadt sowie Poll bzw. Porz ab 16 Uhr verstärkt, zeitweise bis auf einen 3-4-Minuten-Takt. Auf den anderen Stadtbahnlinien wird der 15-Minuten-Takt bis Mitternacht beibehalten, anschließend wird ein Nachtverkehr im 60-Minuten-Takt gefahren, auch auf den Omnibuslinien 132 und 136. Die Porzer Abendbuslinien 165-167 verkehren bis ca. 23.30 Uhr im 15-Minuten-Takt. Darüber hinaus stehen jeden Abend 10 Doppelzüge und 15 Gelenk-omnibusse als weitere Verstärkung bereit.

4. SchülerTicket-Party

Feuerakrobatik, Popcorn & Zuckerwatte

Am Sonntag, 3. Juni, heißt es wieder „Party-Zeit“. Schon zum 4. Mal steigt die beliebte Schülerparty der KVB in der Kölner Diskothek „Nachtisch“ am Gladbacher Wall 5, präsentiert vom Express. Ab 17 Uhr gibt es nicht nur Musik zum Abtanzen, son-

dern auch eine faszinierende Feuerspucker-Show. Am KVB-Stand wird Popcorn und Zuckerwatte angeboten – kostenlos!

Eintrittskarten gibt es in den KVB-KundenCentern oder an der Abendkasse für 5 Euro, bei Vorlage des SchülerTickets sogar nur 3 Euro.

Klimaschutz

Bus und Bahn fahren schont Umwelt

Eine Hoffnung für den Klimaschutz ist der öffentliche Personennahverkehr – so Professor Olav Hohmeyer von der Universität Flensburg, Mitglied des UN-Klimarat. Der Anteil des Verkehrs an den Treibhausgasen in Deutschland habe im Jahr 2000 bereits 19 Prozent betragen, mit deutlich steigender Tendenz, so Hohmeyer. Das Umsteigen auf Busse und

Bahnen könne bei der Vermeidung der schlimmsten Auswirkungen des Klimawandels eine wichtige Rolle spielen.

Günter Elste, Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen: „Es muss jetzt darum gehen, durch verstärktes Umsteigen auf Busse und Bahnen die CO₂-Emissionen zu reduzieren.“ In einer Pressemitteilung vom 16. Mai

Zur Abschlussfeier

Shuttle-Busse im Einsatz

Zur großen gemeinsamen Abschlussfeier kommen die 100 000 Teilnehmer des Deutschen Evangelischen Kirchentages am Sonntag von 10 bis 11.30 Uhr zu einem Schlussgottesdienst auf den Poller Wiesen zusammen. Für die Anreise mit Bus und Bahn ergibt sich damit ein erhöhter Platzbedarf.

Nach Abschluss des Gottesdienstes wird eine Vielzahl der Teilnehmer über die Linie 7 zum Deutzer Bahnhof und zum Hauptbahnhof abfahren. Die Linie 7 wird daher auf einen 3-5-Minuten-Takt verdichtet, dadurch können bis zu 10 000 Personen in der Stunde befördert werden.

Als weitere Verstärkung werden Shuttle-Busse von der KVB eingesetzt, die im Minuten-Takt zwischen Poll und dem Bahnhof Deutz pendeln werden. Hierdurch können weitere 7500 Personen je Stunde befördert werden. Der Pendelverkehr mit 25 Gelenk-omnibusen wird in der Zeit von 6.30 Uhr bis 14.30 Uhr aufgebaut. Die Omnibusfahrten erfolgen im Ein-Richtungs-Verkehr gegen den Uhrzeigersinn.

Die Haltestellen befinden sich am Bahnhof Deutz und in der Höhe des Poller Kirchwegs.



veröffentlichte der VDV das Ergebnis einer repräsentativen Forsa-Umfrage: 86 % der Deutschen sagen danach „Busse und Bahnen sind wichtig für den Klimaschutz.“



Schilling Omnibusverkehr GmbH

Kompetenter Partner der KVB

Rund 60 Millionen Fahrgäste werden jährlich von den Omnibussen der KVB befördert. Seit Jahren bedient sich die KVB dabei der Mithilfe privater Busunternehmer. Etwa ein Drittel aller Busleistungen der KVB wird durch private Partner erbracht. Der wichtigste Auftragnehmer dabei ist die Schilling-Gruppe aus Hürth. Mit diesem Unternehmen hat die KVB eine gemeinsame Gesellschaft gegründet, um die Zusammenarbeit zu sichern und auszubauen.

Die Unternehmensfamilie der Schilling-Gruppe besteht aus der Schilling Omnibusverkehr GmbH (SOV) und den beiden Tochtergesellschaften K-B-S Busreisen GmbH und der K.R.B. Busreisen GmbH. Seit Ende 2005 gehören diese Gesellschaften zum Unternehmensverbund der KVB. Mehrheitsgesellschafter sind Karl und Brigitte Klaes, die über vie-



Der Mannschaftsbus des 1. FC Köln wird von Schilling gestellt.

le Jahre hinweg das Unternehmen aufgebaut und geführt haben. Insgesamt 49 Prozent der Gesellschaftsanteile gehören seit letztem Jahr jedoch der KVB, die Karl Schroeteler, Leiter des KVB-Busbereichs, als Geschäftsführer in die Unternehmensführung entsandte sowie als Prokuristen den KVB-Betriebsleiter Werner Fuchs.

Der Schwerpunkt der Schilling Omnibusverkehr GmbH

liegt im Linienverkehr. Im Stadtteil Kölns fallen die Stadtbusse kaum auf, denn sie gleichen den KVB-Standardbussen bis hin zur Lackierung. Neben den Standardbussen gehören aber auch große Reisebusse, Behindertentransporter und 18 Meter lange Gelenkombibusse zum Fahrzeugpark, der 115 Fahrzeuge umfasst. Insgesamt sind 250 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt, überwiegend im Fahrdienst – nur ein kleiner Teil arbeitet in Verwaltung und Disposition. Stolz sind die Schilling-Leute darauf, dass der 1. FC Köln seit vielen Jahren dem Unternehmen vertraut und seine Mannschaften von Schilling fahren lässt, auch das Zweitliga-Team: Der Omnibus in der FC-Lackierung ist sicher eines der auffälligsten Fahrzeuge.

Wer einen Reisebus für kleinere oder größere Touren anmieten möchte, findet selbstverständlich auch „normale“ Fahrzeuge. Kontakt oder Information unter:

i 02233-79000
www.schillinggruppe.de.



Im Kölner Linienverkehr fallen die Busse der Schilling-Gruppe nicht auf – sie sind in der gleichen Farbe lackiert wie die Busse der KVB.

Der Omnibus als Sportgerät

Schumi hätte keine Chance

Motorsport ist „in“ – Formel 1, DTM, Porsche-Cup und Rallyes nach Monte Carlo oder durch Nordafrika. All diese tollen Rennen sind aber zu Ende, wenn ein Fahrfehler zu einem Defekt, einem Schaden oder gar einem Unfall führt. In jedem Fall ist die Geschicklichkeit des Fahrers gefragt: Darum geht es auch beim Bussport.

Geschicklichkeitsfahren für Nutzfahrzeuge – hinter dieser Bezeichnung verbirgt sich der Ehreiz, LKWs, Omnibusse oder Sattelzüge perfekt zu beherrschen. Diesem Ziel hat sich auch eine kleine Gruppe von Fahrerinnen und Fahrern bei der KVB verschrieben, wo 2003 unter ihrem Vorsitzenden Peter Sauer die Motorsportgruppe

„Kölsche Düüvel“ entstand – „Düüvel“ deshalb, weil ein kleines Teufelchen das Maskottchen der Gruppe darstellt.

Unter dem Dachverband der Bundesvereinigung Deutscher Berufskraftfahrer finden bundesweit Turniere statt, wo in verschiedenen Kategorien (Klein-LKW, Solo-LKW, Bus, Sattelzug und Gliederzug) das fahrerische Können unter Beweis gestellt werden kann. Die besten jeder Kategorie qualifizieren sich für die Teilnahme an der Deutschen Meisterschaft, und die Deutschen Meister in den fünf Kategorien sind sogar zur Teilnahme an der Weltmeisterschaft berechtigt.

14 aktive Mitglieder haben die „Kölschen Düüvel“ zurzeit,

zehn davon haben sich im letzten Jahr für die Teilnahme an der DM qualifiziert. Der Bestplatzierte war Michael Oster, der einen 9. Platz belegte. 2004 gelang Khadig Noureddine, dem derzeit einzigen weiblichen Mitglied der Gruppe, das Kunststück, bei der Deutschen Meisterschaft einen 5. Platz zu erreichen und dabei den damals amtierenden Weltmeister hinter sich zu lassen.

Auch wenn es um Pokale und Turniersiege geht: Das eigentliche Ziel ist die Verkehrssicherheit. Denn das Fahrpersonal der KVB muss jeden Tag seinen Parcours bestehen, ob in Nippes, Junkersdorf oder in der Südstadt: Dort geht es jeden Tag oftmals um Millimeter.



Die Teilnehmer der deutschen Meisterschaft '06



Millimeterarbeit: Die Mitglieder der Bussport-Gruppe „Kölsche Düüvel“ nehmen sogar recht erfolgreich an Deutschen Meisterschaften teil.

(Bilder: Thyssen)

Dank Kap-Bauweise

Bequem und schnell in den Bus

Wer am Neumarkt in die Buslinien 136 oder 146 einsteigt, gelangt ohne große Anstrengung in das Fahrzeug. Denn so genannte Bus-Kaps ermöglichen den fast ebenerdigen Einstieg. Derzeit gibt es unter den rund 1300 Haltestellen, die die KVB anfährt, 380 solcher Bus-Kaps.

Bei den Haltestellen in Kap-Bauweise befindet sich der „Bussteig“ in 18 Zentimetern Höhe, also vier bis fünf Zentimeter mehr als bei einem normalen Bordstein. Weil mittlerweile fast alle Busse Niederflurfahrzeuge sind, gelangen Rollstuhlfahrer, ältere Menschen und Personen mit Kinderwagen dadurch viel schneller und leichter in den Bus.

Zugleich bietet diese Bauweise auch einen Zeitvorteil gegenüber herkömmlichen Haltestellen. Busse müssen nicht

mehr in Buchten fahren und sich mühsam wieder in den Verkehr einfädeln. Sie halten einfach an vorgelagerten Gehwegen oder Haltestellen (daher die Bezeichnung „Kap“).

Eine Besonderheit bei der Kap-Bauart findet sich bei den verwendeten Kanten. Die sogenannten „Kölner Steine“ sind in einem Winkel von 65 Grad zur Fahrbahn hin abgerundet. Sie verhindern, dass der Bus an einer scharfen Kante fährt und die Flanken der Reifen beschädigt.

Derzeit sind 165 neue Bus-Kaps in Planung. Nach und nach werden alle Haltestellen umgebaut. Die Reihenfolge richtet sich nach der Zahl der Fahrgäste: Wo am meisten Verkehr ist, wird zuerst gearbeitet. Demnächst erhalten die Linien 127, 134 und 141 Bus-Kaps.

Juliane Wildermann



Immer mehr Kölner Haltestellen sind in der Kap-Bauweise umgerüstet.

Dynamische Fahrgastinformation

Stationen mit elektronischer Anzeige

Schon im Jahre 2008 sollen die ersten Omnibus-Haltestellen mit elektronischen Informationsanzeigern ausgerüstet werden, wie sie von den Bahnsteigen der Stadtbahn seit langem bekannt sind. „Dynamische Fahrgastinformation“ (DFI) heißt das Projekt, das die Errichtung von ca. 320 DFI-Anlagen vorsieht. Denn mit der Möglichkeit, auch an Omnibus-Haltestellen optisch über die sich nähernden Fahrzeuge zu informieren, auf Veränderungen oder aktuelle Nachrichten hinzuweisen, wird die Qualität der Kundeninformation wesentlich verbessert.

In der ersten Ausgabe unserer Kundenzeitschrift im April 2006 hatten wir erstmals über die Erprobung von elektronischen Informationsanzeigern auch im Omnibusbereich berichtet. Auf



Insgesamt sollen einmal 320 DFI-Anlagen in Köln stehen.

der Grundlage der Erfahrung mit diesen Anlagen wurde ein so genanntes Lastenheft erstellt, das die Anforderungen an ein solches System beschreibt und als Grundlage für die Anbieter dient. Im Rücklauf einer europaweiten Ausschreibung haben sich eine Reihe von Firmen beworben, die nun bis Ende Juli Zeit haben, ein entsprechendes Angebot abzugeben.

VDV-Kompetenzsiegel

KVB-Fahrschule ausgezeichnet

Im Frühjahr wurde die Omnibus-Fahrschule der KVB mit dem Kompetenzsiegel des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ausgezeichnet. Die Fahrschule Bus wird damit gemäß den neuen EU-Richtlinien bestätigt, dass die inhaltlichen und organisatorischen Anforderungen des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes als anerkannte Aus- und Weiterbildungsstätte erfüllt werden. Die KVB ist erst das dritte Unternehmen in Deutschland, das mit diesem Qualitätsnachweis ausgezeichnet wird.



Seilbahn in Bewegung
Klang, Farbe, Licht

Als einmaliges Ereignis präsentierte sich das Konzert „unknown/public“ im Rahmen der MusikTriennale am 30. April, als von 20 Uhr bis Mitternacht die Gondeln der Seilbahn zu exklusiven „Orchester-Kabinen“ wurden. In jeder Kabine befand sich ein Musiker, und je nach der Größe seines Instruments konnten ein oder zwei Fahrgäste mitfahren und hoch über dem Rhein vor Ort während der lautlosen Fahrt der musikalisch-



schen Darbietung lauschen, die auf die Erde übertragen und dort zu einem kombinierten Klangerlebnis zusammengefügt wurde. Aber nicht nur die Musik verzauberte die Zuhörer: Bei klarem Abendlicht und fortschreitender Dämmerung wurde das Konzert vor dem fantastischen Hintergrund des Kölner Panoramas zu einem Webstück aus Klängen, Farben, Lichtern und Bewegung.

Das nächste Highlight ist auch nicht mehr fern: Am 21. Juli finden die „Kölner Lichter“ statt. Wer sich rechtzeitig um Plätze kümmert, kann das Feuerwerk in einer Gondel der Kölner Seilbahn genießen.

VRS-Bilanz
Glänzende Zahlen

Auf das erfolgreichste Jahr seiner Geschichte kann der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) zurückblicken. Die Steigerungsrate ist zwar geringer als im Vorjahr, doch setzte der VRS seinen wirtschaftlich erfolgreichen und dennoch kundenorientierten Weg fort.

Die Zahl der Fahrten mit Bus und Bahn stieg um 5,3 Mio. auf stolze 470 Mio. Fahrten (2005: 464,4 Mio.). Die Einnahmen stiegen um 6,18 Prozent von 378,1 Mio. Euro im Vorjahr auf 401,5 Mio.

Im Jahr 2006 wurden mehr Zeitickets gekauft, insbesondere von Erwachsenen (+6,5 auf 170,6 Mio.) und Auszubildenden (+3,3 auf 194,7 Mio.). Im Gegensatz dazu sank die Zahl der Fahrten, die von den Kunden bar über die Automaten bezahlt wurden, um 4,74 Mio.

Eine hohe Kundenakzeptanz erfuhr StarterTicket. Statt der kalkulierten 7500 Kunden entschieden sich knapp 12 000 Kunden für das neu eingeführte Ticket. Auch das seit dem 1. Januar 2007 eingeführte Aktiv60Ticket gehört in diese Linie. Und zeigt bereits erste Erfolge: Rund 21 000 Personen haben bis Ende Februar 2007 das Ticket gekauft, darunter rund zehn Prozent Neukunden.

50 Jahre Seilbahn
In goldener Gondel über den Rhein

Der 12. Mai war ein Jubeltag: An diesem Samstag wurde nicht nur die Tanzbrunnen-Saison eröffnet, es war auch der Feiertag zu Ehren des 50. Geburtstages des Rheinparks und der Kölner Seilbahn.

Die Gäste waren gut gelaunt, an ihrer Spitze der Kölner OB Fritz Schramma, der zunächst noch einen kurzen Rundgang durch den Rheinpark unternahm. In seiner Begrüßungsrede empfahl er den Gästen ebenfalls die Teilnahme an einer der Führungen durch den Park, um die Schönheit der Anlage zu erleben und etwas über die Geschichte der Anlage erfahren zu können.

Die Veranstaltung erlebte ihren Höhepunkt durch die überraschende Verleihung eines Preises: Eine Fachjury hat den Kölner Rheinpark für dieses Jahr zur schönsten Parkanlage Deutschlands gewählt.

Dass auch die Seilbahn ein unverzichtbarer Edelstein im Schmuckstück Rheinpark darstellt, machte KVB-Vorstand Edith Wurbs deutlich: „Die Seilbahn ist ein einzigartiges Fahr-



Thomas Miebach überreicht Oberbürgermeister Fritz Schramma ein Modellstück in den Seilbahnfarben Gelb und Blau. Darüber freuen sich auch (v.l.) Konrad Adenauer, Josef Müller und Edith Wurbs.

geschäft in einer einzigartigen Lage und gehört mit zu den unverwechselbaren Wahrzeichen unserer Stadt am Rhein“. Thomas Miebach, Betriebsleiter der Stadtbahn-Werkstätten der KVB und seit 1. Januar Geschäftsführer der Seilbahn GmbH, brachte die Erwartungen für die Zukunft auf einen Punkt: „Was uns alle elektrisiert, das ist die Vision, die linksrheinische Station der Seil-

bahn in eine gemeinsame zentrale Einheit mit dem Zooportal einbringen zu können.“

Wie 1957 zum Start der Bungsartenschau fand anschließend eine Eröffnungsfahrt mit der Seilbahn statt. In der Goldenen Jubiläumsfahrt fuhren neben OB Fritz Schramma, Edith Wurbs und Thomas Miebach wie vor 50 Jahren ein Konrad Adenauer mit – der Enkel des Alt-Bundeskanzlers.

Kölner Seilbahn GmbH
Erfolgreiches Jahr

Das Jahr 2006 wird der Kölner Seilbahn GmbH positiv in Erinnerung bleiben. Das Rekordergebnis aus den Vorjahr (299 000 Fahrgäste) konnte mit 291 000 zahlenden Kunden nahezu erreicht werden, und die durchschnittliche Fahrgästzahl je Betriebstag blieb mit 1299 Besuchern auch nur knapp unter dem Vorjahreswert von 1300. Die besucherstärksten Tage waren die lange Sommernacht in Zoo und Flora mit 8940 Fahrgästen sowie die beiden Pfingstfeiertage mit zusammen fast 9500 Fahrgästen. Nach 50 Jahren hat die Kölner Seilbahn insgesamt 14,3 Millionen Besucher über den Rhein gefahren. Das Ziel der Geschäftsführung, auch im Jahr 2006 unter dem Strich eine „schwarze Null“ zu verzeichnen, wurde erreicht.

Mit dem neuen Geschäftsjahr ist die Geschäftsführung der Kölner Seilbahn GmbH auf den Leiter der KVB-Werkstätten Stadtbahn, Thomas Miebach, übergegangen. Unterstützt wird er von Walter Sieberath und Friedgert Fiedler.

20 Jahre Verkehrsverbund Rhein-Sieg
Bewegte Geschichte

Ein Blick auf die Geschichte der VRS zeigt, dass die Idee eines einheitlichen, rheinischen Verbundgebietes keineswegs erst 20 Jahre alt ist, sondern noch aus den 1970er Jahren stammt. Damals war Bahnhofen out. Benzin war billig und immer mehr Menschen konnten sich ein Auto leisten. Uneinheitliche Tarife im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) trugen zur Krise bei. Den rheinischen Verkehrsbetrieben wurde klar: Sie mussten etwas tun, um konkurrenzfähig zu bleiben.

Ein dichtes Streckennetz, optimal aufeinander abgestimmte Fahrpläne und ein gemeinsames Tarifsystem sollten Bussen und Bahnen wieder mehr Fahrgäste und höhere Umsätze bescherten. Die Idee zum Verkehrsverbund Rhein-Sieg war geboren.

Ein Fachausschuss bereitete ab 1973 die Vernetzung der 12 rheinischen Verkehrsbetriebe vor. Einige der späteren Gründungspartner erprobten die Zusammenführung zunächst in kleineren Verbünden: ab 1976

in der Tarif- und Verkehrsge meinschaft Rhein-Sieg und ab 1978 in der Verkehrsgemeinschaft Bergisches Land.

1981 nahm die Geschäftsstelle zur Vorbereitung des Rheinland-übergreifenden VRS in Köln die Arbeit auf. Von da an wurde mit Hochdruck an der Vertragsgestaltung, den Satzungen und allen anderen notwendigen Vorbereitungen gearbeitet. Am 1. September 1987 war es dann endlich soweit: Seitdem fahren alle Züge, Busse und Bahnen der Verbundgebiete unter einem einheitlichen Logo: VRS.

Das Angebot kam gut an: Statt weniger – wie in anderen Regionen – stiegen immer mehr Leute zwischen Gummersbach, Bonn, Bergheim und Leverkusen in Bus und Bahn. Schon wenige Monate nach Verbundgründung stiegen die Fahrgästzahlen um knapp drei Prozent.

Im Jahr 1993 erweiterte der VRS seine Angebotspalette. Das JobTicket ermöglichte es

von nun an Unternehmen oder Organisationen, ihren Belegschaften günstige Fahrscheine zu vermitteln. Das JuniorTicket garantierte freie Fahrt für Menschen bis 21 Jahre, und das Semesterticket bewog bereits im Jahr seiner Einführung 13 Prozent der Kölner Studenten, vom Auto auf Bus und Bahn umzusetzen. Im Jahr 2000 kam dann noch das SchülerTicket hinzu.

Seit 1994 geht in Köln alles ein wenig schneller. Die Einführung des 10-Minuten-Grundtaktes auf den Schienen-Linien brachte eine neue Übersichtlichkeit in den Fahrplan, so dass

lich Aktiven. Alle, die sich anmelden, erhalten außerdem kostenlose TeilnehmerTickets zur An- und Abreise sowie ein „Walking Set“ für unterwegs – so lange der Vorrat reicht. Auch die Kleinen feiern mit: Am 24. Juni ist auf Schloss Drachenburg bei Königswinter der Drache los. In fünf kostenlosen Workshops können Kinder und Jugendliche unter Anleitung eines professionellen Drachenbauers außergewöhnliche asiatische Drachen basteln, die anschließend gemeinsam in den blauen Himmel aufsteigen. Eltern müssen ihre Kinder für diese Aktion bis zum 4. Juni anmelden.

die „Aktiv60 WalkingDays“: Fünf verschiedene Touren führen quer durch das Verbundgebiet. Die Auftakttour zur Eröffnung des „Wupper-Begleitweges“ erfolgt sogar mit prominenter Unterstützung: Olympiasiegerin Heide Ecker-Rosendahl begleitet die sport-

Festprogramm zum Jubiläum


die „Aktiv60 WalkingDays“: Fünf verschiedene Touren führen quer durch das Verbundgebiet. Die Auftakttour zur Eröffnung des „Wupper-Begleitweges“ erfolgt sogar mit prominenter Unterstützung: Olympiasiegerin Heide Ecker-Rosendahl begleitet die sport-

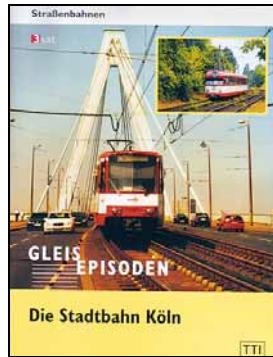
Grund zum Feiern: Dr. Wilhelm Schmid-Freitag und Dr. Norbert Reinkober, die Geschäftsführer der VRS GmbH.

auch etliche Buslinien heute nach diesem Takt fahren.

Ein Jahr später wurden die Weichen neu gestellt und der VRS auf ganzer Linie umgeklempt. Aufgrund der Bahnstrukturreform ging die Verantwortung für den VRS auf das Land NRW und von da auf den Zweckverband über. Die Folge für den VRS: neue Gesellschaft, neue Aufgaben, neue Satzung, also eine komplett neue Struktur. Zudem stieß am 1. Januar 1996 ein neues Mitglied zur VRS-Familie: der Kreis Euskirchen. Die rund 180 000 Bürger dieser Region freuten es. Von nun an konnten sie das erprobte und bewährte Verbundsystem bis vor die eigene Haustür nutzen.

2004 war das bisher letzte große Reformjahr des VRS. Vieles wurde radikal vereinfacht: die Tarife, die Tarifzonen, die Organisationsstruktur und die Verbindung zum Flughafen.

Das Verbundgebiet umfasst heute eine Gesamtfläche von 5111 Quadratkilometern, in dem rund 3,3 Millionen Menschen leben. An 6700 Haltestellen steigen täglich über 1,4 Millionen Menschen ein und aus. Sie nutzen dabei 19 Eisenbahn-, 4 S-Bahn- und 21 Stadt- und Straßenbahnenlinien. Dazu kommen noch 367 Buslinien, 11 Bürgerbusse und 47 AST-Linien (Anruf-Sammel-Taxi). Im Gebiet der VRS werden zusätzlich ca. 19 340 Park & Ride-Stellplätze und 20 380 Bike & Ride-Stellplätze angeboten.

**Film über Stadtbahn****Gleisepisoden aus Köln**

Unter dem Titel „Gleisepisoden – die Stadtbahn Köln“ ist seit kurzem ein Videofilm auf DVD erhältlich, der im letzten Jahr in Köln gedreht wurde und bereits zweimal mit großer Resonanz im Sender 3Sat ausgestrahlt wurde. Der Film mit einer Länge von fast einer Stunde zeigt einen Querschnitt durch den planmäßigen Stadtbahnbetrieb im Jahr 2006.

Teil der Präsentation ist auch der Abschied der Achtachser, und vorgestellt werden auch der Betriebshof Merheim und das Straßenbahnmuseum Thielenbruch. Der Film ist eine Produktion der Technik- und Tourismusinformation, R. Reißmann, Postfach 1165, 79639 Grenzach-Wyhlen.

Zum Preis von 18 Euro kann die DVD bei der genannten Adresse bestellt werden oder per Mail auf der Internet-Seite www.filme-tti.de.

Letzte Chance**Flüge gewinnen**

Im Monat Juni gibt es noch einmal die Chance, beim Kauf eines KVB-MonatsTickets ein Flugticket von Germanwings im Wert von 100 zu gewinnen. Wer ein MonatsTicket für den Monat Juli in einem KVB-KundenCenter noch vor dem 21. Juni erwirbt, erhält einen Teilnahmecoupon mit seinen Kundendaten. In einer Verlosung gibt es noch einmal die Chance, eines von 100 Flugtickets im Wert von jeweils 100,- zu gewinnen.

Impressum**KÖLN TAKT**

Kundenzitung der
Kölner Verkehrs-Betriebe AG

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

Verantwortlich i.S.d.P.:
Franz Wolf Ramien, Joachim Berger
Mitarbeiter: Gudrun Meyer, Julianne Wildermann
(Praktikantin der Kölner Journalistenschule)
KVB, Unternehmenskommunikation

Fotos: KVB AG

Verlag und Druck:
M. DuMont Schauberg
Expedition der Kölnischen
Zeitung GmbH & Co. KG
Neven DuMont Haus
Amsterdamstraße 192
50735 Köln

30 Jahre BAP – Jubiläumskonzerte am 10. und 11. August

„Songtexte müssen aus Gefühl heraus kommen“

Am 10. und 11. August steigen die Jubiläumskonzerte „30 Jahre BAP“ auf dem Roncalliplatz am Dom. Schon heute steht fest: Wolfgang Niedecken und seine Band werden mit der von ihm selbst gestalteten BAP-Bahn vom Chlodwigplatz zum Dom fahren. Über 30 Jahre BAP in Köln sprach KölnTakt mit Wolfgang Niedecken.

→ Wenn Sie auf Ihre 30-jährige Arbeit als Musiker und Künstler zurückschauen – wie sieht für Sie das Ergebnis aus, welcher Gedanke kommt Ihnen in den Sinn?

Niedecken: Kurz gesagt – ich bin dankbar, so leben zu dürfen, ich halte das für ein ungeheures Privileg. Wenn man als Kunststudent seinen Lebensweg beginnt, denkt man darüber nach, ob man seine persönliche Lebensqualität ausschließlich darin findet, was man tut, oder ob man sich stattdessen zum Ziel setzt, viel Geld zu verdienen, um sich diese Lebensqualität kaufen zu können. Ich habe nie daran gezweifelt, dass der erste Weg für mich der richtige ist. Und ich bin dankbar, dass ich mit dem, was ich gern tue, auch noch so viel Erfolg habe.

→ Sie haben mit BAP zusammen die Kölner Mundart weit über Köln hinaus bekannt gemacht; welchen Stellenwert hat die kösche Sprache für Sie und Ihre Band?



BAP rockt bei den Jubiläumskonzerten am 10. und 11. August am Dom mächtig ab.

Niedecken: Für mich müssen Songtexte aus dem Gefühl heraus kommen, ohne Umwage, sonst entsteht für mich da-



Wolfgang Niedecken

bei einem Verlust. Wollte man seine Gedanken aus dem Deut-

schen beispielsweise ins Englische übertragen, geht meines Erachtens zwangsläufig die Authentizität verloren. Als wir angefangen haben, war das keine bewusste Entscheidung, sondern wir sind eher instinktiv beim Köschen geblieben. Wir wussten irgendwie, „das isses“!

In den 30 Jahren gab es natürlich Diskussionen, aus dem Kösche vielleicht zu wechseln, nicht in das Hochdeutsche sondern in das Englische, um ein größeres Publikum zu erreichen. Aber ich habe mich dagegen immer gewehrt.

→ Wenn Sie selbst zum Jubiläum „30 Jahre BAP“ einen Wunsch frei hätten, was wäre Ihr Wunsch?

Niedecken: Möglichst lange und in Ruhe so arbeiten zu können wie bisher, als Rückhalt ein treues Stammpubli-

kum – das ist für mich ein großes Geschenk.

→ Das Plakat, das für die Jubiläumskonzerte wirbt, zeigt Sie und Ihre Band inmitten von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Stadtwerke-Gesellschaften. Gehören die Menschen in Köln zum Jubiläum dazu?

Niedecken: Das hat für mich einen ganz, ganz großen Stellenwert. Ich weiß, wo ich herkomme und wo ich aufgewachsen bin. Man kann das auch ganz kurz und einfach sagen: Wer seine Wurzeln verliert, trocknet aus.

Ich habe den Bezug zum normalen Leben in Köln nie verloren. Ich kann mich hier frei bewegen, ich fühle mich wohl, ich gehe einkaufen, ich nutze den Nahverkehr. Kurzum: Ich bin einer der Menschen in Köln.

→ Vielen Dank für das Gespräch und viel Erfolg am 10. und 11. August am Dom.



Um die seelische Bewältigung von Krebskrankungen und ihre Folgen ging es bei der Veranstaltung.

Aktionstag von LebensWert e.V.**Musik, Unterhaltung, Gespräche**

Auf viel Interesse stieß der Aktionstag von LebensWert e.V. am 26. Mai in der Kölner Innenstadt beim Kölner Publikum. Eingebunden in eine bunte Abfolge von musikalischen Darbietungen, Gesprächen und Informationsangeboten präsentierte der Verein sein zentrales Thema, die seelische Bewältigung einer Krebskrankung

und ihrer Folgen. Ärzte, Psychotherapeuten, Fachleute der Krankenkassen und Politiker beteiligten sich an der Diskussion um das Anliegen der psychologischen Begleitung. Die KVB unterstützte diesen Aktionstag von LebensWert e.V. im Rahmenprogramm mit einer Kletterwand und einem Informationsstand.

Box-WM-Kampf in Düsseldorf**Julia Sahin verteidigt Titel**

Julia Sahin, die Boxweltmeisterin unter den KVB-Beschäftigten, wird den WM-Gürtel heute in Düsseldorf erstmals verteidigen. „Ich freue mich riesig auf die tolle Atmosphäre im Burg-Wächter Castello.“ Nach meinem Titelgewinn in Düsseldorf hat sich bei mir so viel geändert – viele Presse- und PR-Termine – es wird schon fast ein wenig stressig. Ich habe ja noch meinen Beruf, die Arbeit als Betriebsschlosserin bei der KVB. Düsseldorf ist für mich natürlich ein gutes Pflaster für meine erste Titelverteidigung gegen eine starke Frau aus den Top-5 der Weltrangliste.



Stolz präsentiert Julia Sahin ihren Weltmeister-Gürtel.

Stammkunden der KVB fahren besser**Colonia-Touren für Abo-Kunden**

Im Rahmen der AboPlus-Vergünstigungen werden auch in diesem Jahr die beliebten Fahrten mit dem Colonia-Express, der Party-Bahn der KVB, nur für Abonnierte angeboten. Nach ausgebuchten Touren am Ostermontag und am Muttertag gibt es am 22. September wieder die „3-Brücken-Fahrt“ mit Stadtführer am autofreien Tag für 29,99 Euro inklusive kölschem Buffet sowie Kösche und alkoholfreien Getränken. Am 11. November startet man mit dem Colonia-Express in die neue Session: „Eine jecke Fahrt durch Köln“ inklusive Kösche und alkoholfreien Getränken für 11,11 Euro.

Im Advent gibt es zwei Fahrten jeweils mit Weihnachtsbuffet und Getränken: „Die Adventsfahrt mit Stadtführer“ am 2. Dezember, für 38,88 Euro



Beliebt bei Jung und Alt: die Colonia-Touren durch Köln.

und eine „3-Brücken-Advents-fahrt“ am 16. Dezember für 34,99 Euro.

Anmeldungen und weitere Informationen unter Tel. 0221-547-3322 oder per Mail an georg.serf@kvb-koeln.de.

Der Rheinpark in Köln**„Garten am Strom“**

Unter diesem Titel ist pünktlich zum 50-jährigen Jubiläum des Rheinparks ein schön bebildertes, informatives Buch über den Rheinpark und seine Eigenheiten erschienen. Die Autoren Joachim Bauer, Dieter Klein-Meynen und Henriette Meynen beschreiben auf 175 Seiten die Entstehung des Gartens, seine Besonderheiten und Schönheiten aus den 50-er Jahren, die er sich bis heute erhalten hat.

Das Buch aus dem Bachem Verlag ist im Buchhandel für 19,95 Euro erhältlich.

