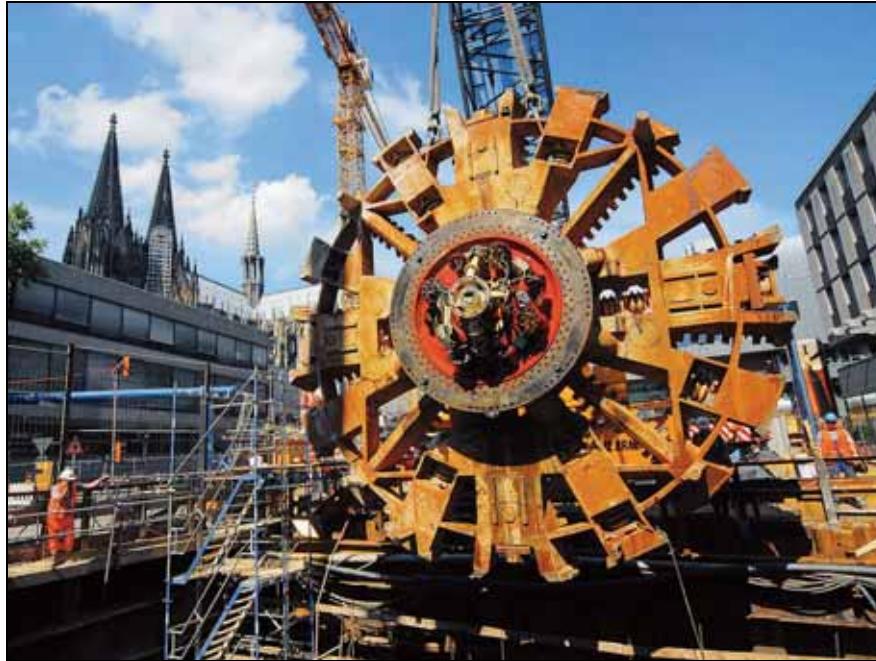


**Die drei großen Tunnelbohrmaschinen haben ihre Arbeit beendet**

## Tosca, Rosa und Carmen wieder am Tageslicht

Die drei großen Tunnelbohrmaschinen, die vor Monaten begonnen hatten, die U-Bahntröhren für die Nord-Süd Stadtbahn Köln zu bohren, haben ihre unterirdische Reise erfolgreich beendet. Tosca, Rosa und Carmen, wie die „Dicken Mädchen“ nach dem Lied der Höhner benannt wurden, haben zusammengezählt rund sechs Kilometer Tunnelröhre ohne einen Unfall oder einen Zwischenfall erfolgreich aufgebohrt. Die Einzelteile der beiden großen Maschinen Tosca und Rosa, die mit technischen Großgeräten an der Bonner Straße im Anfahrtsschacht zusammengesetzt worden waren, haben in diesem Sommer in der Baugrube am Kurt-Hackenberg-Platz das Tageslicht wiedergesehen – im Schatten des Doms. Einen Bericht über die Ankunft im „Wasserbad“ lesen Sie auf den Seiten 2 und 3, ebenso eine Zusammenfassung der Diskussion um die Kostensteigerung bei der Nord-Süd Stadtbahn und zum weiteren zeitlichen Bauablauf.



Ein imposantes Bild: Vor der Dom-Kulisse erblickt das Schneidrad der Tunnelbohrmaschine „Tosca“ nach getaner Arbeit wieder das Tageslicht. (Bild: Seelbach)

### Ausbau Linie 12

## Bequemer Einstieg

Am Donnerstag, dem 16. August, fuhr morgens um 4:33 Uhr der erste Zug der Linie 12 wieder von der Endhaltestelle „Zollstock Südriegelhof“ über die ausgebauten Strecken des Höninger Weges in Richtung Innenstadt. In zehn Monaten wurden über eine Strecke von



Bequem ein- und aussteigen können nun die Fahrgäste der Linie 12 auch in Zollstock.

rund drei Kilometern die Gleise erneuert und sechs Haltestellen im Stadtbahn-Standard ausgebaut: Damit ist auch auf dem südlichen Streckenabschnitt der Linie 12 nun ein stufenfreies Betreten und Verlassen der modernen Niederflurfahrzeuge möglich. Anwohner und Geschäftsläden zeigten sich sehr zufrieden über Verlauf und Ergebnis der Bauarbeiten mit dem modernen Erscheinungsbild „ihrer“ Straße und über den neuen Komfort beim Bahnhafieren.

*Mehr auf Seite 4*

### Austausch zum Jahresende

## KVB verschickt neue eTickets an ihre Kunden

Die ChipTickets der ersten Generation, die bei der KVB im Einsatz sind, haben wie handelsübliche EC-Karten ein „Verfallsdatum“: Ihre Gültigkeit endet bei den meisten Karten am 31.12.2007. Alle eTicket-Inhaber, die in Besitz eines solchen Tickets mit dem Aufdruck „Gültig bis 31.12.2007“ sind, erhalten un aufgefordert bis spätestens 28. 12. 2007 ihr neues eTicket von der KVB zugeschickt.

Der Austausch beginnt vor- aussichtlich bereits im Okto-

ber. Rund 21 000 Schüler erhalten zunächst ihr neues eTicket. Die rund 50 000 JobTicket-Inhaber werden ihre neue Chipkarte im November erhalten. Die rund 21 000 Abonnen-

ten erhalten ihr neues eTicket im Laufe des Monats Dezember. Das alte Ticket ist auf jeden Fall bis zum 31.12.2007 gültig und auch bis dahin zu nutzen. Das neue eTicket ist

erst ab 1. Januar 2008 gültig, für maximal fünf Jahre.

Chipkarten als elektronisches Ticket (eTicket) werden bei der KVB seit 2002 für alle JobTickets, Abo-Tickets und SchülerTickets genutzt. Verloren gegangene oder gestohlene Tickets können dadurch sofort gesperrt und vor Missbrauch geschützt werden. Ein Ersatzticket kann in einem solchen Fall unverzüglich gegen Zahlung einer geringen Bearbeitungsgebühr ausgestellt werden.



## Aus dem Inhalt

Keine Explosion – Die Mehrkosten beim Bau der Nord-Süd Stadtbahn und ihre Ursachen **Seite 2**

Tunnelbohrung beendet – Ein kühles Wasserbad nach getaner Arbeit

Genau im Zeitplan – Eröffnung der neuen U-Bahn im Jahr 2011 **Seite 3**

Ausbau der Linie 12 – Bürgerfest am Höninger Weg

Rendezvous-Verkehr mit garantiertem Anschluss – Gemeinsamer Takt für Kölner Nachtschwärmer **Seite 4**

Bequemer, breiter, sicherer – Fahrstufen am Neumarkt erneuert **Seite 5**

VRS-Wanderausstellung – Wunderschöne Haltestellen AboPlus-Schnäppchen – Zweimal essen, einmal bezahlen **Seite 6**

Sauberkeitsoffensive gestartet – Rote Karte für Müll und Qualm **Seite 7**

Trauung in der Seilbahn – Schwebend ins Eheglück

Ehrenamtspreis für VRS – Ausgezeichnete Fahrzeuggbegleiter **Seite 8**

### Regionalexpress

## Die Westigo tritt an

Der Regionalexpress, der zur Zzeit von der Deutschen Bahn von Aachen über Köln nach Siegen betrieben wird, könnte in wenigen Jahren womöglich in die Hand eines anderen Betreibers übergehen. Bis zum 21. Dezember können sich Verkehrsunternehmen aus ganz Europa dafür bewerben, auf dieser Eisenbahnstrecke künftig den Betrieb zu gestalten.

Bewerber für diese Leistungen ist auch die Westigo GmbH, 100-prozentige Tochtergesellschaft der KVB. Als



rend des laufenden Betriebs sauber gehalten werden. Außerdem soll eine breit angelegte Kampagne der Vermüllung noch effektiver begegnen. Dazu gehört u. a. ein Verbot von warmen Speisen und ebenso ein absolutes Alkoholverbot.

*Näheres auf Seite 7.*

Eisenbahnunternehmen tritt die KVB-Tochter an, Beförderungsleistungen im regionalen Schienennahverkehr zu erbringen. Den vielen Reisenden in der Region, für die Köln Start, Zielpunkt oder aber wichtige Schnittstelle für die Reise darstellt, soll ein integriertes Mobilitätsangebot mit Omnibus, Stadtbahn und regionaler Eisenbahn aus einer Hand geboten werden.

Die Entscheidung über den künftigen Betreiber der Strecke wird nach Auswertung der Bewerbungen voraussichtlich im April 2008 fallen. Der Betrieb unter neuer Regie soll im Dezember 2010 aufgenommen werden.

**WESTIGO**

Wieder einmal schauen die Düsseldorfer nach Köln, können sie doch dort ablesen, was auf sie beim Bau der Wehrhahn-Linie an öffentlicher Diskussion möglicherweise zukommt. Manches davon kommt einem bekannt vor: Wie viel soll sie eigentlich kosten, 381 Mio. Euro? Oder sind das nur die Zuschüsse? Oder haben sich die Zuschüsse gerade um 41 Mio. auf 384 Mio. erhöht? Vor-

#### Wehrhahn-Linie

## Gruß nach Düsseldorf

ne liegt bislang die Rheinische Post mit einer Angabe im August von 548,8 Mio. Euro, vor der Kölner Rundschau, die sechs Wochen vorher von 494 Mio. Euro ausging.

Auch die Düsseldorfer können Zahlen für Baukosten nicht vorherzusagen, die erst im Laufe einer mehrjährigen Bauzeit entstehen und sich aller Erwartung nach erhöhen werden. Nach einer Verwaltungsvorschrift aus dem Jahre 2004 werden solche Bauprojekte nicht mehr – wie noch für Köln – prozentual gefördert sondern mit einer festen Höchstsumme. Angesichts der hohen Wogen in Köln beeilt sich die Stadtverwaltung Düsseldorf, beim Land darzulegen, dass sich entgegen vorheriger Annahme die Wehrhahn-Linie wegen gestiegener Bau- und Energiepreise um 114 Millionen Euro verteuert werde. Offenbar mit Erfolg: Nach Meldung der Rheinischen Post vom 30. August soll NRW-Verkehrsminister Oliver Wittke dem Bund vorgeschlagen haben, in Abrechnung der gestiegenen Gesamtkosten die Zuschüsse um 41 Millionen zu erhöhen.

Auszug aus dem Kommentar der Rheinischen Post vom 17. Juli: „Es dauert Jahre, bis ein Bauprojekt wie die Wehrhahn-Linie tatsächlich beginnt. Wenn sich in dieser Zeit Bedingungen ändern, auf die Kommunen keinen Einfluss haben, ist es für Bund und Land zwar einfach, sie mit den gestiegenen Kosten alleine zu lassen. Gerecht ist es aber nicht. Wenn China den Stahlmarkt aufkauft, wenn der Aufschwung die Baubranche erfasst und die Preise in die Höhe treibt, hat das nichts mit Verschwendungen und mangelnder Kostenkontrolle zu tun.“

#### Höhere Investitionen bei der Nord-Süd Stadtbahn

## Keine Explosion

Als ursprüngliche Kostenangabe für die erste Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn vom Breslauer Platz bis zur Marktstraße wird oft die Zahl von 550 Mio. Euro genannt – legt man diese Zahl zugrunde, ist die Steigerung auf 954 Mio. Euro beachtlich. Sind diese beiden Zahlen aber überhaupt zu vergleichen? Nein: Die Zahl von 550 Mio. Euro basiert lediglich auf den 1999 zugänglichen Erkenntnissen. Wie kommt eine solche Zahl zustande?

Beim Konkurrieren der Kommunen zur Erlangung von Zuschüssen für ihre Verkehrsprojekte durch Bund und Land sind für die jeweiligen Förderanträge zeitnahe Baukosten zu veranschlagen, um aussagefähige Vergleichswerte zu erhalten.

#### Verlässliche Zahl

Der Ansatz von 550 Mio. Euro ist daher ein Wert auf Basis der damals verfügbaren Daten aus Statistiken, Marktbeobachtungen und aus Erfahrungen bereits realisierter Tunnelbauten. Erkenntnisse über zukünftige Markt- und Preisentwicklungen oder Änderungen der technischen Anforderungen über eine Bauzeit von acht Jahren lagen naturgemäß damals nicht vor. Ebenso konnten Angebote von Baufirmen noch nicht herangezogen werden, da nach dem Förder- und Vergaberecht die Ausschreibung erst viel später gestartet werden durfte. Die tatsächlichen Preise der aus-

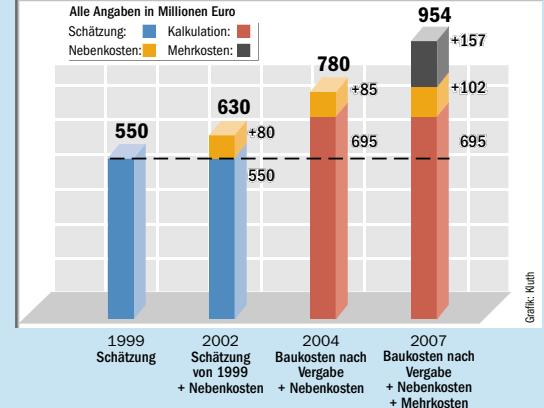
führenden Firmen konnten somit nicht vorliegen.

Als der KVB die Bauherrenschaft für die Nord-Süd Stadtbahn übertragen wurde, kam es bald darauf zur ersten Irritation: Die KVB sprach nicht von 550 Mio. Euro sondern von 630. War da womöglich schon die erste „Verschwendungs sucht“ und der unterstellte „Schlendrian“ eingetreten? Mitnichten. Die KVB war der Meinung, dass zu den Investitionen sämtliche Kosten gehören, also nicht nur die Baukosten sondern auch die baubegleitenden Nebenkosten von 80 Mio. Euro wie z. B. Planung, Gutachten, Architekten und für die Projektsteuerung.

Die erste verlässliche Zahl auf Basis von Angeboten und konkreten Baukostenberechnungen wurde von der KVB nach den durchgeführten europaweiten Ausschreibungen und Vergaben Ende 2004 genannt: Rund 780 Mio. Euro würde der Bau der Nord-Süd Stadtbahn kosten – inklusive der baubegleitenden Nebenkosten von nun ca. 85 Mio. Euro.

Warum liegt dieser Wert so weit über den ersten Planungszahlen? Weil von der Nennung der ersten Zahl bis zu den Ergebnissen der Ausschreibung bereits nahezu fünf Jahre vergangen sind, mit entsprechenden jährlichen Steigerungsraten bei Löhnen und Material. Legt man vereinfachend nur eine jährliche Steigerungsrate von durchschnittlich zwei Prozent zugrunde, liegt man im

#### Investitionen Nord-Süd Stadtbahn



Die Grafik verdeutlicht den Werdegang der Kostenentwicklung beim Bau der Nord-Süd Stadtbahn von der ersten Schätzung im Jahre 1999 bis heute.

Jahr 2004 gegenüber der geschätzten Summe (630 Mio. Euro) schon um rund zehn Prozent höher, also bei knapp 700 Millionen. Die Angabe aus dem Jahre 2004 von 780 Mio. Euro errechnet sich unter Berücksichtigung der allgemeinen Preissteigerungen für die voraussichtliche Bauzeit der Rohbauten und der aktuellen Preise der Baufirmen aus den Ergebnissen der europaweiten Ausschreibung. Diese Summe ist als Ausgangspunkt für jedwede Kostensteigerung anzusehen, und nichts anderes!

Das genannte mögliche Anwachsen der Kosten auf 954 Mio. Euro inkl. der baubegleitenden Nebenkosten – dabei handelt es sich um eine Prognose, d. h. nicht alle berücksichtigten Faktoren müssen

tatsächlich zu Mehrkosten führen – ist durch das komplexe und technisch hoch anspruchsvolle Bauprojekt Nord-Süd Stadtbahn begründet. An einer Reihe von Beispielen hat die KVB die Ursachen für mögliche Mehrkosten aufgezeigt: Man denke an die umfangreichen und aufwändigen Verfahren zur Bodenverbesserung, um für die Gebäude während der Tunnelunterfahrt einen sicheren Stand zu gewährleisten. Mit kontaminiertem Boden – Quecksilber am Kurt-Hackenberg-Platz – konnte niemand

#### Nicht vorhersagbar

rechnen. Oder der Aufwand zur Verfüllung von Brunnen und Hohlräumen: Gerade zwei konnten von den Grundstücks-eigentümern bei ersten Erhebungen benannt werden, letztlich wurden es rund 160, die gesichert werden mussten.

Und auch die Kenntnis um die Notwendigkeit archäologischer Grabungen beinhaltet nicht automatisch das Wissen um die Höhe der Kosten. Versicherungen, Brandschutzeinrichtungen, technische Gebäudeausstattungen oder Zwischenbauzustände – solche Faktoren lassen sich bei einer Bauzeit über acht Jahre nicht exakt vorhersagen.

Vorwürfe der Fehlplanung, wie etwa durch den Bund der Steuerzahler mit Aufnahme des U-Bahn-Baus in sein diesjährige Schwarzbuch, entbehren daher jeglicher Grundlage.



Der spätmittelalterliche Festungsbau am Chlodwigplatz: Überraschungen können die notwendigen archäologischen Grabungen bei einem Projekt wie dem U-Bahn-Bau bieten.

#### „Verschwendungs sucht oder Schlendrian“?

## Geschichten haben nicht alles erzählt

Die KVB als Bauherr der Nord-Süd Stadtbahn Köln hat nichts vertuscht, nichts verschwiegen, nichts unter der Decke gehalten: Bereits bei der Bilanzpressekonferenz der Stadtwerke Köln am 22. Juni gab Stadtwerke-Geschäftsführer und KVB-Vorstandssprecher Werner Böllinger bekannt, dass die Gesamtkosten für die erste Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn bis auf 954 Mio. Euro steigen können. In einer gesonderten Pressekonferenz erläuterten Werner Böllinger und KVB-Vorstandsmitglied Walter Reinartz die Entwicklung der Kosten und zeigten an konkreten Beispielen die Gründe für die Steigerungen auf. In der Beichterstattung der Medien

wurden daraufhin ganz unterschiedliche Schwerpunkte gesetzt. Die Bild-Zeitung leitete daraus eine Polit-Affäre ab, in der Wochenzeitschrift DIE ZEIT wurde das bekannte Thema vom kölischen Klüngel wieder aufgegriffen, der nun „Risse“ bekommen. In Kommentaren der lokalen Kölner Presse wurde „Verschwendungs sucht“ und „Schlendrian“ unterstellt. Im WDR stellte Eberhard Kanski vom Bund der Steuerzahler die These von dem „Naturgesetz“ auf, wonach öffentliche Bauprojekte immer doppelt so teuer wie veranschlagt würden. Das WDR3-Magazin Westpol nannte unter dem Stichwort „plus 100 Prozent“ weitere Be-

spiele wie etwa die Wuppertaler Schwebefähn oder das Museum in Herford.

Selbstverständlich ist es legitim, Zahlen und Sachverhalte zu bewerten und entsprechend darzustellen – auch die KVB erlaubt sich das an dieser Stelle. Mit Begrifflichkeiten wie „Verschwendungs sucht“ und „Schlendrian“ werden jedoch Verurteilungen ausgesprochen, die sich aus dem vorliegenden Sachverhalt nicht herleiten lassen. Eine anonyme Anzeige gegen den Vorstand der KVB wurde nicht weiter verfolgt: Für die Staatsanwaltschaft waren keine Gründe erkennbar, der Anzeige nachzugehen.

Richtig ist, dass die Nord-Süd Stadtbahn Köln deutlich mehr kosten wird als erwartet. Dafür



Um „plus 100%“ ging's beim WDR3-Magazin Westpol (im Bild ein Schnappschuss der TV-Sendung) – nicht bei der Nord-Süd Stadtbahn.

gibt es nachvollziehbare Gründe, die im Rahmen des Kostenmanagements bei der KVB geprüft und begründet werden. Der U-Bahnbau in einem schwierigen Untergrund, durch historische Schichten bis zu 20 Metern Dicke, ist von den technischen Anforderungen her hoch komplex und stellt im

Bauverlauf immer neue anspruchsvolle Aufgaben, die nicht vorherzusehen sind, doch gleichwohl bewältigt werden müssen. Diese Sachverhalte sind zu berücksichtigen, wenn aus der Bewertung der Zahlen eine zulässige Bewertung des Bauprojekts abgeleitet werden soll.

## Nord-Süd Stadtbahn Köln

# Ein kühles Wasserbad nach getaner Arbeit

Insgesamt drei Tunnelbohrmaschinen gingen in Köln an den Start. Als erste begann die 1020 Tonnen schwere „Tosca“ am 6. Juni 2006 mit dem Vortrieb. Als letzte erreichte die baugleiche Schwester „Rosa“ ihr Ziel am 4. August 2007. Dazwischen lagen 423 Tage, in denen auch die Tunnelbohrmaschine „Carmen“ ihre zwei Röhren im Nordlos der Baumaßnahme fertig stellte.

In dieser Zeit gruben die drei Maschinen insgesamt rund 310 500 m<sup>3</sup> Erde unter der Alt- und Innenstadt heraus und bauten 5881 Meter Tunnelröhre. Zusammengenommen wegen die Röhren um die 144 964 Tonnen und bestehen aus 31 034 einzelnen, stahlbewehrten Betonsegmenten (Tübbingen) mit einer Breite von 1,50 Meter.

„Carmen“ konnte ihre Arbeit

als erste der drei „dicken Mädchen“ beenden. Zwischen Juli und September 2006 fuhr sie die 259 Meter lange Oströhre auf, vom Dezember 2006 bis Februar 2007 die 241,5 Meter lange Weströhre.

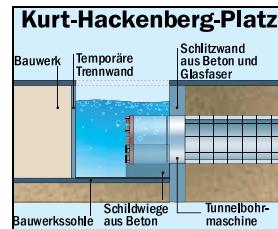
„Tosca“ folgte mit der nach Irene Ludwig, der Ehrenbürgerin der Stadt Köln, benannten Oströhre zunächst dem Verlauf der Bonner Straße und der Severinstraße. An deren nördlichen Ende beschrieb sie eine Rechtskurve, baute die Tübingringe unterhalb der Straße Hohe Pforte, der Stephan- und der Kasinstraße, um schließlich die Pipin- und Augustinerstraße zu unterqueren. Nördlich der zukünftigen Haltestelle „Heumarkt“ passierte „Tosca“ die Martinstraße, die Bolzengasse und den Steinweg, erreichte die Haltestelle „Rathaus“ und ließ schließlich Alter Markt und Bechergasse hinter sich, um nach 401 Tagen am Kurt-Hackenberg-Platz wieder ans Tageslicht zu kommen.

Aus bautechnischen Gründen fuhr die Maschine in ein eigens hierfür gebautes Wasserbassin (siehe Grafik) ein. Das Wasser diente dazu, einen Gegendruck für das rund um die fertige Tunnelröhre anste-



Die Tunnelfahrt ist für die riesige Bohrmaschine, die sich durch den Untergrund von Köln einen Weg gebahnt hat, beendet (Bild unten). Das Schneidrad von „Tosca“ wird nach Fertigstellung des Tunnelabschnitts abtransportiert (Bild links).

(Bilder: Seelbach)



„Tosca“ und „Rosa“ befinden ihre Arbeit aus bautechnischen Gründen in einem kühlen Wasserbad.



hende Grundwasser zu bilden, damit dieses nicht in den Zielschacht hineinfließen konnte.

„Rosa“ fuhr parallel zu „Tosca“ die Weströhre vom Bonner Wall bis zum Kurt-Hackenberg-Platz auf. Sie kam ein bisschen schneller voran, so dass sie nach 370 Tagen bereits ihr Ziel erreichte.

Von Anbeginn der Arbeiten

lautete die klare Anweisung der Bauherrin KVB an alle Bauteilnehmer: „Sicherheit vor Schnelligkeit“. Obwohl strikt nach dieser Devise vorgegangen wurde und immer wieder unvorhergesehene Situationen eintraten, die gemeistert werden mussten, konnten die Arbeiten innerhalb der vorgesehenen Zeit und ohne größere Unfälle abgeschlossen werden.

## Nachgefragt:

## Ist die neue U-Bahn ihr Geld wert?

Ein U-Bahn-Bau in einer Millionenstadt wie Köln ist wie eine Operation: Es gibt Schnitte, es schmerzt, es entstehen Narben. Wenn der Patient wieder gesund ist, geht es ihm besser als vorher. Bis dahin aber wird gefragt, ob das alles nötig ist, und so wird auch bei der Nord-Süd Stadtbahn gefragt: Ist dieser Bau sein Geld wert?

Zehntausende Anwohner leben rechts und links im direkten Einzugsbereich der neuen U-Bahn-Strecke. Für diese vielen Menschen ergeben sich mit der Nord-Süd Stadtbahn völlig neue Möglichkeiten für ihre Mobilität in Köln. Gerade der Kölner Süden ist bisher nur sehr schlecht mit öffentlichen Verkehrsmitteln an den Innenstadtbereich angeschlossen. Es gibt nur die Möglichkeiten, entweder zeitaufwändig über die Ringstrecke oder mit den hoffnungslos überlasteten Buslinien in die Innenstadt oder zum Hauptbahnhof zu gelangen.

Die Südstadt als Veedel und Einkaufsmeile ist künftig leicht

zu erreichen. Die Haltestellen „Severinstraße“, „Kartäuserhof“ und „Chlodwigplatz“ machen künftig die Südstadt und vor allem die Severinstraße zu einem attraktiven Ziel für alle, die Originalität und Bodenständigkeit lieben. Hier ergibt sich die einmalige Chance, stadtentwicklungspolitische Akzente zu setzen und das Severinsviertel aufzuwerten.

### Ungeahnte Möglichkeiten

Die Mobilität mit dem Nahverkehr in Köln erhält ungeahnte neue Möglichkeiten. Die beiden U-Bahn-Stationen am Dom, der „Heumarkt“ als Verknüpfung zur Ost-West-Strecke, „Severinstraße“ und „Chlodwigplatz“ werden zu Verknüpfungspunkten, wo das Umsteigen in allen Richtungen möglich ist. Dass die Fahrt vom Chlodwigplatz zum Hauptbahnhof statt 14 nur noch sechs Minuten dauert, ist nur ein Beispiel von vielen. Der schnelle Schienenverkehr in

Köln profitiert insgesamt, weil sich die Verkehrslast in Nord-Süd-Richtung neben Ringe-U-Bahn und Innenstadttunnel auf einen dritten Tunnel verteilt. Alle Fahrten werden pünktlicher, zuverlässiger, schneller – davon profitieren sämtliche Fahrgäste.

Köln existiert durch sein pulsierendes Großstadtleben, durch die vielen kleinen und großen Ereignisse wie Karneval, Christopher Street Day, Marathon – jährlich müssen von der KVB bis zu 160 Sonderfahrpläne ausgearbeitet werden, so viele Ereignisse finden statt. Ein Beispiel: Die Kölner Lichter – diese Veranstaltung stößt an ihre Grenzen, weil es vor allem bei Beendigung der Veranstaltung kaum noch funktionierende Wegeführungen gibt.

Mit Fertigstellung der Nord-Süd Stadtbahn stehen gerade im Bereich Altstadt und Südstadt in fußläufiger Entfernung zum Rheinufer sechs zusätzliche, leistungsfähige U-Bahn Stationen zur

Verfügung. Ohne einen leistungsfähigen Nahverkehr wäre Köln als Austragungsort für Großevents wie Fußball-WM, Weltjugendtag, Evangelischer Weltkirchentag oder die Handball-WM nicht ausgewählt worden.

Das in der Realisierung befindliche städtebauliche Großprojekt Rheinauhafen wird ebenfalls durch die Nähe der Nord-Süd Stadtbahn attraktiv für rund 3000 Beschäftigte und ca. 1200 Bewohner. Auch für die zukünftige Entwicklung des heutigen Großmarktgeländes wird mit der verkehrlichen Anbindung eine positive Voraussetzung geschaffen.

Die gegenwärtigen, aber auch früheren Investitionen in den konsequenten Ausbau des Nahverkehrs und damit auch in die Nord-Süd Stadtbahn haben sich für die Stadt Köln als richtig erwiesen, die stetig gestiegenden Fahrgastzahlen auf nahezu 250 Millionen pro Jahr sind der beste Beweis.

### Tunnelbohrung genau im Zeitplan

## Eröffnung der Nord-Süd-Stadtbahn im Jahr 2011

Die Aufbohrung der kilometerlangen Tunnelstrecken durch die drei Tunnelbohrmaschinen Tosca, Rosa und Carmen ist exakt nach Zeitplan erfolgt. Auch die Vorbereitungen und anlaufenden Maßnahmen für die zweite Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn Köln liegen voll im Plan: Der Abzweig von der Bonner Straße entlang des südlichen Eisenbahngürtels zum Anschluss an die bestehende Stadtbahnstrecke am Rheinufer wird Ende 2010 wie vorgesehen fertiggestellt sein. Mit diesen Baumaßnahmen wird im Januar 2008 begonnen. Dennoch wird die Nord-Süd Stadtbahn Köln komplett erst 2011 eröffnet werden können. In der Phase der Ausschreibung und Vergabe kam es 2003 zu zeitlichen Verzögerungen von einigen Monaten, u. a. ausgelöst durch den letztlich erfolglosen Einspruch eines Bieters. Diese Verzögerungen waren leider nicht aufzuholen. Eine Fertigstellung der neuen U-Bahn wird daher erst im Jahr 2011 erfolgen können.

### Hohe Anforderungen

Der ursprüngliche Zeitplan sieht eine Gesamtbauzeit von acht Jahren vor, ausgehend vom Jahr 2003. An diesem Plan, der eine Fertigstellung Ende des Jahres 2010 bedeutet hätte, wurde von der Projektleitung der Nord-Süd Stadtbahn bis heute festgehalten, denn die Unwägbarkeiten beim anspruchsvollen Schildvortrieb von gleich vier Tunnelröhren ließen eine zuverlässige Voraussage bislang nicht zu. Bedingt durch die hohen bautechnischen Anforderungen bei den anderen Gewerken ließen sich die anfänglichen Verzögerungen jedoch nicht aufzuholen. Eine weitere Erhöhung bei den Baukosten für die Nord-Süd Stadtbahn Köln wird durch den verschobenen Fertigstellungszeitraum nicht verursacht, da die ursprünglich zugrunde gelegte Bauzeitverlängerung insgesamt eingehalten wird.

### Ein wichtiger Schritt

Die Ausschreibungen für den unterirdischen Ausbau befinden sich in der Vorbereitung – ein weiterer wichtiger Schritt in der Entwicklung des Projektes, da für die gesamte U-Bahn-Strecke einheitliche Einrichtungen und Ausstattungen eingebracht werden sollen: Dadurch kann künftig die Pflege und Wartung von Gebäuden und technischen Installationen wirtschaftlich gestaltet werden. Unterschiedlichste Gewerke sind für diese Arbeiten vorgesehen. Firmen und Handwerksbetriebe aus Köln und der Region haben gute Chancen, daran beteiligt zu werden.

Ob die europaweiten Ausschreibungen für den unterirdischen Ausbau zeitgerecht ablaufen werden, lässt sich heute nicht sicher vorhersagen. Daraus ist jedoch der Fertigstellungstermin abhängig, so dass ein konkretes Datum erst nach der Vergabe Mitte 2009 genannt werden kann.



Moderne, vierzeilige Anzeiger ersetzen die alten Modelle.

#### Informations-Anzeiger

## Neue Aufgabe für alte Anlagen

Längst sind sie selbstverständlich geworden: Die elektronischen Informations-Anzeiger, die auf den Bahnsteigen der Stadtbahn-Haltestellen die nächsten Züge und ihre voraussichtliche Ankunft anzeigen. Die ersten dieser Informationsanzeiger wurden in Köln bereits 1982 installiert, damals noch in einer Einfachversion, wo gerade einmal zwei Zeilen zur Verfügung standen, um die nächsten beiden Züge anzuzeigen.

Die modernen Ausführungen besitzen heute mindestens vier Zeilen, ein sehr viel helleres Leuchtfeld, Zeitangabe, eine Zeile für die Anzeige aktueller Laufschrift-Informationen und neuerdings sogar eine akustische Information.

Die ausgebauten, älteren Anlagen werden seit August an den Haltestellen „Geestemünder Straße“, „Fordwerke Süd“, „Fordwerke Mitte“, „Fordwerke Nord“ und „Merkenich Mitte“ verwendet. Die Strecke gehört zu den weniger oft genutzten Streckenabschnitten – die Fahrgäste werden sich trotzdem freuen, auch auf diesem Streckenast Informationen über das Herannahen der nächsten Bahn zu erhalten.

#### Köln-Marathon

## Gratis fahren mit „ahl Schluffe“



Der Köln Marathon am 8. Oktober bringt wieder viel Bewegung in die Stadt. Zu Einschränkungen im KVB-Bahnverkehr kommt es vor allem im Bereich zwischen Neumarkt und Heumarkt sowie im Bereich der südlichen Ringe.

Bereits vorher findet vom 4. bis 6. Oktober die Marathon-Messe in Deutz statt. Im Rahmen der Aktion „Ömesöns – ahl Schluffe – jet Jodes“ kann kostenlos mit der KVB zum Messegelände fahren, wer sich mit alten Laufschuhen oder Inlinern in der Hand auf den Weg macht. Bei Abgabe am Stand des Deutschen Roten Kreuzes erhält man einen 10-Euro-Bonusschein. Wer bei „Puma“ neue Laufschuhe oder bei „Sportscheck“ neue Inliner unter Anrechnung des Gutscheins ersteht, hat auch wie-

der freie KVB-Rückfahrt.

#### Ausbau der Linie 12

## Von der Straßenbahn zur Stadtbahn

Vor dem Beginn des Ausbaus ab Oktober 2006 stellte sich die Linie 12 im Bereich des Höninger Wegs als eine der letzten reinen Straßenbahnstrecken in Köln dar: Die Gleise lagen in der Mitte der Straße, Haltestellen befanden sich auf dem Gehweg, Fahrgäste mussten zum Betreten oder Verlassen der Bahnen die Fahrstraße überqueren, um dann über drei Stufen in die alten Straßenbahnen zu gelangen.

Mit dem Neubau der Strecke wurde nun auch in diesem Stadtteil der Stadtbahn-Standard eingeführt: Auf 35 Zentimeter hohen Bahnsteigen befindet sich der Fahrgäste in einem geschützten Raum. Sechs Haltestellen wurden neu erbaut; jeweils ein Bahnsteig in Mittellage, mit seitlich geführten Gleisen, die in der Fahrstraße liegen. Die Bahnsteige sind über sanft geneigte Rampen zu erreichen. Damit ist die Linie 12 künftig auch für Rollstuhlfahrer geeignet, da die Fahrzeuge stufenlos erreicht werden können.

Die Rampen sind ebenso hilfreich für Gehbehinderte, ältere Menschen, Mütter mit Kinderwagen und Fahrgäste mit Gepäck oder Fahrrädern. Weitere Ausstattungsmerkmale der Haltestellen sind Wetterschutz, Sitzgelegenheiten, Beleuch-

tung und Fahrplanaushänge.

Neben dem Neubau der sechs Haltestellen „Eifelplatz“, „Pohlstraße“, „Herthastraße“, „Gottesweg“, „Zollstockgürtel“ und „Zollstock Südriedhof“ – die Haltestelle „Kalscheuer Weg“ wurde wegen zu geringen Haltestellenabstandes aufgegeben – wurde auch die komplette Gleisanlage erneuert, ebenso wie die Signalechnik und die Fahrleitung. Die neuartige Bauweise auf einer Betonplatte bedeutet zudem einen wartungsarmen, erschütterungsfreien und geräuschdämpfenden Unterbau. Auch die Abrollgeräusche der Autoreifen sind jetzt deutlich leiser als auf dem alten Pflaster, wie von vielen Anwohnern mit Befriedigung festgestellt wurde. Schon bei der ersten Probefahrt lehnten sich manche Leute Beifall klatschend aus den Fenstern oder signalisierten mit hochgerecktem Daumen ihre Zustimmung zum Ergebnis der Bauarbeiten.

Nach dem Vorbild beim Bau der Nord-Süd Stadtbahn sorgte ein gemeinsames Anwohnermanagement während der zehnmonatigen Bauzeit für Informationen über den konkreten Bauablauf und für eine Betreuung vor Ort für Geschäftleute und Anlieger.



Im Stadtbahn-Standard: Die modernisierten Haltestellen der Linie 12 ermöglichen einen stufenlosen Einstieg in die Bahn.

## Bürgerfest am Höninger Weg

Zum Abschluss der Bauarbeiten am Höninger Weg veranstaltet die Stadt Köln zusammen mit den am Ausbau beteiligten Partnern am 20. Oktober eine festliche Eröffnung und ein Bürgerfest auf dem Marktplatz an der Herthastraße und im Bereich der Haltestelle „Gottesweg“.

Beginn der Veranstaltung auf dem Marktplatz an der Herthastraße ist um 13 Uhr mit Musik des KVB-Orchesters. In einem Infozelt auf der abgesperrten Zeltinger Straße können sich die Bürger über die

abgeschlossenen Baumaßnahmen informieren. Um 14 Uhr erfolgt die offizielle Begrüßung durch Oberbürgermeister Fritz Schramma. Für Stimmung sorgen anschließend verschiedene Kölner Bands.

Unterhaltung und Information gibt es auch an der Haltestelle „Gottesweg“. Hüpfburg und Glücksrad sollen die Kleinsten unterhalten, die Kletterwand des VRS ist schon etwas für die Größeren. Ungewöhnliche Fotoaufnahmen ermöglichen eine Fahrt mit dem KVB-Steigerwagen.

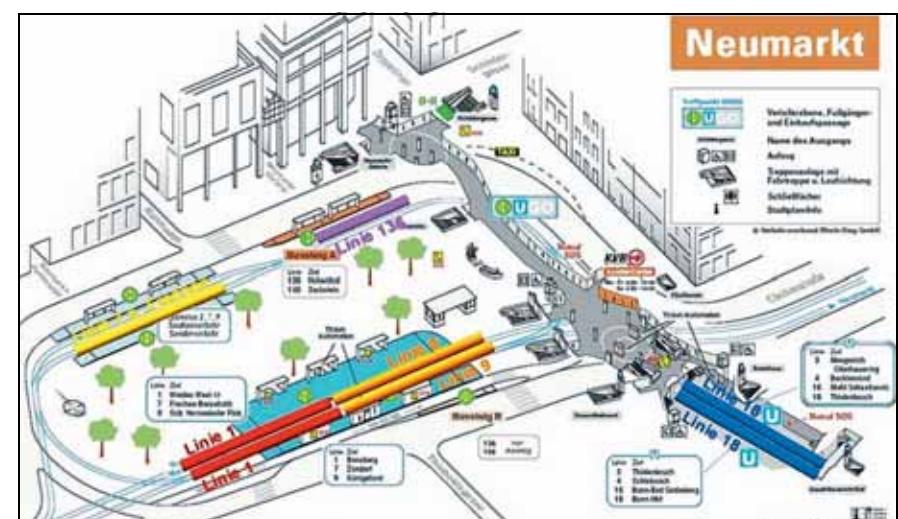
#### Rendezvous-Verkehr mit garantiertem Anschluss

## Gemeinsamer Takt für Kölner Nachtschwärmer

Mit dem viel versprechenden Stichwort „Rendezvous-System“ ist beim Fahrplanwechsel im August der Fahrplan in den Nachtstunden so gestaltet worden, dass man an so genannten Rendezvous-Haltestellen, insbesondere am Neumarkt, innerhalb weniger Minuten einen gesicherten Anschluss auf viele Linien geboten erhält, die gegenseitig auf sich warten.

Wesentliche Grundstruktur dafür ist jedoch die Einrichtung eines 30-Minuten-Taktes, der im Gegensatz zum vorherigen System auf allen Linien und an allen Tagen gleich ist – sogar Sonntagfrüh wird dieser Fahrplantakt bis 9 Uhr gefahren. Weiterer Vorteil: Der Fahrplantakt ist so aufgebaut, dass er im Nachtverkehr im Stundentakt am Wochenende und an Feiertagen in gleicher Form weiterbetrieben werden kann: Statt im 30-Minuten-Takt fahren die Linien dann im 60-Minuten-Takt. Während vor der Fahrplanumstellung die Verlängerung der Takte zu unterschiedlichen Zeiten und auf den Linien unterschiedlich vor sich ging, ist das jetzige System auf allen Linien gleich.

Besondere Möglichkeiten bietet innerhalb dieses festen Fahrplantaktes das Rendezvous-System. Der wesentliche Aspekt dabei ist die Verbesserung der Anschlusssituation. Gerade in Zeiten, in denen die Bahnen nicht mehr so häufig fahren, ist ein funktionierender Anschluss beim Umsteigen besonders wichtig.



Das Rendezvous der Bahnen: An der Haltestelle „Neumarkt“ treffen sich nachts die Züge von sieben Linien zur gleichen Zeit. Dadurch gibt es kaum Wartezeiten für umsteigende Fahrgäste.

Das Hauptrendezvous findet am Neumarkt statt – der erste Rendezvous-Zeitpunkt liegt am Neumarkt um 23.15 Uhr. Hier treffen die Züge der Linien 1, 9 und 18 aus jeweils beiden Fahrtrichtungen aufeinander und warten solange, bis sämtliche Fahrgäste umgestiegen sind. Anschließend wird gemeinsam wieder abgefahren.

Zeitlich vor und hinter diesem Rendezvous fungieren die Linien 3, 4, 7 und 16 als Zu- und Abbringer für dieses Rendezvous. Damit wird eine maximal mögliche Anzahl an Anschlüssen hergestellt. Die oben ste-

hende Zeichnung des Neumarkts zeigt, dass zum Rendezvous-Zeitpunkt sieben Doppelzüge gleichzeitig am Neumarkt stehen, sowohl ober- wie unterirdisch.

Neben dem Neumarkt sind der Ebertplatz und der Barbarossaplatz weitere Hauptumstiegspunkte. Aber auch am Rudolfsplatz, Friesenplatz und am Bahnhof Deutz/Messe wird eine Vielzahl wichtiger Anschlüsse garantiert.

Eine Analyse der nächtlichen Fahrgastzahlen mit ihren Reiseverbindungen und Umsteigepunkten hat ergeben, dass mehr als Dreiviertel aller Fahrgäste von dem neuen System profitieren. Nachteilig wirkt sich lediglich aus, dass Direktfahrer – Fahrgäste, die normalerweise gar nicht umsteigen müssten – mit längeren Reisezeiten rechnen müssen, da der Zug an der einen oder anderen Haltestelle länger stehen bleibt als normal, um entsprechende Anschlüsse zu garantieren. Die Vorteile der stabilen neuen Fahrplanlage und die Sicherung zahlreicher zusätzlicher Anschlüsse heben diese Nachteile jedoch bei weitern auf.



Ein Gewinn vor allem für Senioren und Gehbehinderte sind die neuen Aufzüge an einigen Haltestellen wie hier am Hauptbahnhof.

#### Ausbau des Innenstadttunnels

## „Barrierefrei“ aufs Banner geschrieben

So viele Baustellen haben KVB und Stadt Köln in den letzten Jahren im Stadtbahnbereich gestemmt, dass ein wichtiges Projekt in der Öffentlichkeit nur sehr wenig Beachtung gefunden hat: Die Fertigstellung der Aufzüge im Rahmen des Innenstadttunnel-Ausbaus. Dadurch wurden in den letzten Jahren die vielgenutzten Stationen barrierefrei begehbar.

Seit fast 30 Jahren befindet sich das Nahverkehrs-Schiene-Netz in Köln in einem gigantischen Umbau: Aus einem ehemaligen Straßenbahnsystem wurde ein Stadtbahnsystem mit gut ausgestatteten Bahnsteigen und neuen Fahrzeugen, die nun bereits fast überall auf gleicher Höhe an den Bahnsteigen halten und somit stufenfrei betreten und verlassen werden können.

#### Stufenloses Einsteigen

So lange jedoch noch alte Fahrzeuge im Netz fuhren, konnten viele Stationen, vor allem in der Innenstadt, nicht ausgebaut werden, so dass ausgerechnet an den vielgenutzten City-Haltestellen immer noch Stufen erkommen werden mussten. Auch für Senioren und Gehbehinderte blieben die alten Stationen problematisch, denn die Rolltreppen liefern häufig nur aufwärts, und Aufzüge gehörten bis in die 80er Jahre nicht zum Standard einer U-Bahn-Station.

Durch die Verlegung der Niederrilllinien auf die Ringstrecke ergab sich plötzlich die Möglichkeit, den Innenstadttunnel barrierefrei auszubauen, da dort nur noch Hochflurfahrzeuge verkehren würden. Die KVB setzte sich das ehrgeizige Ziel,

die Stationen in der Innenstadt, also „Neumarkt“, „Dom/Hbf“, „Poststraße“ und „Appellhofplatz“ möglichst rasch auszubauen – trotz aller finanziellen Probleme, die dieser ehrgeizige Plan mit sich brachte.

Er gelang durch die enge Zusammenarbeit der KVB mit der Stadt Köln, die die meisten Bauprojekte durchführte. Zuerst wurden die Bahnsteige am Neumarkt auf die Fahrzeughöhe gebracht, im Jahr danach war die Station „Dom/Hbf.“ an der Reihe, und zuletzt die Bahnsteige an der „Poststraße“ und am „Appellhofplatz“.

Auch der kostspielige Einbau von Aufzügen wurde durch die Stadt geleistet – zuletzt an der Station „Dom/Hbf.“, wo es – wie am Neumarkt – keine Möglichkeit gab, per Aufzug direkt von der Bahnsteigebene bis an die Oberfläche zu gelangen. Hier muss jetzt zwar in der Zwischenebene „umgestiegen“ werden, gleichzeitig wurde die Zwischenebene aber modernisiert, mit neuer Beleuchtung, neuem Boden und Fliesen versehen: ein wirklicher Gewinn für die Fußwege in der U-Bahn-Station. 3,2 Millionen Euro kosteten allein die Aufzüge für die Dom-Station. Der anstehende Umbau der Station „Ebertplatz“ wird das Werk vollenden.

Die Inbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn im Laufe des Jahres 2011 wird für das Stadtbahnssystem in Köln einen großen Qualitätssprung darstellen. Das ehrgeizige Projekt „Innenstadttunnel“, wenn man es so nennen will, kann sich in seiner Wirkung und seiner Qualitätsverbesserung daneben jedoch durchaus sehen lassen.

#### Gleisbauarbeiten

## Schleife am Ubierring erneuert

Im August wurden die Gleise der Schleife am Ubierring komplett erneuert. Die Gleise wiesen einen hohen Grad an Verschleiß auf, außerdem musste der Untergrund verstärkt werden, um die hohen Lasten des immer dichter werdenden Stadtbahn-Betriebes dauerhaft aufnehmen zu können. Im straßenbündigen Bahnkörper an der Südseite der Schleife wurden 155 Meter Gleis auf einer 30 Zentimeter starken Betonplatte – elastisch gelagert – neu

verlegt. Anstelle der Pflasteroberfläche wurde eine Gussasphalt-Deckschicht eingebaut, um die Abrollgeräusche der Kraftfahrzeuge zu verringern. Weitere 105 Meter Gleis in der Biegung der Schleife wurden in Schotterbauweise hergestellt.

Um den dichten Bahnbetrieb in diesem Bereich und auch den Straßenverkehr nicht wesentlich zu beeinträchtigen, wurden die Arbeiten weitgehend nachts in der Betriebspause ausgeführt.

#### Fahrtreppen am Neumarkt erneuert

## Bequemer, breiter, sicherer

Anfang September begann die KVB mit dem Austausch von insgesamt sechs Fahrtreppen, die am Neumarkt vom Hugo, der Zwischenebene, an die Oberfläche führen.

Als erste Treppe wurde die Fahrtreppe ausgebaut, die den Bahnsteig Richtung Bensberg mit dem Zwischengeschoss verbindet. Zeitgleich wurden auch die Vorbereitungen getroffen, um eine der beiden Fahrtreppen auszubauen, die am Ausgang zur Mayer'schen Buchhandlung liegen. Bis Ende des Jahres werden an anderen Haltestellen weitere fünf Fahrtreppen erneuert, die Gesamtinvestition für die elf Fahrtreppen liegt bei 2,35 Millionen Euro.

Die Fahrtreppen am Neumarkt sind über 25 Jahre alt. Obwohl sie vor ca. zehn Jahren generalüberholt wurden, ist bei der hohen Betriebsleistung jetzt ein kompletter Austausch notwendig. Die beiden ersten Fahrtreppen sind bereits fertig montiert und werden nach der TÜV-Abnahme in Betrieb gehen. Im Anschluss folgt der Austausch der Fahrtreppe, die zum Bahnsteig Richtung Jüngersdorf hinaufführt, sowie eine der beiden Fahrtreppen am Ausgang Schildergasse. Mitte Oktober kommen die beiden verbleibenden Fahrtreppen am Ausgang Schildergasse und an der Mayer'schen Buchhandlung an die Reihe.

Anfang November werden damit alle sechs Fahrtreppen von der Zwischenebene bis zur Oberfläche des Neumarkts ausgewechselt sein, die Kosten liegen bei 1,25 Millionen Euro. Weitere 1,1 Millionen Euro erfordern der Austausch von jeweils zwei Fahrtreppen am Hansaring und in Vingst sowie der Austausch einer langen Fahrtreppe an der Haltestelle



Insgesamt sechs Fahrtreppen werden im Bereich des Neumarkts erneuert, damit die Fahrgäste bequem die „Oberwelt“ erreichen.

„Neusser Straße/Gürtel“. Anstelle der alten nur 60 Zentimeter breiten Fahrtreppen werden moderne Modelle mit einer Breite von einem Meter eingebaut. Die optische Ausleuchtung im Antrittsbereich signalisiert schon von weitem die Freigabe der Treppe, die außerdem in der Lage ist, sich nach einer Notabschaltung selbst zu überprüfen und wieder in Bereitschaft zu gehen. Neben der regelmäßigen Wartung durch die Kölner Firma Geyssel, die die Fahrtreppen herstellt und montiert, ist außerdem jährlich ein-

mal der TÜV vor Ort. Über 210 Fahrtreppen sorgen in Köln dafür, dass die Fahrgäste von den Bahnsteig- oder Zwischenebenen der U-Bahn-Stationen an die Oberfläche sowie sicher und bequem nach unten kommen.

Mit der in diesem Jahr noch stattfindenden Erneuerung von elf Fahrtreppen sind in zehn Jahren rund 30 Fahrtreppen komplett erneuert worden, dies bedeutet eine Investition von über zehn Millionen Euro in die Sicherheit und den Komfort für die Kunden.

#### Studenten am Steuer



„Schon während des Studiums Kölns dicksten Schlitten fahren?“ Mit dieser Überschrift suchte die KVB zur Jahresmitte studentische Teilzeit-Stadtbahnfahrer zur Aushilfe. Nach einer siebenwöchigen Ausbildung wurden Anfang September sechs Kommilitonen zu Kollegen.

Die jungen Stadtbahnfahrer, die auf den Ost-West-Linien eingesetzt werden, erhalten einen Arbeitsvertrag über zwei Jahre. Durch die vielen Großereignisse in Köln wird das Fahrpersonal der KVB zu unregelmäßigen Zeiten über Gebühr hoch belastet. Für die Sonderdienste, an Wochenenden, zu Nachtzeiten oder

bei Stadioneinsätzen, müssen im Nachhinein zusätzliche Ruhezeiten gewährt werden. Dann wird die Personaldecke auch für den normalen Betrieb knapp, obwohl das Fahrpersonal im Grunde für den Regelfahrplan ausreicht.

An Tagen mit hohen Belastungen können die studentischen Teilzeitkräfte sinnvoll eingesetzt werden, gerade an Wochenenden oder in den Abendstunden. Für die Studenten bedeutet dieser Job im Gegenzug eine sichere Einnahmequelle über einen längeren Zeitraum, denn viele müssen neben ihrem Studium arbeiten, um den Lebensunterhalt zu sichern.

#### Linie 7 wird verstärkt

## Mehr Schotter in Porz

Bis ins Frühjahr 2008 wird die Strecke der Linie 7 in Porz zwischen der Haltestelle „Glaswerke“ und der Endhaltestelle „Zündorf“ verstärkt. Die hohen Lasten des modernen Stadtbahn-Betriebes mit schweren Fahrzeugen und mit höheren Brems- und Antriebskräften führen vermehrt zu Verschleißerscheinungen und erfordern eine Verstärkung des Oberbaus.

#### In Nachtarbeit

In dem genannten Abschnitt wird die Schotterbettung verstärkt, außerdem werden rund 4000 Schwellen erneuert. Weiterhin werden 5700 Tonnen Schotter gereinigt bzw. gänzlich neu eingebaut.

Die Bauabschnitte auf der 1320 Meter langen Strecke sind teilweise nur schwer zugänglich. Deshalb kann dort nur in der nächtlichen Betriebspause gearbeitet werden. Außerdem werden die Bauabschnitte möglichst kurz gehalten, um Beeinträchtigungen für die Anwohner gering zu halten.

## 24-Stunden-Baustelle

# Kraftakt am Barbarossaplatz

Zu erheblichen Beeinträchtigungen des Verkehrs wird eine Baumaßnahme Anfang November im Bereich Barbarossaplatz führen: Die KVB muss am Barbarossaplatz und auf der Luxemburger Straße zwischen Moselstraße und Eifelwall Weichenanlagen, Kreuzungen und Gleise erneuern. Zwei Wochen lang wird in Tag- und Nachtschicht gearbeitet, um die Einschränkungen zeitlich so kurz wie möglich zu halten. Dennoch kommt es vom 1. bis 5. November auf der Kreuzung zu einer Vollsperrung der Ringe in Richtung Chlodwig-

platz, zu einer Vollsperrung der Pfälzer Straße in Richtung Innenstadt sowie zu einer Vollsperrung der Luxemburger Straße in Fahrtrichtung Köln ab Eifelwall.

Am Barbarossaplatz werden rund 220 Meter Gleis auf einer Betontrageplatte neu verlegt. Die Strecke auf der Luxemburger Straße ist insgesamt 240 Meter lang. Auch hier werden die Schienen auf einer Betontrageplatte montiert. Im Anschluss wird die Straßenoberfläche im Gleisbereich mit einer Deckschicht aus Gussasphalt erneuert.



Rund um den Barbarossaplatz kommt es Anfang November wegen Gleisbauarbeiten (rot markiert) für fünf Tage zu Vollsperrungen.

## Wichheimer Straße

# Anschluss an neue Brücke

Der Abschnitt der Autobahn A3 zwischen dem Autobahnkreuz Köln-Ost und der Anschlussstelle Köln-Dellbrück wird derzeit auf acht Fahrstreifen ausgebaut. Dabei mussten zwei Straßen- und eine Stadtbahnbrücke, die über die Autobahn führen, abgerissen und mit vergrößerter Spannweite neu errichtet werden. Am 25. November 2006 wurde neben der bestehenden Stadtbahnbrücke zwischen Wichheimer Straße und Vischeringstraße eine Behelfsbrücke installiert. Über diese provisorische Brücke wurde seit dem 5. März dieses Jahres der Stadtbahnverkehr der Linien 3, 13, 18 (und 19 bis 4. August 2007) geführt. Am Sonntag, dem 25. November, wird die Gleisanlage auf die neue Brücke zurückverlegt.

## Ersatzbusse

Deshalb können an diesem Tag die Züge der Stadtbahnlinien 3, 13 und 18 – aus der Innenstadt kommend – nur bis Buchheim verkehren. Im Abschnitt zwischen der Vischeringstraße und Thielersbrück wird ein Pendelverkehr mit Stadtbahnwagen im 15-Minuten-Takt eingerichtet. In dem unterbrochenen Abschnitt wird für die Linie 3 ein Ersatzverkehr mit Omnibussen – als Linie 103 beschildert – zwischen den Haltestellen „Buchheim, Frankfurter Straße“ und „Vischeringstraße“ eingerichtet. Für die Linien 13 und 18 verkehren ebenfalls Ersatzomnibusse, beschildert mit 113 und 118, zwischen „Buchheim, Herler Straße“ und „Vischeringstraße“.

## Köln-Riehl

# Bis Ende Oktober Gleise erneuert

Seit Mitte August werden zwischen der Haltestelle „Boltensternstraße“ und der Haltestelle „Slabystraße“ in Fahrtrichtung Mülheim die Gleise erneuert. Auf einer Strecke von 520 Metern wird die Schotterbettung von derzeit 20 cm auf 30 cm unter der Schwelle verstärkt. Außerdem wird eine Drainage angelegt, da in großen Bereichen eine Verschlammung des Untergrunds möglich ist. Insgesamt werden 1040 Meter Schienen und 780 Schwellen erneuert.

Um Beeinträchtigungen für den Verkehr und auch für den Stadtbahnbetrieb so gering wie möglich zu halten, erfolgen die Arbeiten in kurzen Bauabschnitten nachts in der verkehrsarmen Zeit. Ende Oktober sollen die Arbeiten abgeschlossen sein.

## Haltestelle „Venloer Straße/Gürtel“

# KundenCenter wurde renoviert

In diesen Tagen wird das KundenCenter in Ehrenfeld an der Haltestelle „Venloer Straße/Gürtel“ wieder eröffnet. Aus diesem Anlass wartet auf die Besucher eine kleine Überraschung. Zwei Wochen lang war das Center wegen Renovierung und Neugestaltung geschlossen. In dieser Zeit wurde der gesamte Boden erneuert, die Räume mit der Installation neuer Technikanschlüsse und mit neuer Möblierung ausgestattet.

In den letzten beiden Jahren sind alle KundenCenter der



Haltestelle „Dasselstraße“: Außergewöhnliches Bild dank raffinierter Doppelbelichtung.

## Zum 20-jährigen Jubiläum VRS mit Wanderausstellung

# Wunderschöne Haltestellen

Sein 20-jähriges Bestehen feiert der Verkehrsverbund Rhein-Sieg in diesem Jahr. Aus diesem Anlass wanderte eine Fotoausstellung unter dem Titel „Einsteigen. Entdeckungen im Verkehrsverbund Rhein-Sieg“ durch das Verbundgebiet.

Der Fotograf Siegward Schmitz aus Wiehl ist für die Zusammenstellung dieser Ausstellung für den VRS immer wieder mit Stativ und Kamera durch das Verbundgebiet gestreift. Das Ergebnis sind Fotos von Haltestellen und von interessanten Orten im Rheinland – getreu dem Motto des VRS „Für alle, die Ziele haben“.

Unter dem Motto Haltestellen als „Visitenkarten des Nahverkehrs“ präsentiert Siegward Schmitz die unterschiedlichsten Haltepunkte von der Bushaltestelle auf dem Lande bis zur futuristischen Stadtbahn-Station in der Großstadt einfühlsam, mit technischer Raffinesse oder aus ungewohnter Perspektive. Weitere Bilder zeigen die Menschen, die die bekannten und weniger bekannten Ziele der Region prägen und mit Leben füllen.

Die Ausstellungsbilder der limitierten Auflage, hochwertige Fotoabzüge mit einer schmalen Aluminium-Rahmung, sind für 250 Euro (60x50 cm) oder 350 Euro (100x33 cm) käuflich zu erwerben. Der Erlös kommt „Kindernöte e.V.“ aus Chorweiler zu Gute. Der Verein leistet

## online - info

Weitere Informationen zur KVB unter:

[www.ksta.de/kvb](http://www.ksta.de/kvb)  
[www.rundschau-online.de/kvb](http://www.rundschau-online.de/kvb)  
[www.kvb-koeln.de](http://www.kvb-koeln.de)

mit seinem Straßenkinder-Projekt und seiner Roma-Schule eine vorbildhafte und bereits mehrfach ausgezeichnete Integrationsarbeit.

Die Ausstellung gastierte bis zum 24. August im Foyer des Westforums in der Hauptverwaltung der KVB AG. Schon bei seiner Begrüßungsrede hatte KVB-Vorstandsmitglied Walter Reinarz angekündigt, dass die

## Großstadt-Charakter

KVB ein Bild aus der Ausstellung erwerben wolle. Beim Rundgang durch die Ausstellung mit VRS-Geschäftsführer Dr. Norbert Reinkober und dem Fotografen markierte Walter Reinarz dann nicht nur ein Foto mit einem roten Reservierungs-Klebepunkt, sondern entschied

sich spontan für zwei Motive aus Köln, stellvertretend für die Serie von Haltestellen und für die Serie von Zielen im Rheinland: Das Bild von der Haltestelle „Dasselstraße“ besticht durch seinen typischen Großstadt-Charakter und die technisch raffinierte Doppelbelichtung, die sich erst im zweiten Blick erschließt.

Das zweite ausgewählte Foto mit dem Dom-Portal präsentiert nicht nur einen touristischen Anziehungspunkt in unserer Region, sondern beinhaltet auch einen stillen optischen Clou: Einzige menschliche Figur ist ein mittig vor dem Portal stehender Dom-Schweizer, und just eine Figur fehlt in der Galerie der steinernen Skulpturen, die die Domtore umgeben.



Optische Finesse: Auf dem Bild steht ein Dom-Schweizer vor dem Dom-Portal – eine fehlende Statue (links) scheint lebendig geworden zu sein.

## Neue AboPlus-Schnäppchen

# Zweimal essen, einmal zahlen

Für die Abo-Kunden haben die Kölner Verkehrs-Betriebe wieder tolle Vergünstigungen herausgeholt: Ob Musical, Party-Reisen, Kosmetik, Comedy oder Gastronomie – für jeden Geschmack finden sich im neuen AboPlus-Programm interessante Angebote mit bis zu zehn, 20 oder 30 Prozent Rabatt.

Ein Beispiel ist die Vergünstigung bei der neuen „Kulinaris Card“. Die Kulinaris Card Köln basiert auf dem Konzept „Zweimal essen, einmal zahlen“, d. h. Besitzer dieser Karte bestellen

zwei Hauptgerichte und erhalten eines davon gratis. Genießen Sie 30 Restaurantbesuche in Köln, oder nutzen Sie die Kulinaris Card in mehr als 1200 Restaurants in Europa. Alle laden zum Schlemmen ein – von Büssum bis Mallorca – im Alltag oder im Urlaub.

AboPlus-Kunden der KVB erhalten 20 Prozent Rabatt beim Kauf einer Karte. Die kompletten AboPlus-Angebote sind in Kürze auf der Internet-Seite der KVB zu finden.

[www.kvb-koeln.de](http://www.kvb-koeln.de)



So wird die neue Kulinaris Card Köln aussehen.



Der Klimawandel ist in aller Munde. Aktiv etwas dagegen tun, heißt Bus und Bahn nutzen.

### Aktiv werden und das Klima schützen

## Mit Bus und Bahn die Umwelt schonen

In der Diskussion um den Klimawandel wird immer wieder die Frage gestellt, was der Einzelne dazu beitragen kann, die Umwelt zu schützen. Für Ballungsräume und Großstädte wie Köln gibt es eine einfache Antwort: Mehr Bus und Bahn fahren! Dadurch wird nicht nur Energie eingespart, sondern auch deutlich weniger an Schadstoffen in die Umwelt entlassen.

### 1,3 Milliarden Kilometer

Im vergangenen Jahr nutzten 245,6 Millionen Menschen in Köln die KVB für eine Fahrt, die durchschnittlich 5,3 Kilometer lang war – daraus ergeben sich 1,3 Milliarden gefahrene Personenkilometer. Nach Berechnungen des Umweltbundesamtes belasten Autoabgase pro Person und Kilometer die Luft etwa doppelt so stark mit Kohlendioxid wie Busse oder

Bahnen, das heißt in Köln werden durch die Nutzung des Nahverkehrs jährlich rund 100 000 Tonnen des Klimakillers eingespart.

Auch bei anderen Schadstoffen wird von PKW-Insassen wesentlich mehr produziert, etwa 85 Prozent mehr an Kohlenmonoxid und viermal mehr giftiges Stickoxid, das nachweislich zu schweren Lungenerkrankungen führt. Außerdem verbraucht jeder Fahrgäst im Nahverkehr auf 100 Kilometern umgerechnet über zwei Liter weniger Benzin als ein Autofahrer.

Mit bequemen TagesTickets, mit günstigen GruppenTickets, oder am deutlichsten mit den Tickets im Abonnement wird der Fahrpreis für die einzelne Fahrt mit Bus oder Bahn unschlagbar günstig: Gut für die Geldbörse, und noch besser für unser Klima.

### Für Vertrieb, Sicherheit und Service

## Viele neue Mitarbeiter

In Zusammenarbeit mit den Arbeitsagenturen hat die KVB in den letzten Monaten insgesamt 45 neue Mitarbeiter eingestellt, die in den Bereichen Sicherheit und Service und im Absatz den Dienst für die Kunden verstärken. 15 zusätzliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind in das vielfältige Aufgabengebiet der Kundenbetreuung eingearbeitet worden und unterstützen die Verkaufsstellen und KundenCenter der KVB vor allem zum Monatswechsel, um Warteschlangen zu vermeiden, denn zu Beginn und zum Ende eines Monats kommt es vermehrt zum Erwerb von MonatsTickets.

Aber auch die KVB-Kunden können zur Entlastung beitragen, wenn für den Kauf von Wochen- und MonatsTickets die rund 110 stationären Ticketautomaten genutzt werden, die neben Münzgeld

auch die Geldkarte und die EC-Karte akzeptieren. Oder wenn neben den KVB-eigenen Vertriebsstellen auch die rund 140 privaten Verkaufsstellen genutzt werden. WochenTickets können bereits sechs Wochen im voraus, MonatsTickets bis zu drei Monaten im voraus erworben werden.

### Spezielle Ausbildung

Auch die Bereiche Fahrausweisprüfdienst und Sicherheit und Service werden durch die neu eingestellten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verstärkt. 15 davon haben zu Beginn ihrer Tätigkeit für die KVB eine spezielle Ausbildung im Bereich Sicherheit gemacht. Nach einer zweijährigen Berufspraxis haben sie dann die Möglichkeit, eine Prüfung abzulegen, die den berufsqualifizierenden Nachweis zur IHK-geprüften Sicherheitsfachkraft bedeutet.

### Rote Karte für Müll und Qualm

## Sauberkeitsoffensive startet

In den nächsten Monaten wird die KVB in ihren Bussen und Bahnen und an den Haltestellen eine neue Sauberkeitsoffensive umsetzen. Drei Hauptbestandteile werden die Kampagne prägen:

Erstens werden aufwändige zusätzliche Reinigungen während der Fahrt vorgenommen, zweitens wird in den Fahrzeugen ein Verzehrverbot von alkoholischen Getränken und warmen Speisen in Kraft treten, und drittens wird das bereits vorhandene Rauchverbot noch konsequenter durchgesetzt.

Der Hintergrund für diese neue Kampagne ist für alle Nutzer von Bus und Bahn offenkundig: Abfall, der in Bussen und Bahnen und auf Bahnsteigen einfach hinter sich gelassen wird, leere Büchsen und

Flaschen mit ehemals alkoholischem Inhalt, deren Konsumenten nicht einmal die Rückgabe des Pfandes nötig haben, verschmierte Essensreste auf Böden und Sitzen, und Raucher, die trotz des Rauchverbots auch auf Bahnsteigen oder gar in den Fahrzeugen auf das Qualmen und die Belästigung ihrer Mitmenschen nicht verzichten wollen.

### Verbot von warmen Speisen und Alkohol

Die KVB meint: Es gibt keinen ausreichenden Grund dafür, dass in den wenigen Minuten Fahrt mit dem öffentlichen Verkehrsmittel Reste von warmen Speisen in den Fahrzeugen verteilt werden. Denn bei den unvermeidbaren Anfahrts- und Bremsbewegungen sind die kleinen „Hoppalas“, die sich dann auf Böden und Sitzen wiederfinden, nicht zu vermeiden.

Auch scheint es heutzutage schick zu sein, sich mit einer offenen Flasche Bier oder Härtem in der Öffentlichkeit zu zei-

gen. Der bedenkenlose Umgang mit den alkoholischen Getränken hinterlässt anderen Fahrgästen die unvermeidlichen stinkenden und klebenden Pfützen. Deshalb wird der Alkoholkonsum in den KVB-Fahrzeugen in Zukunft untersagt sein.

Es mehrhen sich auch die Anzeichen, dass mit dem seit Jahren bestehenden Rauchverbot wieder lässiger umgegangen wird. Deshalb soll das Rauchverbot künftig noch konsequenter umgesetzt werden.



Mit „Gelben Karten“ werden Verschmutzer auf ihr gedankenloses Tun aufmerksam gemacht.

### Erst mahnen – dann ahnden

Die Offensive für mehr Sauberkeit soll in drei Phasen erfolgen. Zunächst wird im Oktober die Kampagne „Sorry – das nervt“ fortgeführt. Comic-Motive auf Plakaten und Aufklebern machen auf nervende Verhaltensweisen auf. Sonntags werden zwei Einsatzfahrzeuge gezielt dafür genutzt, Bahnen von stärkeren Verschmutzungen wie ausgelaufenen Getränkeflaschen oder klebenden Essensresten zu säubern.

Die KVB gibt jährlich rund drei Millionen Euro für die Reinigung von Haltestellen, U-Bahnstationen sowie Bussen und Bahnen aus. Für die vorgesehene Fahrzeugzwischenreinigung werden noch einmal rund 540 000 Euro zusätzlich erforderlich.

Anfang November setzt die intensive Phase der zusätzlichen Reinigungen ein. Piktogramme in den Fahrzeugen weisen auf die neuen Regeln hin. Wer dagegen verstößt,

wird abgemahnt – noch ohne Folgen, wenn der Angesprochene einsichtig und kooperativ ist.

Ab einem bestimmten Zeitpunkt im neuen Jahr ist es dann vorbei mit der Hinweisphase. Dann wird die KVB „Rote Karten“ an diejenigen verteilen, die sich nicht an die Regeln halten. Im konkreten Fall heißt das, dass bei Regelverstößen Bußgelder von 15 bis 20 Euro fällig sowie Fahr- und Hausverbote ausgesprochen werden.

Es wird auch zu überlegen sein, ob die Höhe der Busgelder zur Abschreckung künftig ausreicht.

### Umweltbericht der KVB

## Mit Nachhaltigkeit in mobile Zukunft

Unter diesem Titel legt die Stabsstelle Umweltschutz/Umwelttechnik der KVB AG ihren diesjährigen Umweltbericht vor. Im Vorwort heißt es: „Umweltschutz ist bei den Kölner Verkehrs-Betrieben kein Randaspekt sondern ganz oben angesiedelt und gleichzeitig überall im Betriebsgeschehen präsent. Unsere Stabsstelle Umweltschutz/Umwelttechnik nimmt Einfluss auf alle Abteilungen und Bereiche unseres Unternehmens. Jeder einzelne Mitarbeiter der KVB wird in Sa-

chen Umweltschutz in die Verantwortung genommen. Informationen und Schulungen unterstützen sie dabei.“

Wesentlicher Bestandteil der Arbeit der Umweltstelle ist die Dokumentation aller umweltrelevanten Vorgänge und Arbeitsabläufe im Unternehmen. Ob bei der Reduzierung von Schall und Erschütterung, beim Energiesparen und Speichern von Energie, bei der Vermeidung oder Reduzierung von Abfall oder bei der Luftreinhalting: Alle Bereiche des Um-

weltschutzes werden laufend untersucht, dokumentiert und weiterentwickelt. Diese kontinuierliche Fortschreibung verschafft einen Überblick über die umgesetzten und erreichten Umweltziele aus den vergangenen Jahren und formuliert gleichzeitig die Programme und Ziele für die Zukunft.

Der Umweltbericht der KVB kann im Internet von der KVB-Seite heruntergeladen werden.

**Beliebte Nachtfahrten****Nur noch  
zwei Termine**

Nach einem lebendigen Jubiläumsjahr „50 Jahre Kölner Seilbahn“ mit vielen Veranstaltungen und besonderen Betriebszeiten wird die Seilbahn am 4. November mit den letzten regulären Fahrten die diesjährige Saison beenden. Dabei gibt es noch zweimal Gelegenheit, mit der Seilbahn nachts über den Rhein zu fahren, um das erleuchtete Kölner Rheinpanorama zu erleben. Am 31. Oktober in der Halloween-Nacht fährt die Seilbahn bis 22.15 Uhr.

Noch länger unterwegs, nämlich bis 2.15 Uhr, ist die Seilbahn am 3. November während der Langen Nacht der Kölner Museen. Gegen Vorlage des Museumsnacht-Tickets gelten folgende Preise: Für Erwachsene kostet die einfache Fahrt drei Euro, die Hin- und Rückfahrt 4,20 Euro. Für Kinder von 4 bis 12 Jahren kostet die einfache Fahrt 1,80 Euro und die Hin- und Rückfahrt 2,20 Euro.



Hoch über dem Rhein wurde die Trauung vollzogen.

**Trauung in fahrender Gondel****Schwebend ins Eheglück**

Zum ersten Mal in der 50-jährigen Seilbahn-Geschichte fand in einer fahrenden Kabine eine standesamtliche Trauung statt. Schwebend in einer goldenen Hochzeitsgondel gaben sich Banu Sezen und Abbas Hadzizukic hoch über dem Rhein das Ja-Wort.

Angelika Barg, Leiterin des Standesamts der Stadt Köln, vollzog diese erste „Schwebende Hochzeit“ am 9. Juni 2007. Es darf also auf ein doppeltes Jubiläum in 50 Jahren

gehofft werden: Die Feier der goldenen Hochzeit des Paares zum 100-jährigen Bestehen der Kölner Seilbahn.



Das Brautpaar mit Standesbeamtin Angelika Barg.



Kölns OB Fritz Schramm übergab den Ehrenamtspreis persönlich an die Vertreter der Schülerinnen und Schüler.

**Ehrenamtspreis für KVB-Projekt****Ausgezeichnete Fahrzeugbegleiter**

Im Team arbeiten, Vorbild sein, überlegt handeln, nicht provozieren lassen und sich nicht in Gefahr bringen – das sind die Leitsätze der Schülerinnen und Schüler, die die Busse und Bahnen der KVB bereits seit 2004 freiwillig als „Fahrzeugbegleiter“ auf den Schulwegen sicher machen.

Das Projekt, das in Zusammenarbeit mit Polizei und KVB entstand, wurde nun mit dem Ehrenamtspreis „Köln engagiert“ ausgezeichnet. Oberbürgermeister Fritz Schramma persönlich überreichte die Preise am 12. August bei der mit über 6000 Gästen besuchten Festveranstaltung an ausgewählte Bürger und Vereine, die

stellvertretend für die über 200 000 ehrenamtlich tätigen Kölner ausgezeichnet wurden. Eine der ausgewählten Schülerinnen, die den Preis im Namen aller entgegennahm, sagte, sie „hilfe gerne anderen, und als Minderjährige hat man dafür nicht so viel Gelegenheit“.

**Täglich im Einsatz**

Zur Zeit sind ca. 230 Schülerinnen und Schüler aus neun Kölner Schulen täglich als „Fahrzeugbegleiter“ im Einsatz. Sie werden von KVB-Trainern und Polizeibeamten in Rollenspielen auf die manchmal nicht einfachen Einsätze vorbereitet.

Dabei geht es um Wahrnehmung, positive sprachliche und körpersprachliche Kommunikation und aktives Zuhören. Wichtig sind auch Freundlichkeit, Höflichkeit und Sicherheit im Auftreten, ein deeskalierendes Verhalten in Konfliktsituationen, selbstverständlich aber auch die notwendige Zivilcourage und die Beachtung des Selbstschutzes.

Im Bereich der insgesamt neun Kölner Schulen, an denen das Projekt erfolgreich durchgeführt wird, hat sich die Stimmung unter den Fahrgästen in Bussen und Bahnen merklich entspannt.

Das Ziel der KVB ist es, mit Hilfe der Schulen eine flächendeckende Ausweitung des Projekts auf das gesamte Betriebsgebiet der KVB zu erreichen.

Wichtig sind auch Freundlichkeit, Höflichkeit und Sicherheit im Auftreten, ein deeskalierendes Verhalten in Konfliktsituationen, selbstverständlich aber auch die notwendige Zivilcourage und die Beachtung des Selbstschutzes.

Zwei Fotoausstellungen boten Einblicke in „10 Jahre Museum“ und in den Bau der Nord-Süd Stadtbahn Köln. Über die Popcorn-Maschine,

**Impressum****KÖLNTAKT**

Kundenzeitung der

Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Scheidweilerstraße 38

50933 Köln

☎ 0221 547-3303

Fax: 0221 547-3115

Verantwortlich: Franz Wolf Ramien

Redaktion: Joachim Berger

Mitarbeit: Gudrun Meyer

KVB, Unternehmenskommunikation

Fotos: KVB AG

Verlag und Druck:

M. DuMont Schauberg

Expedition der Kölnerischen

Zeitung GmbH &amp; Co. KG

Neven DuMont Haus

Amsterdamer Straße 192

50735 Köln

**Buchvorstellung  
Gärten und Parks**

Der Landschaftsverband Rheinland hat das Buch „Gärten und Parks im Rheinland“ herausgegeben, das mehr als 250 Gärten und Parks rechts und links des Rheins ausführlich vorstellt, beschreibt und Tipps zu Anreisemöglichkeiten und Öffnungszeiten gibt. Das Nachschlagewerk mit 288 farbig bebilderten Seiten ist im Wienand Verlag erschienen und für 16,80 Euro im Handel erhältlich.

**Attraktive Rundtour mit Bimmelbahn und Seilbahn****Herrliche Blicke auf Altstadt und Dom**

Für Köln-Touristen und City-Besucher, die ohne lange Fußmärsche die schönen Ansichten der Stadt in überschaubarer Zeit genießen wollen, bietet sich seit kurzem eine neue, attraktive Tour durch die Domstadt: Die Kölner Seilbahn und Wolters Bimmelbahnen bieten eine gemeinsame Rundtour an.

Das Angebot besteht aus einer Rundfahrt mit der Bimmelbahn vom Kölner Dom zum Zoo und zurück und eine Hin- und Rückfahrt mit der Kölner Seilbahn. Zustiegen kann man entweder am Dom, am Zoo oder direkt an der Kölner Seilbahn. Wer am Dom in Wolters Bimmelbahn einsteigt, genießt während der Fahrt zur Seilbahn über die Rheinpromenade einen herrlichen Blick auf den Rhein mit den Rheinterrassen, der Bastei und dem Rheinpark. Von oben sieht die Welt dann ganz anders aus, wenn man die

Silhouette der Stadt und das Rheinpanorama von der Seilbahn aus erlebt.

Zurück geht es wieder mit der Bimmelbahn entlang am Kölner Weinmuseum, am Oberlandesgericht vorbei und durch das Veedel am Eigelstein bis

**Zwischenstopps**

zum Dom. Zwischenauftenthalte im Rheinpark, im Zoo oder zur Besichtigung des Doms sind innerhalb der Betriebszeiten der beiden Bahnen möglich. Die Kombikarte für dieses Sonderangebot, das bis zum Saisonende 2007 gilt, kostet acht Euro für Erwachsene und 4,50 Euro für Kinder. Die Betriebszeiten von Seilbahn und Bimmelbahn gehen täglich von 10 bis 18 Uhr.

 [www.koelner-seilbahn.de](http://www.koelner-seilbahn.de)

**10 Jahre Straßenbahn-Museum Thielenbruch****Buntes Programm begeisterte die Gäste**

Am Tag des offenen Denkmals am 9. September öffnete die Tore der denkmalgeschützten Museumsbahnhallen in Thielenbruch. Ein besonderer Anlass konnte an diesem Tag zusätzlich gefeiert werden: Das Straßenbahn-Museum Thielenbruch der KVB wird in diesem Jahr 10 Jahre alt. Ein buntes Programm erwartete die Besucher, vor allem die jungen Gäste wurden gut unterhalten.

Eingerahmt von Auftritten des 1. Kölner Akkordeon-Orchesters wurde durch KVB-Vorstandssprecher Werner Böllinger eine neue Museumsbahn und ein neuer Museumsbus offiziell in Betrieb genommen, die mit ihrer originellen Gestaltung künftig im Betrieb der KVB auf das Straßenbahn-Museum aufmerksam machen werden. Besonders begehrte war das Mitfahren mit der Ersten Elektrischen, die ohne Unterlass die Museums- und Haltestellenhalben auf dem Rundgleis umkreiste.

Zwei Fotoausstellungen boten Einblicke in „10 Jahre Museum“ und in den Bau der Nord-Süd Stadtbahn Köln. Über die Popcorn-Maschine,

Geschicklichkeitsaufgaben wie den „Elektrischen Draht“ oder die Hüpfburg freuten sich vor allem die Jüngsten unter den Besuchern. Beim Kinderschminke oder beim Auftritt von Zauberer Aladino zeigten sich aber nicht nur die Kinder sondern auch die Erwachsenen begeistert.

Das Straßenbahn-Museum Thielenbruch der Kölner Verkehrs-Betriebe AG wurde vor zehn Jahren eröffnet. Betreut wird das Museum vom Verein

„Historische Straßenbahn Köln“, der die Ausstellung der historischen Fahrzeuge und betrieblichen Relikte betreut und die Ausstellungskonzeption weiterentwickelt. Die ehrenamtliche Betreuung erlaubt zehn Öffnungstage im Jahr – am zweiten Sonntag eines jeden Monats, mit Ausnahme der Winterpause im Januar und Februar. Rund 60 000 Besucher konnten in den letzten zehn Jahren im Straßenbahn-Museum begrüßt werden.



Prominenten Gäste freuten sich über die Eröffnung der Museumsbahn, während sich die Kleinen beim Kinderschminken amüsierten.

**Historischer Kalender****Die Stadt Köln im Spiegel der Zeit**

Mit einer wunderschönen Aufnahme vom Heumarkt aus dem Jahr 1924 präsentiert sich der historische Kalender „Köln damals“ für das Jahr 2008, der wieder im Wienand Verlag in Zusammenarbeit mit der KVB entstanden ist. Viele der Bauten, die auf den Aufnahmen aus den ersten drei Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts zu sehen sind, existieren heute nicht mehr oder sind stark verändert. Trotzdem atmet aus allen Stadtblicken das Leben in Köln – nicht nur, wenn der Dom oder Groß Sankt Martin im Hintergrund zu sehen sind, sondern auch mit den Rhein, den

Brücken und oder dem Verkehr auf Straßen und Plätzen.

Der Kalender ist wie in den früheren Jahren für 12,95 Euro im Buchhandel erhältlich.

