



KVB-Aktion „So nicht!“ ist gestartet

Weg mit dem Dreck in Bus und Bahn

Seit dem 6. November ist es amtlich: In Bussen und Bahnen der Kölner Verkehrs-Betriebe ist der Verzehr von offenen oder alkoholischen Getränken sowie der Verzehr von warmen Speisen und Eis verboten. Der Müll und andere Verunreinigungen, durch den sich viele der Kunden massiv gestört fühlen, soll dadurch bereits im Ansatz reduziert werden. Dazu beitragen



Säckeweise Müll: Toni wird jetzt unterstützt von den „Kehrmännchen“ (v.l.) Rosi, Jacqueline und Gabriela.

sollen darüber hinaus Plakate und Aufkleber in den Fahrzeugen, die im Comic-Stil das Fehlverhalten aufzeigen und mit „So nicht!“ zu richtigem Verhalten auffordern.

Die KVB erweitert ihre Anstrengungen für mehr Sauber-

keit. Seit einigen Wochen werden die Stadtbahnen auch tagsüber an den Endhaltestellen gereinigt, seit Mitte November sind zusätzlich fleißige Kehrmännchen im Einsatz, die im Innenstadtbereich während der Fahrt durch die Fahrzeuge

gehen und groben Müll einsammeln.

Im Bild zu sehen sind die ersten Kehrmännchen in neuen roten Overalls bei ihren Einsätzen in der Innenstadt. Weiteres zur Umsetzung der Sauberkeitskampagne auf Seite 3.



Müll-Sünder erhalten die gelbrote Karte.

Energie-Preiserhöhung und Zuschusskürzungen

Neue Tarife ab Januar

So wie im privaten Bereich wo Teuerungen für Energie und Kraftstoffe die finanziellen Möglichkeiten einschränken, spürt auch der Verkehrsbereich den Kostendruck bei der Energie. Gleichzeitig wurden von Bund und Land die Ausgleichszahlungen für den Schüler-Verkehr oder die Beförderung von Schwerbehinderten spürbar gekürzt. Um die Teuerungen

und wegfallenden Einnahmen ausgleichen zu können, ist eine Anpassung der Tarife zum 1. Januar im gesamten VRS-Bereich erforderlich.

Die Preise der EinzelTickets ab Preisstufe 1 b – das ist das CityTicket für Köln oder Bonn – bleiben auch in 2008 unverändert. Um einmal quer durch Köln zu fahren, beträgt der Preis also unverändert 2,30 Euro. Auch bei den EinzelTickets für Kinder ändert sich nichts. Nur die Kurzstrecke für Erwachsene kostet mit 1,50 Euro 10 Cent mehr. Geringfügige Preiserhöhungen betreffen vornehmlich die Zeitfahrweise.

Warum Sie dennoch auch weiterhin im Nahverkehr ausgesprochen günstig fahren können, lesen Sie auf Seite 6 zusammen mit der VRS-Preistabelle, gültig ab 1. Januar 2008.

Kein Umtausch

Wer 2008 noch TagesTickets, 4erTickets oder EinzelTickets Kurzstrecke des Tarifs 2007 besitzt, kann diese bis 15. Juni 2008 nutzen. Im Hinblick auf diese lange Übergangszeit ist ein Ticket-Rückkauf oder -Umtausch ausgeschlossen.

Verlosung

Musical-Karten zu gewinnen

„We Will Rock You“ ist kein Musical im herkömmlichen Sinn, sondern ein bombastisches Musikspektakel mit über 20 der größten Hits von Queen.

Unter den Lesern der KölnTAKT verlost die KVB drei mal zwei Eintrittstickets für einen Besuch des Musicals im Kölner Musical Dome. Die Karten sind ein halbes Jahr lang gültig, also ein schönes Weihnachtsgeschenk für Freunde oder für sich selbst.

Info & Tickets unter 0211-7344120.

Sie eine Postkarte an die KVB oder eine E-Mail an „info@kvb-koeln.de“, jeweils mit dem Betreff „We Will Rock You“, nennen Sie den Namen des berühmten verstorbenen Queen-Mitglieds. Die Gewinner werden per Los ermittelt, der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



Spekulatius für die Fahrgäste



Auch wenn der Nikolaus heutzutage meist aussieht wie der Weihnachtsmann – der Festtag des Heiligen Nikolaus bleibt traditionell der 6. Dezember, und an diesem Tag kommt er auch in diesem Jahr wieder in ortstüblicher Verkleidung zum Neumarkt, um Fahrgästen und Passanten eine kleine Wegzehrung mit auf den Weg zu geben. 15 000 kleine Tütchen mit jeweils 70 Gramm Spekulatius mit der eingebakenen Silhouette eines Stadtbahnwagens suchen ab 9 Uhr ihre Abnehmer. Der Nikolaus in mehrfarbiger Ausgabe, der die Tütchen verteilt, ist übrigens leicht zu erkennen: In Rot und Weiß gekleidet wie die Kölner Farben.

KVB-Mitarbeiter im Duett mit Marie-Luise Nikuta

„M'r fahre mit d'r Stroßebahn noh Hus“

Jedes Jahr zu Beginn der Karnevalszeit zeigt sich auch wieder die Kehrseite der ungezwungenen Fröhlichkeit. Aber auch beim stimmungsvollen Bummel über den Weihnachtsmarkt reizt der Genuss von Alkohol in Form von Glühwein. Folge: Betrunkene Menschen setzen sich ans Steuer und verursachen zum Teil schwere Unfälle. Dass es anders geht, will die KVB den Bürgern der Stadt musikalisch näher bringen. „M'r fahre mit d'r Stroßebahn noh Hus“ heißt das Lied und



KVB-Mitarbeiter Thorsten Faßbender – alias Libero5 – coverte mit Marie-Luise Nikuta den „Straßenbahn-Song“.

Samstags im Advent

Mehr Busse und Bahnen

Vor allem auf der Ost-West-Strecke wird der Bahnverkehr verdichtet. Von ca. 10.30 Uhr bis 18.30 Uhr wird das Fahrtenangebot zwischen Junkersdorf und Brück verdoppelt. Auch auf der Linie 9 zwischen Ostheim und Neumarkt werden doppelt so viele Fahrten angeboten.

Auf den Omnibuslinien 132, 136, 146 und 159 kommen Gelenkbusse zum Einsatz. Die Linie 159 wird mit zusätzlichen Fahrzeugen verstärkt, um dem erwarteten Andrang Richtung KölnArkaden Rechnung zu tragen. Die Verstärkung für die Buslinie 132 zwischen Meschenich und Heumarkt erfolgt jeweils in Lastrichtung: Von 9 bis 14 Uhr fahren mehr Busse in Richtung Innenstadt, ab 14 Uhr wird der Verkehr stadtauswärts verstärkt.

Aus dem Inhalt

Stationen als Galerien

U-Bahn-Kunst in Ehrenfeld



Seite 2

Neue Busse für saubere Luft

Rußfilter und AdBlue-Technik



Seite 5

Treue Partner

in vier Jahrzehnten

Agile Jubilare: Christa und Leo Wilden



Seite 7

U-Bahn-Kunst in Ehrenfeld

Stationen als Galerien

Bauwerke sind Lebensräume – dies gilt besonders für Bauten im öffentlichen Raum, der allen Bürgern offen steht. Dazu gehören vor allem Verkehrsbauteile wie Haltestellen und U-Bahn-Stationen. Die Gestaltung solcher Räume stellt seit jeher eine besondere Aufgabe dar. Möglichst viele Menschen sollen sich daran erfreuen, sollen Anregung und Abwechslung im Alltag finden.

Ein Beispiel dafür ist die Ehrenfelder U-Bahn, deren Stationen seit rund 16 Jahren auch Ausstellungsräume von Kunst

sind. Insgesamt sechs Haltestellen wurden 1989 und 1992 von international bekannten Künstlern wie Gerd Winner, Karlheinz Marohn oder Heinz Brummack gestaltet, die bei diesem gewagten Vorhaben ganz unterschiedliche Ansätze in die Tat umsetzten. Jede Haltestelle erhielt ein eigenes und unverwechselbares Gesicht.

Eine der auffallendsten Gestaltungen findet sich an der letzten unterirdischen Station der Ehrenfelder U-Bahn, an der Haltestelle „Akazienweg“. Unverkennbar ist die Absicht, dieser Haltestelle den Charakter eines Tores zu geben. Hier beginnt der Einstieg in die Unterwelt. Die Form des Tores findet sich sowohl am oberirdischen Zugang wie auch am Übergang von der unterirdischen Haltestelle in die U-Bahn-Tunnel. Mächtige Steinbalken erinnern an antike Kolossalbauten, in der Balance gehalten durch einen großen runden Felsblock.

Viele Zugänge der Deutung sind möglich. Denn über die äußerliche Gestaltung hinaus finden sich Attribute wie goldene Farbe oder antike Inschriften,



Tore aus Stahl und Stein an den Bahnsteig-Enden an der Station „Akazienweg“.

die weitere Assoziationen ermöglichen. Das Torgebilde an der Oberfläche auf der Zugangsseite zur Treppe trägt die Überschrift „VIATORI ILLEGALI“, frei übersetzt „Dem unrechtmäßig Reisenden“. Ob dies eine Mahnung an potentielle Schwarzfahrer ist? Wer die Haltestelle verlässt, liest dagegen die Worte „IANVA IVDICII“ (das V ist hierbei als U zu lesen), übersetzt „Tor des Gerichts“. Ist auch dies eine Mahnung an Schwarzfahrer, um das schlechte Gewissen zu aktivieren und auf eine mögliche Strafe hinzuweisen?

Der ehemalige Schulleiter der katholischen Grundschule Erlenzweg, Walter Kremp, brachte zusammen mit einer Schulklassen vor zwei Jahren in unmittelbarer Nähe des Zugangs an ei-

ner Hauswand eine Tafel mit möglichen Interpretationsansätzen an, damit die Schulkindesten, die täglich diese Stelle passieren, das Kunstwerk auch verstehen können. Dennoch bleiben viele Fragen offen: Was bedeutet der große goldene Felsblock, der über dem Tor thront? Wird vielleicht auf das Tor zur Unterwelt in der griechischen Mythologie angespielt? Welche Bedeutung hatte für den Bildhauer Heinrich Brummack die Auswahl des Materials, Stahl und Stein? Es ist das reizvolle an dieser künstlerischen Gestaltung, dass es keine endgültige Erklärung gibt. So kann jeder Fahrgast, der hier seine Reise beginnt oder beendet, sich immer wieder aufs Neue seine ganz eigenen Gedanken machen.



Das Tor zur „Unterwelt“.

Nord-Süd Stadtbahn Köln: Tunnelbau

Luft macht gegen Wasser mächtig Druck

Der überwiegende Teil der etwa vier Kilometer langen Strecke der Nord-Süd Stadtbahn Köln konnte unterirdisch im so genannten Schildvortriebsverfahren mit Hilfe großer Tunnelbohrmaschinen gebaut werden. Unter der Philharmonie ist es jedoch nicht möglich, mit diesen Maschinen die Tunnelröhren zu graben. Hier werden die Röhren bergmännisch unter Einsatz von Druckluft aufgeföhren.

Bereits beim Bau des Museumskomplexes in den 80er

Jahren hatte die Stadt Köln die Wegeführung einer zukünftigen Nord-Süd U-Bahn unterhalb der Philharmonie bedacht. So hat man beim Bau bereits Schlitzwände bis in die wasserundurchlässigen Schichten gesetzt, die sich perfekt eignen, dazwischen einen Tunnel vorzutreiben. Diese Wände stehen jedoch so eng aneinander, dass eine Durchfahrt mit einer Schildmaschine nicht riskiert werden konnte. Zu jeder Seite hätte die Maschine nur maximal 15 Zentimeter Abstand zu den Seitenwänden gehabt.

Alternativ zum Vortrieb durch eine Tunnelbohrmaschine werden nun die beiden Tunnel unter der Philharmonie im bergmännischen Vortrieb unter Einsatz von Druckluft hergestellt. Die Druckluft dient dazu, das von unten immer noch anstehende Grundwasser fernzuhalten. Insgesamt werden zwei Tunnel gegraben, die jeweils etwa 100 Meter lang sind. Beide

Bauwerke sind im Mittel zehn Meter hoch und sieben Meter breit.

Auch an der Haltestelle „Chlodwigplatz“ wird dieses Druckluft-Verfahren eingesetzt, obwohl normalerweise beim Haltestellenbau das so genannte Vereisungsverfahren zur Anwendung kommt.

Im Druckluftbereich dürfen ausschließlich Bagger und Stemmeißel genutzt werden, die elektrisch betrieben sind. Dieselgeräte sind unter Druck wegen der mangelnden Belüftung nicht einsetzbar. Es wird Druck von maximal 1,9 bar (19 Meter Wassersäule oder der Druck, der in 19 Metern Tiefe unter Wasser herrscht) eingesetzt. Alle Arbeiter, die im Vortrieb arbeiten, sind besonderen Untersuchungen zur Drucklufttauglichkeit unterzogen worden.

Um vor Ort an die Abbaustelle zu kommen, müssen die Tun-



Beim Ausschleusen, wenn der Druck allmählich verringert wird, erhalten die Arbeiter mit Sauerstoff angereicherte Atemluft.

nelbauer durch eine Druckschleuse in die Arbeitskammer gelangen. Die Schleuse ist permanent von einem Schleusenwärter besetzt, der das Ein- und Ausschleusen regelt.

In der Druckschleuse wird der Druck innerhalb relativ kurzer Zeit aufgebaut, der auch in der Arbeitskammer herrscht. Das Ausschleusen dauert bedeutend länger, da das Blut sich unter Druck mit Stickstoff an-

reichert. Abhängig von der Aufenthaltzeit der Person im Druckluftbereich wird der Druck in der Personenschleuse anhand von „Tauchtabellen“ wieder abgelassen. So wird verhindert, dass der in Blut und Gewebe befindliche Stickstoff bei zu schneller Druckreduzierung frei wird. Hierbei könnte es zu Dekompressionsunfällen und der so genannten „Taucherkkrankheit“ kommen.



Eingang zur Druckschleuse für Personen.

Im Jahr 1825 begann in London der Bau eines Tunnels zur Unterquerung der Themse. Schon damals machten Wissenschaftler den Vorschlag, Druckluft einzusetzen, um das Wasser aus dem Erdreich zu verdrängen – doch ohne Erfolg.

Nicht der Tunnel-, sondern der Brückenbau war in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts der Hauptanwendungsbereich für die Druckluft. Man setzte sie ein, wenn es darum ging, tief unter Wasser Fundamente für die Brückenpfeiler zu setzen. Dafür benutzte man den Senkkasten – französische Caisson, der auf den Grund abgesenkt wird. Durch Einblasen von Druckluft wird

Geschichte mit Überdruck

Mit dem Senkkasten in der Tiefe arbeiten

im Inneren ein Überdruck erzeugt, der das Wasser aus dem Arbeitsraum verdrängt. Die Arbeiter betreten diesen Raum über eine Luftschleuse. Im Inneren des Kastens werden Schlamm und Geröll abgegraben. Dadurch sackt der Caisson immer weiter ab. Gleichzeitig wird auf seinem Deckel der Sockel für den Brückenpfeiler gebaut. Hat er festen Grund erreicht, wird er mit Mauerwerk oder Beton ausgefüllt.

In großem Stil kam diese Technik erstmals 1854 beim Bau der Royal Albert Bridge in

Cornwall zur Anwendung. Wegen der damals noch unerforschten Folgen der Arbeit unter Überdruck starben immer wieder Arbeiter an der so genannten Caisson-Krankheit, die auch Taucherkrankheit genannt wird. Erst 1878 beschrieb der französische Mediziner Paul Bert die Folgen dieser Krankheit zum ersten Mal systematisch. Die von ihm vorgeschlagenen Dekompressionsmaßnahmen machten die Arbeit unter Überdruck zunehmend sicherer.

Im Tunnelbau kam das Druckluftverfahren 1879 in

Antwerpen zum ersten Mal zum Einsatz. Mit dem Schildvortrieb kombiniert wurde es aber erst 1884, als ein 1,83 Kilometer langer Eisenbahntunnel zwischen dem amerikanischen Bundesstaat Michigan und dem kanadischen Ontario gebaut wurde.

Der erste Unterwassertunnel auf dem europäischen Kontinent, der einen großen Fluss unterquerte, war der „alte“ Hamburger Elbtunnel, der zwischen 1907 und 1911 entstand. Die beiden 426 Meter langen Tunnelröhren wurden unter Druckluft aufgeföhren,

um eindringendes Wasser zurückzuhalten. Der Überdruck lag bei zwei Bar.

Als zwischen 1997 und 2000 in Hamburg die vierte Elbtunnelröhre entstand, wurde mit 45 Metern Tiefe ein Weltrekord aufgestellt. Die Tunnelbauer waren dabei einem Überdruck von 4,5 bar ausgesetzt – die Druckluftverordnung zieht die Grenze bei 3,6 bar. Dank eines sorgfältig ausgearbeiteten druckluftmedizinischen Programms, das auf Erfahrungen im Tieftauchen zurückgriff, konnten die zuständigen Behörden die Sondergenehmigungen für die achtzig Einsätze erteilen, die unter diesen Extrembedingungen notwendig wurden.



KVB geht mit Sauberkeits-Aktion in die Offensive

Rote Karte für Getränke, Speisen und Rauchen

Seit Jahren beschwerten sich die Kunden der Kölner Verkehrs-Betriebe über die mangelnde Sauberkeit in den Fahrzeugen. Im Kundenbarometer 2006, einer seit mehreren Jahren regelmäßig durchgeführten Kundenbefragung, wurde dies bestätigt. Die Menschen sind vor allem verärgert über verschmierte Sitze und Fußböden sowie über Verschmutzungen durch Flaschen, Dosen und Essensreste. Oft wird auch Klage geführt über den rücksichtslosen Konsum von Alkohol und Tabak.

Bei einer Telefon-Umfrage des WDR, die gezielt nach einem Ess- und Trinkverbot fragte, sprachen sich 92 Prozent

der Anrufer für ein Ess- und Trinkverbot in Bussen und Bahnen aus.

Die KVB will Abhilfe schaffen, durch mehr Reinigung und durch die Reduzierung der Ursachen, die zu Müll, Verunreinigungen und Belästigungen führen:

1. Der Verzehr von alkoholischen Getränken und anderen Getränken in offenen Behältnissen sowie der Verzehr von warmen Speisen und Eis sind in KVB-Fahrzeugen seit Anfang November verboten.

2. Das bestehende Rauchverbot auf den Bahnsteigen der U-Bahn-Haltestellen und in Bussen und Bahnen soll konsequent beachtet werden. Das seit dem 1. September 2007 gültige Gesetz zum Schutz vor den Gefahren des Passivrauchens stellt z. B. das Rauchen in Fahrzeugen unter Strafe.

3. Die KVB wendet jährlich rund drei Millionen Euro auf zur Reinigung von Fahrzeugen und Haltestellen und zur Entfernung von Schmierereien und Graffiti. Künftig wird dieser Aufwand um 540 000 Euro erhöht: Die Fahrzeuge werden häufiger als bisher gereinigt. Werktags nach der morgendlichen Hauptverkehrszeit wird eine Zwischenreinigung der Fahrzeuge an den Endhaltestellen durchgeführt. In den Nachmittagsstunden wird zusätzliches Reinigungspersonal – mobile Kehrmännchen – in den fahrenden Zügen den Grobmüll wie Papierabfall,



Die Fahrzeuge der KVB werden nun häufiger als bisher gereinigt. Mobile „Kehrmännchen“ sammeln in den fahrenden Zügen den Grobmüll wie Papierabfall, Flaschen und Verpackungen ein.

Flaschen oder Verpackungen einsammeln. An Sonntagen werden zwei mobile Einsatzfahrzeuge bereitgestellt, um bei Verschmutzungen gezielt für mehr Sauberkeit zu sorgen.

4. Mit einer breit angelegten Verständniskampagne werden die Fahrgäste angehalten, ihren Beitrag für mehr Sauberkeit zu leisten und Rücksicht auf mitfahrende Fahrgäste zu nehmen:

● Müll gehört in die Abfallbehälter an den Haltestellen,

● Füße gehören nicht auf die Sitze,

● Verzicht auf den Verzehr von warmen Speisen und Eis in Bus und Bahn,

● Verzicht auf den Verzehr von offenen oder alkoholischen Getränken,

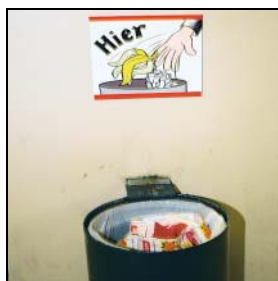
● keine qualmenden Zigaretten auf U-Bahnsteigen und in den Fahrzeugen.

5. Verstöße gegen die ausgesprochenen Verbote werden bestraft. Ab 1. März 2008 wird die KVB konsequent die rechtlichen Grundlagen dafür nutzen.

Piktogramme helfen

Seit Anfang November wird auf das Thema Sauberkeit in Bus und Bahn aufmerksam gemacht. Hauptmotiv der Kampagne für das Ess- und Trinkverbot ist eine gelb-rote Karte mit der Aufschrift „SO NICHT!“.

Im Comic-Stil weisen diverse Motive auf Müllvermeidung und Verzehrerbote hin: Auf Plakaten, Aufklebern in den Fahrzeugen und an den Abfallbehältern. Durch Piktogramme in den Fahrzeugen wird überall auf die neuen Regeln hingewiesen.



Mit einer gezielten Kampagne will die KVB für mehr Sauberkeit in Fahrzeugen und an Haltestellen sorgen.

Die rechtlichen Grundlagen

Rauchverbot

Das Rauchen in Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs ist seit dem 1. September 2007 durch ein Gesetz zum Schutz vor den Gefahren des Passivrauchens untersagt und kann mit Bußgeld bis 1.000 Euro bestraft werden. Nach den allgemeinen Beförderungsbedingungen kann das Rauchen auch auf Bahnsteigen im U-Bahn-Bereich mit 15 Euro Bußgeld belegt werden.

Ess- und Trinkverbot

Eine Anpassung der Allgemeinen Beförderungsbedingungen im Verkehrsverbund Rhein-Sieg bezüglich des Ess- und Trinkverbots - wie oben beschrieben - ist in Vorbereitung. Auf Grund der ausgesprochenen Verbote und der Bekanntmachung über die Hinweisschilder kann das Hausrecht angewendet und der Fahrgast bei Zuwiderhandlung des Fahrzeugs verwiesen werden.

Verunreinigungen

Gemäß der Allgemeinen Beförderungsbedingungen können Verunreinigungen mit einem Bußgeld von 20 Euro belegt werden.



Weihnachtsfahrplan der KVB

Anschluss dank „Rendezvous“

An den Weihnachtsfeiertagen wird das Angebot im Nahverkehr dem veränderten Mobilitätsverhalten der Bevölkerung angepasst. Schon in der Nacht auf den Heiligen Abend wird ein Nachtverkehr im 60-Minuten-Takt gefahren. An Heiligabend wird bis ca. 15 Uhr nach Samstagfahrplan gefahren. Bis 18 Uhr wird anschließend das verstärkte Rendezvousystem im 30-Minuten-Takt angeboten, die Stadtbahnlinien fahren damit wie sonst im wochentäglichen Jahresplan ab 23 Uhr. Die Linie 16 fährt dabei zwischen Wesseling und Bonn-Bad Godesberg im 30-Minuten-Takt. Die Linie 18 verkehrt zwischen Brühl und Bonn im 60-Minuten-Takt. Ab 18 Uhr schließt sich ein Rendezvousystem bis kurz nach 24 Uhr im 60-Minuten-Takt an. Bis 5 Uhr erfolgt dann ein Nachtverkehr im Stunden-

takt wie im üblichen Nachtverkehr an Wochenenden. Im Anschluss erfolgt wieder das Rendezvousystem im 60-Minuten-Takt, bevor um 9 Uhr der Sonntagfahrplan aufgenommen wird. In der Nacht vom 25. auf den 26. Dezember findet ein normaler Nachtverkehr im 60-Minuten-Takt statt.

Im Omnibusbereich wird an Heiligabend bis ca. 15 Uhr nach Samstagfahrplan gefahren – die Linien 131 und 138 mit kleinen Einschränkungen, die Linie 150 entfällt ganz. Danach wird nach einem Sonderplan gefahren, d. h. die meisten Linien fahren lediglich bis 16 Uhr. Bis 20.00 Uhr fahren die Linien 120, 122, 131, 143, 147, 157 und 167.

Am zweiten Feiertag wird bei Bus und Bahn nach Sonntagfahrplan gefahren. Weitere Einzelheiten finden sich in den gedruckten Sonderfahrplänen oder auf der KVB-Internetseite.

Zum Jahreswechsel

Auch an Silvester rund um die Uhr

Bereits in der Nacht vor Silvester fährt die KVB einen Nachtverkehr im 60-Minuten-Takt. Am 31. Dezember wird nach Samstagfahrplan gefahren. Der übliche 15-Minuten-Takt wird jedoch bis über 1 Uhr hinaus verlängert. Anschließend gibt es einen Nachtverkehr im 30-Minuten-Takt, allerdings ohne die Linie 13. Dieses Angebot wird bis 9.15 Uhr am Neujahrsmorgen aufrechterhalten. Wegen der großen Menschenmenge, die Jahreswechsel und Feuerwerk auf der Deutzer Brücke erleben wird, werden die Linien 1, 7 und 9 in der Silvesternacht von 22.30 Uhr bis 1.30 Uhr getrennt. Linksrheinisch fahren diese Linien bis Neumarkt, rechtsrheinisch verkehren die Linien 1 und 9 bis Bahnhof Deutz/Messe, die Linie 7 bis Deutzer Freiheit.

Fahrplanwechsel

Kleine Anpassungen

Am 9. Dezember findet ein Fahrplanwechsel statt, es werden jedoch lediglich kleinere Anpassungen vorgenommen.

Die Haltestelle „Waldecker Straße“ der Linie 3 wird umbenannt in „Buchforst, Waldecker Straße“. Die Haltestelle „Bonnentor“ der Linie 133 heißt künftig „Marktstraße“, die Haltestelle „Kiesgrubenweg“ der Linie 135 findet mit „IKEA Godorf“ eine wesentlich genauere Ortsbezeichnung.

Auf der Linie 12 wird im Abendverkehr wochentags eine zusätzliche Fahrt ab Merken eingesetzt, die auf die Arbeitszeiten bei ortsansässigen Unternehmen abgestimmt ist. Bei weiteren Linien wie z. B. der Omnibuslinie 145 werden im Abendverkehr Anpassungen vorgenommen, um bessere Anschlüsse zu erreichen.

Nachgefragt

Leserbriefe zur Sauberkeit

Ihre Kundenzeitung ist informativ und gut aufgemacht. Aber lei der hat der Bericht „Kampagne für mehr Sauberkeit“ (Köln TAKT Nr. 7, die Red.) meine Mutter und mich verstimmt. In den Bahnen befinden sich nicht nur hin und her rollende Flaschen und Dosen, wie Sie schreiben. Wir haben schon Lebensmittel von Imbissbuden, ausgelaufene Milchpackungen und Joghurt auf dem Boden vorgefunden. Und abends einmal den Inhalt eines Magens.

Statt ein teures Reinigungsprogramm zu starten, gibt es eine einfache und sicherlich billigere Lösung. Verboten Sie den Verzehr von Lebensmitteln in Ihren Fahrzeugen! Große Schilder an den Türen und in den Fahrzeugen verursachen auch Kosten, aber sicher deutlich weniger als zusätzliches Reinigungspersonal. Bei Fahrtauskontrollen könnten Ihre Mitarbeiter gleichzeitig essende und trinkende Fahrgäste auf das Verzehrerbot hinweisen. Schon Ulrich Wickert hat sich darüber aufgeregt, dass die Menschen auf der Straße und unterwegs essen. Eine Unsitte, vor der Sie sich und Ihre Fahrgäste schützen können. Denn es ist nicht angenehm, dass man fast mit Ketchup des Gegenübers bekleckert wird oder der Geruch von Döner oder Curry wurst verströmt wird. Also bitte, liebe KVB: Verboten Sie den Verzehr von Lebensmitteln jeglicher Art in Bus und Bahn.

Marlene und Trude E.

Was musste ich da lesen (www.kvb-koeln.de, die Red.)? „Mit der zusätzlichen Reinigung einhergehen wird daher dann ein Verbot von warmen Speisen, offenen heißen Getränken und alkoholischen Getränken, deren Konsum in Bus und Bahn unter sagt wird.“ Naja, dann fahre ich halt mit dem Auto durch Köln oder mit dem Rad und spare mir das Ticket! Nur weil halt mehr speißige Omas und Opas auf Ihrer Service Hotline anrufen und sich über ein paar Döner Spure auf dem Boden beschweren, sollten Sie sich nicht die Kaffee trinkende Pendler und das Bier trinkende Partyvolk vergraulen. Die Bahn ist zum Fahren da und nicht zum Saubersein.

P. N.

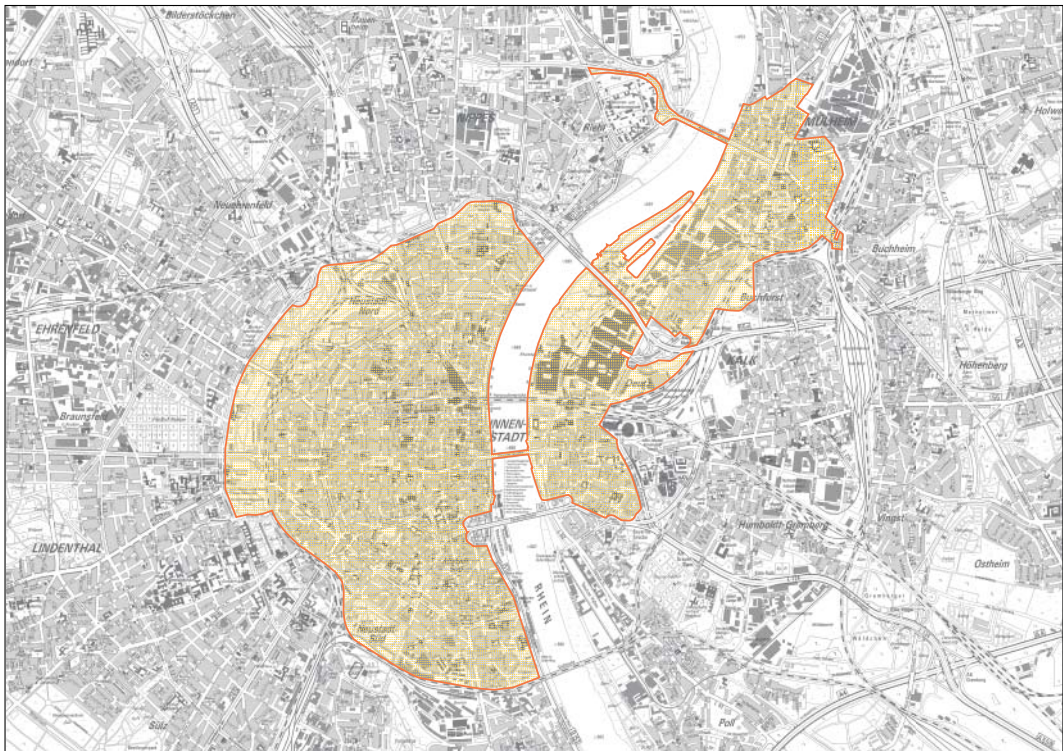
Mit Genugtuung lese ich in Ihrer Nr. 7 (KölnTAKT, die Red.), dass die KVB jetzt endlich etwas gegen die Unsitte mancher Fahr„gäste“ (Getränke und warme Speisen zu sich zu nehmen, zu unternehmen gedenken. (Warum nicht schon früher?)). Es nerven ja nicht nur die manchmal unerträglichen „Düfte“, die durch die Bahn wehen. Auch die „Hoppaläs“, wie Sie sie verniedlichend nennen, verursachen nicht nur übertriebene Pfützen auf Sitzen und Böden, sondern zuweilen auch Beschmutzungen an der Kleidung der anderen Fahrgäste. (Da erhebt sich doch die Frage: Wer trägt denn eigentlich die Reinigungskosten?). Nach den bisherigen Erfahrungen be zweifle ich jedoch, ob das Vorzeigen von bunten Karten und Ermahnungen bei diesen rücksichtslosen Zeitgenossen etwas bewirken werden.

Friedel B.

Umweltzone wird zum 1. Januar 2008 Realität

Plakette sorgt für freie Fahrt in die Kölner City

Ab dem 1. Januar 2008 wird die Kölner Innenstadt zur Umweltzone. Dort gelten dann Verkehrsbeschränkungen, um die Luftqualität dauerhaft zu verbessern. Verkehrsschilder mit der Aufschrift „Umweltzone“ machen das Gebiet kenntlich, vergleichbar mit einer Tempo-30-Zone. In dieser Zone dürfen dann nur noch abgasarme Fahrzeuge fahren, die über eine Feinstaubplakette in den Farben rot, gelb oder grün verfü-



Die Kölner Umweltzone verläuft linksrheinisch zwischen Südbühnenbrücke und Zoobrücke vom Rhein bis zur Inneren Kanalstraße. Rechtsrheinisch umfasst sie Teile von Mülheim inklusive Mülheimer Brücke und Deutz. Zoobrücke und Severinsbrücke bleiben frei befahrbar.

Grafik: Stadt Köln

gen. Für alle anderen Fahrzeuge gilt ein Fahrverbot. Dies betrifft nicht nur Kölner, sondern auch Besucher der Stadt.

Die Umweltzone erstreckt sich linksrheinisch entlang des Eisenbahntrings und mit einer virtuellen Verlängerung nach Norden bis zum Rhein. Rechtsrheinisch sind Teile von Deutz und Mülheim betroffen. Die Gesamtfläche umfasst 16 Quadratkilometer. Von Westen kann man die Umweltzone auf der Inneren Kanalstraße umfahren, von Süden auf der Rheinuferstraße. Auch Zoo- und Severinsbrücke bleiben für alle Fahrzeuge offen. Die Zufahrt zu Messe und Kölnarena ist über die jeweiligen Autobahnzubringer möglich.

Welches Auto innerhalb der Umweltzone fahren darf, hängt von der Schadstoffgruppe ab. Diese orientiert sich an der Europäischen Abgas-Norm. Pkw, Busse und Lkw werden nach ihren Abgaswerten in vier Schadstoffklassen eingeteilt.

Auf den runden, farbigen Plaketten in rot, gelb, grün sind die Nummern der Schadstoffgruppen 2, 3 und 4 angegeben. Fahrzeuge der Gruppe 1 erhalten keine Plakette. Die vier Gruppen entsprechen bei Diesel-Fahrzeugen den Euro-Normen 1 bis 4. Die Nachrüstung mit einem Partikelfilter hat die Einstufung in die nächst bessere Schadstoffgruppe zur Folge. Für Benziner gibt es nur zwei Kategorien: Schadstoffgruppe 1 ohne Plakette für Fahrzeuge ohne oder mit nur ungeregeltem Katalysator sowie Schadstoffgruppe 4 mit grüner Plakette für alle anderen Autos mit Otto-Motor.

Die Plaketten gibt es bei der Kfz-Zulassungsstelle, im Kundenzentrum Innenstadt, den Mel-

dehallen der Bezirksrathäuser sowie überall dort, wo die Abgasuntersuchung (AU) durchgeführt wird. In der Schildergasse werden bis Weihnachten samstags von 11 bis 18 Uhr Feinstaubplaketten ausgegeben. Die Feinstaubplakette kostet bei den städtischen Ausgabestellen fünf Euro. Sie gilt unbeschränkt, solange das Auto dasselbe Kennzeichen hat, auch in allen anderen deutschen Umweltzonen.

Wer einen „Bewohnerparkausweis“ oder einen „Regio-Handwerker-Park-

ausweis“ hat, braucht erst nach Ablauf der Gültigkeitsdauer eine Plakette. Anwohner ohne Parkausweis können eine Kopie des Fahrzeugscheins oder der Zulassungsbescheinigung hinter die Windschutzscheibe legen. Diese Regelung gilt bis zum 30. Juni 2008. Wer nach dieser Übergangszeit keine

Plakette bekommt und sein Auto nicht nachrüsten lassen kann, muss eine Ausnahmege-nehmigung beantragen.

Autofahrer, die mit einem Fahrzeug ohne Plakette in der Umweltzone fahren, müssen ein Bußgeld in Höhe von 40 Euro bezahlen. Außerdem gibt es einen Punkt beim Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg.

In die Umweltzone nur mit Plakette

Schadstoffgruppe	1	2	3	4
Plakette	Keine Plakette	Rot	Gelb	Grün
Anforderungen für Diesel	Euro 1 oder schlechter	Euro 1 oder Euro 2 mit Partikelfilter	Euro 3 oder Euro 2 mit Partikelfilter	Euro 4 oder Euro 3 mit Partikelfilter
Anforderungen für Benziner	ohne geregelten Katalysator			Euro 1 mit geregeltm Katalysator

Grafik: Kluth

Bioteknik, Bionik oder ähnliche Wortbildungen aus Technik und Biologie deuten auf verblüffende Verfahren hin, die immer mehr Einzug halten: Prozesse, die der Natur abgeschaut werden, helfen auch in der hoch technisierten modernen Welt. Die Reinigung der Stadtbahnen bei der KVB erfolgt künftig mit Hilfe der Natur. Anstelle von chemischen Reinigungsmitteln sorgen Sonne, Regen und Titandioxid für Glanz auf dem Stadtbahn-lack.

Vielen Menschen ist der sogenannte Lotus-Effekt bekannt: Von den Blättern der Lotus-Pflanze kullert das Regenwasser in großen und kleinen Kugeln einfach herab, ohne dass das Blatt augenscheinlich nass wird. Die Ursache liegt darin, dass die Oberfläche nicht glatt ist, sondern aus einem Teppich vieler feiner Spitzen besteht. Das Wasser kann sich nicht verteilen, sondern wird durch seine eigene Oberflächenspannung gezwungen,

Trick mit Bionik

Dank Lotus-Effekt kommt Glanz von allein

sich zu kugeln, zusammenzuballen, und rollt deshalb vom Blatt einfach herunter.

Solche Vorgänge, bei denen das Wasser von der Oberfläche abgestoßen wird, werden als hydrophob bezeichnet. Es gibt aber auch den genau gegenteiligen, hydrophilen Effekt: Eine Oberfläche kann so beschaffen sein, dass sie das Wasser geradezu anzieht: Das Wasser verteilt sich völlig gleichmäßig, seine Oberflächenspannung wird stark herabgesetzt, der Wasserfilm läuft gleichmäßig von der Oberfläche herunter – auf diese Art und Weise arbeitet der Klarspüler in der Spülmaschine, der dadurch Wasserflecken durch trocknende Tropfen auf den Gläsern verhindert.

Seit kurzem setzt die KVB eine Flüssigkeit ein, die auf den Lack der Schienenfahrzeuge aufgetragen wird. Diese Flüssig-

keit erzeugt aber nicht nur eine hydrophile Oberfläche, von der das Wasser vollständig und ganz leicht abläuft. Vielmehr wird gleichzeitig ein photokatalytischer Prozess ausgelöst, verursacht durch die chemische Verbindung Titandioxid.

Die Moleküle, d. h. die kleinsten Teilchen dieser Verbindung, sorgen unter Lichteinfall dafür, dass sich organische Verschmutzungen zersetzen. Wenn es regnet, werden die zerfallenen ehemaligen Schmutzbestandteile mit dem ablaufenden Wasserfilm einfach abgezogen, und das Fahrzeug ist sauber – nur durch Licht, Wasser, die hydrophile Oberfläche und den eingesetzten Katalysator Titandioxid, der sich selbst bei diesem Vorgang nicht verbraucht.

Die KVB ist das erste Verkehrsunternehmen in Deutschland, das diese Technologie bei seinen Fahrzeugen einsetzt. Geliefert wird der „Wundstoff“ von der Schleidener Firma GPN GmbH, die spezialisiert ist auf Oberflächenveredelung mit Photokatalyse und Nanotechnik sowie Luftreinigung. Der Geschäftsführer des Unternehmens, Dr.-Ing. Chatty, ist sich sicher: „In wenigen Jahren befinden wir uns im Nano-Zeitalter, in der Ära der Nanotechnologie und Photokatalyse. Wir werden uns an Glasscheiben und Keramiken gewöhnt haben, die man nicht mehr putzen muss, oder an Gebäudefassaden, die nicht mehr so schnell verschmutzen, weil sie mit einer selbstreinigenden Beschichtung aus nanoskaligen Titandioxidteilchen versiegelt sind.“

Photokatalyse:

Ein Katalysator ist ein Stoff, der eine bestimmte chemische Reaktion anregt und ermöglicht, ohne sich selbst zu verbrauchen. Beispiel in der Natur ist das Blattgrün, das sogenannte Chlorophyll. Als Katalysator ermöglicht es die Umwandlung des in der Luft enthaltenen Kohlendioxids in pflanzliches Material, also in organische Substanz.

Nanotechnologie:

Das Wort wurde abgeleitet von der Längeneinheit Nanometer, das ist der milliardste Teil eines Meters. Auf einem Nanometer finden gerade mal vier Titandioxidteilchen Platz – deshalb wird von Nanotechnologie gesprochen, weil die beschriebenen Prozesse in dieser Größenordnung ablaufen. Die einzelnen Teilchen des Titandioxids wirken als Katalysator: Der Vorgang verläuft nur umgekehrt wie beim Chlorophyll, d. h. organische Substanz wird nicht geschaffen sondern zerstört.



Katalysator, Rußfilter, AdBlue-Technik

Neue Busse für saubere Luft

Fünfzehn neue, hochmoderne Citaro-Gelenkbusse sind in den letzten Wochen an die KVB ausgeliefert worden. Abgas-technisch sind diese Omnibusse auf dem neuesten Stand, sie verfügen standardmäßig über eingebaute Rußfilter. Außerdem wird bei ihnen die so genannte AdBlue-Technik eingesetzt, die von den Bluetec-Motoren aus dem LKW-Bereich bekannt ist. Dabei werden durch Zugabe eines chemischen Additivs in den Abgasstrom die Stickoxide eliminiert, die nachweislich für schwere Lungenkrankheiten verantwortlich sind. Diese Omnibusse entsprechen damit schon jetzt der Euronorm 5, die erst ab 2008 zur Anwendung kommt.

Im Jahre 2008 wird die KVB neben zwei Fahrtschulwagen insgesamt über 199 Omnibusse für den Fahrgasteinsatz verfügen. 109 Fahrzeuge sind Standard-Omnibusse, 90 Fahrzeuge sind Gelenkbusse, die in Zukunft verstärkt beschafft werden. In diesen 199 Omnibussen ist neben der erwähnten neuen Serie bereits ein weiteres Auslieferungslos von 15 modernen Gelenkbusen mit Rußfilter und AdBlue-Technik eingerechnet, die im Frühjahr 2008 ausgeliefert werden. Darin eingeschlossen sind auch 15 Citaro-Gelenkbusse, die mit AdBlue-Technik und Katalysator ausgerüstet sind und damit der EU-Norm 4 entsprechen.



Insgesamt 199 Busse werden 2008 für die KVB im Einsatz sein, unter ihnen 90 Gelenkbusse.



Die zahlenmäßig größte Gruppe sind 118 Citaro-Omnibusse, die zwischen drei und sechs Jahren alt sind, jedoch bereits über Rußfilter verfügen und damit der EU-Norm 3 entsprechend. Auch die 36 verbleibenden Omnibusse aus dem Baujahr 1999 werden im Jahr 2008 mit Rußfiltern nach-

gerüstet. Die Abgase der KVB-Omnibusflotte werden damit im nächsten Jahr so gut wie rußfrei sein.

Die KVB leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Reinhaltung der Luft in Köln und wird durch die Einrichtung der links- und rechtsrheinischen Umweltzone keine Probleme haben.

Für Flugreisende Bus nach Weeze

Busunternehmen im Unternehmensverbund der KVB, betreibt schon seit 2003 täglich eine regelmäßige Verbindung von Köln über Düsseldorf Hauptbahnhof und die Düsseldorf Messe bis zum Airport Weeze.

Seit Oktober ist das Angebot erweitert worden: Jetzt starten die Omnibusse bereits in

Brühl, um dann über den Kölner Hauptbahnhof weiter den beschriebenen Weg bis nach Weeze zu nehmen. Die erste Abfahrt erfolgt in Brühl um 1.45 Uhr, ab Köln Hauptbahnhof fährt der erste Omnibus um 2.30 Uhr, Ankunft in Weeze ist morgens um 5 Uhr.

Weitere Informationen durch SOV Omnibusverkehr GmbH: Telefon: 02233-7900 oder im Internet unter www.schillinggruppe.de.

Sparen beim Fahrzeugbedarf

Alte Bahnen aufgemöbelt

Lieferzeiten für neue Omnibusse oder Bahnen sind beträchtlich. Wenn ein Verkehrsunternehmen daher mit steigenden Fahrgastzahlen rechnet oder zusätzliche Strecken in Betrieb nehmen will, muss schon Jahre vorher der Bedarf frühzeitig geplant werden, damit zum Einsatzzeitpunkt der entsprechenden Fahrzeugpark zur Verfügung steht. Die KVB plant daher bereits jetzt den Fahrzeugpark für den Zeitpunkt, wenn die Nord-Süd Stadtbahn Köln und möglicherweise auch eine Verlängerung der Linie 5 nach Ossendorf in Betrieb genommen wird.

Im Niederflernetz wird vorerst keine Veränderung erwartet. Es stehen insgesamt 193 Schienenfahrzeuge zur Verfügung. 124 davon sind Niederflurfahrzeuge vom Typ K4000 aus dem Jahr 1995, 69 Fahrzeuge sind vom allerneuesten Typ K4500.

Im Bereich der Hochflur-Stadtbahnwagen ist die erste Generation, die Siemens-DUEWAG-Stadtbahnwagen der Serie 2000 aus dem Jahr 1978, mittlerweile durch 59 hochmoderne K5000 ersetzt. Zusammen mit den weiteren älteren Stadtbahnwagen der Serien 2100, 2200 und 2300, stehen insgesamt 170 hochflurige Stadtbahnwagen zur Verfügung. Für den Betrieb auf der Nord-Süd Stadtbahn Köln müssen extra noch zwölf weitere hochflurige Stadtbahn-Fahrzeuge beschafft werden.

Für die mögliche, aber noch nicht endgültig beschlossene Streckenverlängerung nach Ossendorf hält die KVB vorerst vier alte Fahrzeuge der Serie 2000 weiter in Betrieb.

Einen Sonderfall stellen die noch im Einsatz befindlichen 28 Hochflur-Stadtbahnwagen der Serie 2100 dar, die aus den Baujahren 1984/1985 stammen. Diese Fahrzeuge hätten in wenigen Jahren das Ende ihrer kalkulierten Lebenszeit erreicht. Um Geld zu sparen, plant die KVB, diese Fahrzeuge von Grund auf zu sanieren und für einen Einsatz von weiteren 20 bis 30 Jahren fit zu machen.

Im kommenden Jahr soll ein erstes Fahrzeug völlig zerlegt

werden, sämtliche Teile werden geprüft, aufgearbeitet oder erneuert. Wesentliche Veränderungen dabei: Da die KVB ohnehin alle Einsätze als Doppelzug fährt, wird je Fahrzeug auf einen Triebkopf verzichtet – mehrere Sitzplätze lassen sich dadurch gewinnen. Die überarbeiteten Fahrzeuge werden dann wie die Serie 2200 jeweils am rückseitigen Ende gekuppelt. Auch dann entsteht wieder ein Doppelzug mit je einem Triebkopf an den Enden. Weiterer Vorteil: An den Triebköpfen kann auf die schwere, bei Unfällen nachteilige Kupplung verzichtet werden, dafür wird eine leichte, schwenkbare Notkupplung eingebaut.

Für einen neuen, voll ausgerüsteten Stadtbahnwagen muss derzeit mit einem Preis von ca. 2,5 Mio. Euro gerechnet werden. Die Aufarbeitung der alten Bahnen wird zurzeit mit 1,6 Mio. Euro veranschlagt. Die Einsparung würde also rund 25 Mio. Euro betragen können. Die Entscheidung darüber wird Ende 2008 fallen, wenn die Ergebnisse für den Umbau des ersten Fahrzeugs ausgewertet sind.



Die Wagen der Serie 2100 (oben) sollen schwenkbare Kupplungen (unten) erhalten.



Kölnern, die mit dem Flugzeug verreisen wollen, bieten sich viele Möglichkeiten. Nicht nur der eigene Flughafen Köln/Bonn bietet zahlreiche und preisgünstige Flugmöglichkeiten, auch die Flughäfen Frankfurt und Düsseldorf sind in erreichbarer Nähe. Sogar zum Airport Weeze am Niederrhein mit seinen preiswerten Angeboten gibt es einen Omnibus-Verkehr. Die Schilling Omnibusverkehr GmbH, ein

Netzausbau geht 2008 weiter

Gleiserneuerungen und Umgestaltung der U-Bahn-Station „Ebertplatz“

Nach den umfangreichen Ausbaumaßnahmen im südlichen Bereich der Linie 12 und der Anhebung der Bahnsteige an den U-Bahn-Stationen Appellhofplatz und Poststraße geht auch im nächsten Jahr der Netzausbau bei der KVB weiter.

Eine bedeutende Maßnahme ist dabei der Umbau des Ebertplatzes. Geplant ist der Neubau von zwei Mittelbahnsteigen sowie einer Anpassung der Gleise auf einer Länge von 120 Metern einschließlich der Erneuerung von zwei Weichenanlagen. Während dieser Arbeiten können die Bahnsteige Richtung Reichenspergerplatz und Richtung Hansaring nicht angefahren werden, mit den Linien 5, 12, 15, 16 und 18 sind fast alle wichtigen Innenstadtlinien während der Bauzeit betroffen. Die Kernbauphase wird daher voraussichtlich in die Ferienzeit

von Ende Juni bis Mitte August gelegt werden.

Fortgesetzt wird die Gleiserneuerung im Zuge der Linie 13. Zwischen der Dürener Straße und der Gleueler Straße müssen die Gleise erneuert werden,

dazu kommt die Fahrbahndecken-Erneuerung durch die Stadt Köln. Um die Arbeiten durchführen zu können, ist es erforderlich, die Linie 13 in diesem Bereich zu trennen. Als Bauzeit ist die zweite Hälfte

März 2008 vorgesehen.

Im Bereich der Einmündung Simonskaul in die Neusser Straße ist eine Sanierung des Entwässerungskanal erforderlich. Dabei müssen auch die Weichenkreuzungen der KVB-

Gleise erneuert werden, die von der Neusser Straße in Richtung Hauptwerkstatt führen. Zeitgleich ist auch die Gleiserneuerung im Streckenabschnitt zwischen den Haltestellen „Scheibenstraße“ bis „Wilhelm-Sollmann-Straße“ geplant. Dabei wird es zu einer Trennung der Linien 12 und 15 in diesem Bereich kommen. Diese Pause ist für den 1. bis 4. Mai 2008 vorgesehen.

Notwendig ist auch die Erneuerung der Gleise auf dem Ehrenfeldgürtel im Bereich der Eisenbahnunterführung zwischen Venloer Straße und Hüttenstraße sowie die Erneuerung der Gleise und der Weichenanlage auf der Eifelstraße. Wegen der beengten Platzverhältnisse wird man an diesen Stellen entweder den Stadtbahnverkehr unterbrechen oder die Fahrbahnen für den Individualverkehr sperren müssen.



Ab Mitte März sollen die Bauarbeiten an der Linie 13 fortgesetzt werden.

Mit dem Abonnement mobil ohne Grenzen

Wer clever ist, fährt Bus und Bahn mit Flatrate

Wer meint, das Fahren mit Bus und Bahn sei grundsätzlich teuer, der liegt gründlich daneben. Das, was unter dem Begriff „Flatrate“ zurzeit Furore macht und den Telekommunikationsunternehmen scharenweise die Kunden zutreibt, gibt es im öffentlichen Personennahverkehr schon lange: Die ZeitTickets, vor allem die ZeitTickets im Abonnement. Wer ein solches Ticket in der Tasche hat, fährt preislich bei der Einzelfahrt geradezu unglaublich günstig.

Der Begriff Flatrate setzt sich aus den englischen Wörtern „flat“ für flach oder eben und „rate“ für Gebühr zusammen. In der englischen Sprache ist damit ein Produkt oder eine Dienstleistung gemeint, für die ein Pauschalpreis berechnet wird ohne Rücksicht auf die Nutzung der Dienstleistung oder die Abnahmemenge des Produkts.

Nur 80 Cent pro Fahrt

Genau dieses Prinzip wird auch bei den ZeitTickets und den ZeitTickets im Abo angewendet, beim JobTicket, beim SemesterTicket oder beim SchülerTicket. Man bezahlt eine feste Summe, dafür kann dann beliebig oft gefahren werden. Aus den Statistiken ist abzulesen, dass daraus letztendlich für die einzelne Fahrt sich ein Preis ergibt, der mit den Preisen für EinzelTickets nur noch wenig gemein hat.

Aus den Absatzzahlen der einzelnen Tarife, aus den Fahrgastzahlen und einer aus der Erfahrung zu Grunde gelegten Nutzungshäufigkeit des einzelnen ZeitTickets lässt sich in der Einnahmestatistik der KVB der Preis für eine einzelne Fahrt errechnen, den ein Inhaber eines ZeitTickets letztlich zahlt. Für eine Berechnung über sämtliche ZeitTickets bei den Erwachsenen ergibt sich bei einer Einnahme je Fahrt von gerade mal etwas mehr als 80 Cent.

Bei den Fahrten, die über die ZeitTickets junger Leute errechnet werden, also bei den Tickets für Auszubildende, Schüler und Studenten, sieht es noch besser aus: Hier beträgt der Preis für die einzelne Fahrt gerade mal etwas mehr als 40 Cent.

Die KVB und andere Verkehrsunternehmen verhalten sich hier genau so wie ein Händler auf dem Markt und im Wirtschaftsleben. Je mehr von einer Ware abgenommen wird, desto höhere Rabatte kann der Käufer erwarten, d. h. der Preis für das einzelne Produkt oder die einzelne Dienstleistung wird immer geringer. Selbstverständlich hat auch das Verkehrsunternehmen dadurch Vorteile – wie in anderen Wirtschaftsbereichen auch: Der

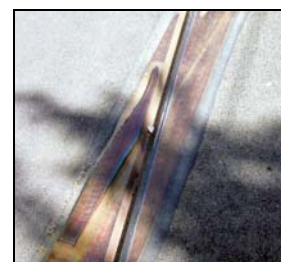
Aufwand, der sonst bei jedem EinzelTicket durch Verkaufsstellen, Automaten, Personal und Absatzmanagement entsteht, und zwar bei jedem einzelnen Ticket, fällt bei einem ZeitTicket nicht bei jeder Nutzung an, sondern im Prinzip nur einmal.

Den Begriff „Flatrate“ im Nahverkehr zu verwenden ist sogar ehrlicher als im Bereich der Telekommunikation. Dort finden sich immer wieder Tricks, um bestimmte Dienstleistungen doch zu begrenzen, z.B. durch Unterbrechung der Internetverbindung nach einiger Zeit oder durch eine Begrenzung der Datenschnelligkeit oder der Datenmenge. Wer dagegen bei der KVB ein ZeitTicket erwirbt, erhält eine echte Flatrate: Mit einem ZeitTicket kann der Inha-

ber so oft fahren wie er möchte – es bleibt bei dem einmal bezahlten Preis. Und wenn er noch häufiger fährt als in den genannten statistischen Berechnungen angenommen, wird für ihn der Einzelpreis je Fahrt noch niedriger.

Weitere kostenlose Vorteile: Je nach Ticket die Mitnahme eines Fahrrads, einer weiteren Person oder gar der halben Familie, oder die Nutzung durch eine andere Person. Außerdem ist Fahren mit Bus und Bahn die wirksamste Methode, persönlich etwas für die Umwelt zu tun.

Ein bequemes ChipTicket mit der Flatrate für unbegrenztes Fahren im Vergleich zu ständig steigenden Preisen an der Zapfsäule: Was grundsätzlich teurer ist, liegt auf der Hand!



Das Herzstück, über das sich alle Anwohner freuen.

Herzstück für Anwohner Geräuschlose Weiche

Beim Ausbau der Linie 12 von der Eifelstraße bis Zollstock wurde eine Bauform gewählt, die Erschütterungen und Geräuschemissionen dämpft oder ganz beseitigt. Am Eifelplatz wurde zusätzlich eine besondere Maßnahme ergriffen, um Geräusche beim Überfahren einer Weiche zu eliminieren: Erstmals wurde in Köln eine Weiche mit Überlaufherzstück eingebaut.

An vielen Stellen im Stadtbahnnetz der KVB gibt es Gleiswechsel, die den Stadtbahnzügen ein Wechseln auf das andere Gleis ermöglichen – wichtig etwa im Falle einer Störung. Der Nachteil jeder Weichenanlage: Sie erzeugt beim Überfahren Lärm. Dort, wo die Schienen aus zwei Richtungen im spitzen Winkel aufeinander treffen, muss die Lauffläche des Gleises unterbrochen werden, damit der Spurrand des Rades, das die andere Schiene befährt, Platz zum Durchlaufen hat. Man nennt diese Stelle auch Herzstück. Werden Lücken im Gleis der Haupttrichtung überfahren, so entsteht unvermeidbar ein hörbarer Schlag.

Beim Überlaufherzstück an der Eifelstraße gibt es im Gleis der Hauptfahrtrichtung keine Unterbrechung. Die Räder fahren – zur Freude der Anwohner – geräuscharm über den Herzstückbereich der Weiche.

Die neuen Tarife ab Januar 2008

Preistafel 1.1.2008

Einzel- und 4erTickets

EinzelTicket Erwachsene	1,50 €
EinzelTicket Kinder	0,90 €
4erTicket Erwachsene	5,60 €
4erTicket Kinder	3,50 €

KurzzeitTickets

TagesTicket 1 Person	5,20 €
TagesTicket 5 Personen	7,60 €

Zeittickets Erwachsene

WochenTicket	13,70 €
MonatsTicket	53,20 €
MonatsTicket im Abo	45,80 €
Formel 9Ticket	37,80 €
Formel 9Ticket im Abo	32,50 €
Aktiv 60Ticket	31,40 €

Zeittickets Auszubildende

MonatsTicket Azubi	42,30 €
Schülerjahresticket	37,00 €
StarterTicket	37,20 €
JuniorTicket	14,30 €
JuniorTicket im Abo	12,30 €

K	1a	1b	2a	2b	3	4	5
---	----	----	----	----	---	---	---

1,50 €	1,90 €	2,30 €	2,30 €	3,20 €	4,10 €	6,30 €	9,30 €
0,90 €	0,90 €	1,20 €	1,20 €	1,60 €	2,10 €	3,20 €	4,70 €
5,60 €	6,50 €	8,10 €	8,10 €	11,30 €	14,50 €	22,20 €	32,80 €
3,50 €	3,50 €	4,50 €	4,50 €	6,10 €	8,00 €	12,00 €	17,70 €

5,20 €	6,70 €	6,70 €	8,20 €	10,30 €	14,40 €	19,60 €
7,60 €	9,80 €	9,80 €	12,50 €	15,00 €	20,00 €	26,00 €

13,70 €	18,90 €	18,90 €	23,70 €	28,80 €	42,40 €	51,90 €
53,20 €	72,80 €	72,80 €	91,90 €	111,00 €	165,20 €	199,90 €
45,80 €	62,60 €	62,60 €	79,10 €	95,50 €	142,10 €	171,90 €
37,80 €	50,60 €	50,60 €	57,50 €	70,00 €	82,80 €	99,90 €
32,50 €	43,50 €	43,50 €	49,50 €	60,20 €	71,20 €	85,80 €
31,40 €	41,90 €	41,90 €	46,80 €	56,90 €	67,40 €	78,90 €

42,30 €	54,30 €	54,30 €	68,50 €	83,00 €	123,30 €	149,30 €
37,00 €	47,30 €	47,30 €	61,50 €	74,70 €	111,10 €	134,60 €
37,20 €	47,50 €	47,50 €	60,00 €	72,30 €	107,40 €	130,60 €
			14,30 €			
			12,30 €			

Linie 12 in Zollstock

Info-Aktion für Anwohner



Ein Haltestellenplan informiert über die neuen Stationen und das Bus- und Bahnnetz in Zollstock.

auch gezielt auf die Vorteile des Nahverkehrs hingewiesen. Im Anschluss an die Versandaktion erfolgt eine stichprobenartige Befragung der angeschriebenen Haushalte, die Aufschluss darüber geben soll, ob die Bürgerinnen und Bürger die zugesandten Fahrpläne auch tatsächlich nutzen.

Stadt Köln und KVB hatten in der Vergangenheit bereits ähnliche Aktionen mit großem Erfolg durchgeführt: Im Stadtbezirk Porz im Jahre 2005 und – zeitgleich mit der Umsetzung des neuen Busnetzes im Jahre 2006 – in den Stadtbezirken Nippes und Chorweiler. Befragungen ergaben, dass zwei Drittel der Angeschriebenen die Zusendungsaktionen beauftragten und die Fahrpläne zu Hause für eine eventuelle spätere Nutzung aufbewahrten. Mehr als die Hälfte gab an, die Fahrpläne auch schon konkret für die Planung einer Fahrt

mit Bus und Bahn genutzt zu haben.

In der Fachöffentlichkeit wurde die Zusendungsaktion als „hervorragende Kundenansprache“ gelobt und im Jahre 2006 mit dem so genannten CITOP-ÖPNV-Innovationspreis belohnt. Stadt Köln und KVB sind zuversichtlich, dass auch die jetzige Aktion bei den Bürgerinnen und Bürgern wieder gut ankommt und den Zugang zum umweltfreundlichen Nahverkehr erleichtert.

Gewinnchance

Ein spezielles Angebot an die Anwohner in Zollstock und Neustadt-Süd: Wer bis zum 15. Januar 2008 in einem unserer KundenCenter ein Abonnement abschließt – einen Gewinnabschnitt zum Ausfüllen findet sich in den zugesandten Unterlagen – nimmt automatisch an einer Verlosung teil. Zu gewinnen gibt es einen Saturn-Gutschein im Wert von 300 Euro sowie vier Sporttaschen von SportScheck.

Höniger Weg

Feste gefeiert

Das Wetter spielte mit, und so wurde das Bürgerfest zum Abschluss der Bauarbeiten auf dem Höniger Weg am 20. Oktober zu einem vollen Erfolg. Stadt Köln, KVB und die beteiligten Baufirmen informierten über das abgeschlossene Projekt, das KVB-Orchester spielte und bei strahlendem Sonnenschein war auch an zahlreichen Ständen und Verkaufsstellen für das leibliche Wohl gesorgt. Oberbürgermeister Fritz Schramma nahm erfreut zwei Geldspenden in Höhe von jeweils 2500 Euro entgegen, die die Organisationspartner zugunsten der beiden Grundschulen „Rosenzweigweg“ und „St. Nikolaus“ gesammelt hatten. In einem Faltpapier waren sämtliche Geschäftsadressen entlang der Strecke aufgeführt, vom Blumenladen bis hin zur Wäscherei – Adressen, die in wenigen Minuten Fahrzeit mit der Linie 12 künftig zu erreichen sind.

Anfang Dezember führt das Amt für Stadtentwicklung und Statistik der Stadt Köln zusammen mit der KVB eine Informationsaktion im Umfeld der im August fertiggestellten Haltestellen der Linie 12 durch. Dabei werden in den Stadtteilen Zollstock und Neustadt-Süd fast 14 000 Haushalte angeschrieben. Die Briefe enthalten ein Schreiben, in dem zunächst auf die neuen Haltestellen Bezug genommen wird, ein von der KVB gestaltetes Informationsfaltblatt, das auch der Gewinnung von neuen Abonnenten dienen soll, sowie als besonderen Service die Haltestellenfahrpläne der im Umfeld des Wohnortes verkehrenden Bahnlinie. Damit kann sich jeder den für ihn interessanten Fahrplan „seiner“ Haltestelle in der Küche an die Pinnwand heften.

Gleichzeitig werden die ansässigen Unternehmen angeschrieben und ebenfalls mit Fahrplänen versorgt. Firmen, die noch keinen JobTicket-Vertrag haben, werden damit



Zu Besuch bei den Wildens

Mit Herz und Seele dabei

Beim Betreten des Ladenlokals in der Roßbachstraße wird auf den ersten Blick klar: Dies ist kein Kiosk für Zeitungen oder Zigaretten, sondern ein wohl sortiertes Geschäftslokal mit sauberer Ordnung und ansprechender Gestaltung. Die Lotto-Aannahme hat ihren Bereich, Zeitschriften in großer Auswahl präsentieren sich übersichtlich und leicht zugänglich, die „Zigarettenwand“ hinter der Bedientheke ist von hoher optischer Qualität. Fast unauffällig, aber praktisch zu bedienen, der Bildschirm des KVB-Ticketterminals auf der Theke.

„Ja, für die Ordnung ist meine Frau zuständig“, sagt Leo Wil-

Für Leo Wilden ist wichtig, dass man immer bereit ist, sich neuen Aufgaben zu stellen. Nach Abschluss seiner Fußball-Karriere eine Tankstelle zu betreiben oder eine Versicherung zu vertreten, das war nicht sein Ding. Im Aufbau der Ladenlokale entdeckte er neue Fähigkeiten, und der Erfolg gibt ihm Recht: „Man muss sich selber mit einbringen, muss immer bereit sein, was Neues zu machen. Über KölnTicket und CTS verkaufen wir heute Tickets für viele Veranstaltungen, und das deutschlandweit.“

Woran erinnert man sich noch gerne nach so langer Zeit? Auf die Frage nach dem einzigen Tor in 63 Bundesligaspielen muss der ehemalige Abwehrspieler des 1. FC noch kurz überlegen: „Das war in Dortmund, wie hieß noch der Torwart - ja, das habe ich gegen den Hans Tilkowski erzielt.“

Bewegendes Jubiläum

Christa Wilden erinnert an die kleine Einladung zum 40-jährigen Bestehen ihres Geschäfts: „Plötzlich waren die wenigen Räume brechend voll von Freunden und Bekannten.“ Das hatte sie nicht erwartet, das hat sie doch sehr bewegt.

Und dann weiß Leo Wilden ganz sicher, an welches Ereignis er sich am besten erinnert, und mit Fußball, schickt er fast entschuldigend voraus, habe es nichts zu tun: „Das war die Geburt meiner Tochter, und vor allem die Fahrt in die Klinik. Alle Ampeln standen auf Rot - nur weil meine Frau in ein bestimmtes Krankenhaus wollte“, und dabei lächelt Leo Wilden wieder sein stilles, entwaffnendes Lächeln.

den und lächelt dabei sein feines Lächeln, bei dem man ihm auch den einen oder anderen Doppelsinn des Wortes sofort verzeiht. „Nicht wahr, Geli?“ Offiziell heißt Frau Wilden mit Vornamen Christa, aber ihr Mann nennt sie Geli, das dürfen sonst aber nur ganz wenige tun. Für sie ist eine übersichtliche Einrichtung wichtig: „Ich halte selber gerne Ordnung, und ich finde, das gehört zum Geschäft. Dies ist ein Service gegenüber dem Kunden, für den wir ja auch vieles andere tun.“

Christa Wilden kann sich noch gut an die Anfänge erinnern, als abends immer noch die Fahrkarten-Blocks der KVB durchgezählt werden mussten, damit Bestand und Kasse stimmten. Die Einführung der Computertechnik beim Ticketverkauf findet sie toll, das mache doch vieles einfacher. Dennoch ist sie stolz, dass eine kürzliche Steuerprüfung ohne jede Beanstandung ausfiel.



Das erste Geschäft der Wildens an der Roßbachstraße/Ecke Neusser Straße.



Der Laden der Wildens im Foyer der Kölner Bank, Neusser Straße: Auch hier wird neben Zeitschriften, Lottoscheinen und Tabakprodukten der komplette Service eines KVB KundenCenters geboten.

Leo und Christa Wilden agile Jubilare

Treue Partner in vier Jahrzehnten

KVB-Tickets kann man überall erstehen: In allen Bussen und Bahnen gibt es Automaten, 100 weitere Automaten stehen stationär an vielbesuchten Haltestellen, sogar über das Internet kann man sich bestimmte Tickets ausdrucken oder einfach per Handy über eine SMS bestellen. Darüber hinaus ist aber der persönliche Kontakt beim Verkauf über die Theke unerlässlich, und außerdem sollen die Kölner Bürger überall in erreichbarer Nähe eine Verkaufsstelle finden. Zu den treuesten Partnern der KVB zählt seit Jahrzehnten das Ehepaar Leo und Christa Wilden.

Vier eigene KundenCenter unterhält die KVB, in Ehrenfeld, in Mülheim, am Neumarkt und in der Hauptverwaltung in Braunsfeld. Hier werden sämtliche Serviceleistungen rund um die KVB-Tickets angeboten. Weiterhin gibt es im Raum Köln sieben so genannte ServiceCenter - auch in diesen Ladenlokalen wird der komplette Service angeboten, mit Ausnahme der Einzahlung von Erhöhten Beförderungsentgelten. Darüber hinaus gibt es noch 127 private Vertriebsstellen, wo das gesamte Ticket-Sortiment zur Verfügung steht

Einer der längsten Vertriebsstellenverträge besteht mit dem Ehepaar Wilden. Als Leo Wilden seine Karriere als Profi-Fußballer beendete, machte er an der Roßbachstraße sein erstes Ladenlokal mit Tabakwaren und Zeitschriften und einer Lottoannahmestelle auf, und seitdem besteht auch der Vertriebsvertrag mit der KVB. Und seit 42 Jahren funktioniert die-



Das Ehepaar Wilden: verlässliche Partner der Kölner Verkehrs-Betriebe seit 42 Jahren.

ser Vertrag zur äußersten Zufriedenheit beider Seiten. Zwei weitere Ladenlokale kamen im Laufe der Jahre hinzu. Mittlerweile werden in den drei Geschäften jährlich weit über 80 000 Kunden gezählt, die dort ihr KVB-Ticket erwerben.

Auch das erste ServiceCenter verwirklichte die KVB mit den Wildens. Mit Schließung des KVB-KundenCenters in Nippes an der Haltestelle Florastraße im September 2002 wurde im Wilden-Ladenlokal an der Neusser Straße 235 die erste Verkaufsstelle eingerichtet, die neben dem Ticketverkauf auch den weiteren Service eines KundenCenters bot, also das Ausstellen von Kundenkarten, die Erteilung von Fahrplan- und Tarifauskünften, die Abo-Beratung, die Entgegennahme von Abo-Anträgen und den Verkauf

von Fahrplänen. Wenig später entstand in der Geschäftsstelle der Wildens in Sülz an der Luxemburger Straße 269 ein zweites ServiceCenter.

Im Laufe der Jahre hat die Vertriebsstelle Wilden alle Entwicklungen beim personalbedienten Ticketvertrieb miterlebt. Von Vertragsbeginn bis ca. 1990 wurden die Tickets vom Block verkauft, anschließend sorgten elektronische Fahrausweisdrucker für die Ausstellung des Tickets vor Ort. Ab 2001 erfolgte der Ticketverkauf über ein elektronisches Kassensystem, das den Vertrieb und die Abrechnung wesentlich erleichterte.

Am 1. Mai 2007 ist Gitta, die Tochter der Wildens, in das Familiengeschäft eingestiegen und führt nun die beiden ServiceCenter in Nippes und Sülz.

AboPlus mit vorteilhaften Angeboten

Kräftige Rabatte für AboKunden

Alle KVB-Kunden, die ein Monats-, Formel9- oder Aktiv60Ticket abonniert haben, können sich wieder auf tolle Angebote im aktuellen AboPlus-Programm freuen.

So gibt es für Liebhaber der Gaumenfreuden einige kräftige Rabatte. Im „Hilton Cologne“ zahlt man für den sonntäglichen „Happy Sunday Brunch“ für zwei Personen nur einmal (39,90 Euro), im „Gasthaus Rennbahn“ erhalten Abonnenten bei einer Gästezahl von mindestens vier Personen ein Frühstück (14 Euro/Person) vom Riesen-Frühstücksbuffet gratis und im „Hippodrom“ auf der Pferderennbahn gibt es beim werktäglichen Business-Lunch (15,50 Euro/Person) und

dem großen Hippodrom-Buffer (25 Euro/Person) an Sonn- und Feiertagen ebenfalls ab vier Personen ein Buffet umsonst.

Aber auch die kulturellen Angebote werden den Abo-Kunden „schmecken“. Zehn Prozent Ermäßigung erhalten sie beim Ticketkauf für „Queen Esther Marrow & the Harlem Gospel Singers“ in der Kölner Philharmonie, bei „Miami Nights“ im Düsseldorfer Capitol-Theater oder dem Queen-Musical „We Will Rock You“ in Köln.

Auch sportliche Angebote fehlen nicht. So bietet das Hilton Hotel im hauseigenen „Fit & Well“-Center eine Monatsmitgliedschaft für zwei Personen

an, bei der nur eine gezahlt werden muss. Im „Sportcenter Gottschalk“ kostet eine Monatsmitgliedschaft zum Schnuppern nur den halben Preis (20 statt 40 Euro). Das „Agrippabad“ bietet einen Sonderpreis (14,50 Euro) für einen Tag in der Saunalandschaft an. Die „Mauritius Therme“ kann von zwei Personen zum Preis für eine besucht werden.

Der Abo-Kunde, der schon immer einmal Golf spielen wollte, hat jetzt die Möglichkeit, sich für die Hälfte des üblichen Preises (110 statt 220 Euro) bei „IGC - Die Golf Community“ einzuschreiben und auf einer von den 100 angeschlossenen Golfanlagen zu flexiblen Tarifen den Schläger zu schwingen.



Im Abo-Plus-Programm gibt es Ermäßigungen für den Besuch im Musical, in der Therme oder fürs Golfspielen.

Mitmachen, Stimme abgeben – und gewinnen

KölnTakt-Leser wählen die Besten

Erstmals verleihen der Landes-sportbund und das Land Nordrhein-Westfalen einen Preis an die besten Sportlerinnen und Sportler aus Nordrhein-Westfalen, den so genannten FELIX-Award. Damit sollen die großartigen Leistungen von Sportlerinnen und Sportlern aus unserem Land gewürdigt werden. In fünf Kategorien kann der Sportler oder die Sportlerin des Jahres, das Team, der Nachwuchs oder der Trainer oder die Trainerin des Jahres gewählt werden.

Drei Sonderpreise werden vergeben für Courage im Sport, für das Lebenswerk und für Leistungen im Behindertensport. Verliehen werden die Preise auf der großen Sport-Gala NRW im Kölner EXPO XXI, unter der Schirmherrschaft von Ministerpräsident Jürgen Rüttgers.

Auch die KölnTakt-Leser sind aufgerufen, ihre Stimme abzugeben: „Wählen Sie Ihre Besten im Westen!“ Mitmachen ist ganz einfach. Unter www.nrw-sportlerdesjahres.de finden Sie im Internet die einzelnen nominierten Sportlerinnen und Sportler NRWs sowie ihre Leistungen und Erfolge vor. In jeder Kategorie kann eine Stimme abgegeben werden. Einfach das Abstimmungs-Formular ausfüllen, abschicken – und fertig. Die Gewinner unter den Sportlern werden bei der großen NRW-Sportgala am 11. Januar 2008 in Köln bekannt gegeben und mit dem FELIX-Award ausgezeichnet.

KölnTakt-Leser können übrigens auch gewinnen. Wenn Sie bei Ihrer Stimmabgabe zusätzlich die Absender-Daten eingeben, winken attraktive Preise, u. a. die kostenlose Nutzung eines Autos für ein Jahr, ein Reisegutschein für einen Relax-Aufenthalt in Andalusien im Wert von 500 Euro, ein Familienwochenende im Sportheim und Apartmenthaus Neuastenberg am Südhang des Kahlen Astens oder fünf mal zwei Eintrittskarten für die Sportgala im Kölner EXPO 21 am 11. Januar 2008 – Sie können dabei sein!

KölnTakt-Leser können übrigens auch gewinnen. Wenn Sie bei Ihrer Stimmabgabe zusätzlich die Absender-Daten eingeben, winken attraktive Preise, u. a. die kostenlose Nutzung eines Autos für ein Jahr, ein Reisegutschein für einen Relax-Aufenthalt in Andalusien im Wert von 500 Euro, ein Familienwochenende im Sportheim und Apartmenthaus Neuastenberg am Südhang des Kahlen Astens oder fünf mal zwei Eintrittskarten für die Sportgala im Kölner EXPO 21 am 11. Januar 2008 – Sie können dabei sein!

www.nrw-sportlerdesjahres.de

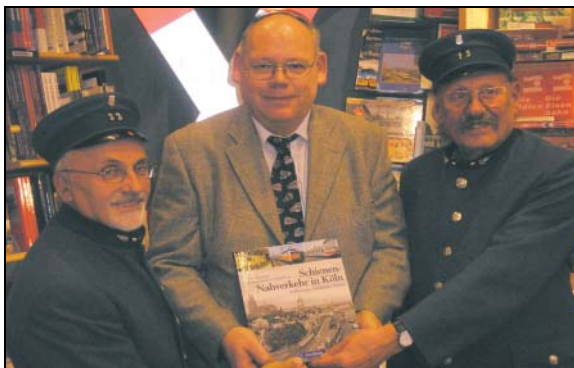


Geschichte des Schienen-Nahverkehrs in Köln

Straßenbahn, Stadtbahn, S-Bahn

Mit einer Vorstellung in der Bahnhofsbuchhandlung Ludwig im Kölner Hauptbahnhof am 8. November wurde eine Neuerscheinung auf dem Buchmarkt eingeführt, deren Titel vielen Nahverkehrsfreunden vertraut vorkommt: „Schienen-Nahverkehr in Köln“ von den Autoren Axel Reuther und Klaus Oehlert-Schellberg. Dennoch ist diese Neuerscheinung in mehrfacher Weise bemerkenswert.

Von der Römersiedlung zur Millionenstadt, Kölns Straßenbahnen, Vorortbahnen und Nachkriegsjahre, von der Unterpflasterstraßenbahn zur Stadtbahn – diese und andere Themen kennzeichnen die Geschichte des Nahverkehrs in Köln, die wie keine andere auch die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung der Domstadt prägt. Wer eine historische Darstellung in gewohnter Form erwartet, wird jedoch angenehm enttäuscht.



Mit Peter Peters (links) und Hilmar Hilgers in historischen Uniformen stellte Axel Reuther das Buch „Schienen-Nahverkehr in Köln“ vor, das er gemeinsam mit Klaus Oehlert-Schellberg geschrieben hat.

Ein großer Teil des Buches befasst sich mit der Entwicklung des Schienenverkehrs nach dem Zweiten Weltkrieg. Viele Aspekte sind uns daher vertraut, manches ist erst kürzlich passiert oder bei vielen Menschen immer noch in guter Erinnerung. So sind die jüngsten Fotos zum neuesten Stadtbahnwagen der Kölner Verkehrs-Betriebe, dem K4500, kaum ein paar Monate alt.

Für Abwechslung sorgt auch die Entscheidung, den Schienenverkehr sowohl der KVB wie auch anderer Bahnen im Nahbereich zu präsentieren, z.B. die Rheinisch-Westfälische Schnellbahn oder die Bayer-Bahn, ebenso wie die S-Bahn der DB. Hier spürt man die breite Fachkenntnis der beiden Autoren: Axel Reuther ist gelernter Reiseverkehrskaufmann und Autor zahlreicher Fachbücher zum Thema Nahverkehr, ebenso wie Klaus Oehlert-Schellberg. Beide sind Mitglied im Verein „Historische Straßen-

bahn Köln“ (HSK), der die historischen Fahrzeuge der KVB im Straßenbahnmuseum Thielbruch betreut.

Entscheidend für den guten Eindruck, den dieses neue Buch über ein bekanntes Thema macht, ist jedoch die ansprechende abwechslungsreiche Gestaltung, die immer wieder mit neuen Varianten der bildlichen und inhaltlichen Zuordnung überrascht.

Wenn in der Ankündigung des neuen GeraMond-Bildbandes von einem ganz besonderen „Schmöker“ gesprochen wird, wird damit nicht übertrieben. Wer noch nach einem passenden Weihnachtsgeschenk für einen Liebhaber solcher Themen sucht, dem sei dieses Buch empfohlen.

Axel Reuther, Klaus Oehlert-Schellberg, Schienen-Nahverkehr in Köln, 143 Seiten mit zahlreichen Bildern, Tafeln und Grafiken, erschienen im GeraMond-Verlag München, im Fachhandel erhältlich für 29,95 Euro.

Prominenz am KVB-Messestand



Mit einem viel beachteten und lebhaft besuchten Stand präsentierte sich die KVB vom 12. bis 14. November auf der „#railtec“, einer internationalen bahnwirtschaftlichen Fachmesse in Dortmund. Zu gleich ist diese Messe auch ein verkehrspolitischer Kongress. Gemeinsam mit ihren Tochtergesellschaften Westigo und Kölner Seilbahn stellte die KVB ihr Leistungsspektrum einem breiten Fachpublikum vor. Einmal mehr stand der Bau der Nord Süd Stadtbahn Köln, das derzeit größte kommunale Bauprojekt Deutschlands, im Mittelpunkt des Interesses.

Als hochrangige Gäste konnten u. a. auf dem Stand Balazs Felsmann, Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft und Verkehr aus Ungarn, eine Delegation aus Sofia, Bulgarien, und eine Gruppe Kölner Ratsmitglieder am KVB Stand begrüßt werden, darunter der Vorsitzende des Verkehrsausschusses, Karsten Möring. Auf dem Eröffnungsrundgang der Messe schauten auch (v. l.) NRW Verkehrsminister Oliver Wittke, Ministerpräsident Jürgen Rüttgers und Staatssekretär Günter Koslowski beim KVB Stand vorbei. (Bild: Seelbach)

Aktion

Köln steht bei Rot

Was die kleinen Stadtkinder als allererstes von ihren Eltern bei der Verkehrserziehung beigebracht bekommen, scheint für viele Erwachsene nicht mehr zu gelten: ein rote Ampel bedeutet, dass man vor ihr stehen bleiben und auf Grün warten muss. Die Missachtung einer der elementarsten Regeln im Straßenverkehr hat oft schlimme Folgen. 200 Verletzte und vier Tote gab es allein im letzten Jahr in Köln durch nicht beachtete Ampeln. Im Vergleich zum Vorjahr verunglückten 30 Prozent mehr Fußgänger, die trotz Rotlicht über die Straße gingen.

Zahlreiche Kontrollen in der letzten Zeit schufen wenig Abhilfe. Das Problem wird von vielen Bürgern einfach nicht mehr ernst genug genommen. Deshalb startete Anfang November eine Aktion von Polizei, Stadt Köln, ADAC und KVB unter dem Motto „1000 Aufkleber auf Fußgängerampeln durch Schulkinder in der Region Köln“, bei der 1000 Kölner Schülerinnen und Schüler Aufkleber mit der Aufschrift „Nur bei Grün – sei Vorbild“ auf Ampeln entlang ihrer Schulwege klebten.

Ob die Aktion etwas bewirkt, wird sich erst bei der nächsten Unfallstatistik zeigen. Bis dahin wollen die Schulkinder den Spieß einfach umdrehen und Vorbild für leichtsinnige Erwachsene sein.



Impressum
KÖLNTAKT
Kundenzeitung der
Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Scheidtweilerstraße 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 Kölnischen
Zeitung GmbH & Co. KG
Neven DuMont Haus
Amsterdamer Straße 192
50735 Köln

StarterTicketParty Zum Abfeiern

Am 26. Dezember steigt die nächste StarterTicketParty für alle Schüler und Azubis in der Diskothek „Nachtschicht“ in Köln. Erlebt gemeinsam mit den angesagtesten DJs der Stadt die ultimative House-Party zum Abfeiern. Los geht es – für alle die mindestens 16 Jahre alt sind – ab 20 Uhr.

Die ersten 50 Besucher mit Nikolausmütze erhalten freien Eintritt. Karten zum Preis von regulär fünf Euro gibt es an der Abendkasse. Gegen Vorlage des StarterTickets müssen nur drei Euro bezahlt werden.

