



KölnTakt

DIE HEIMAT
ENTDECKEN | 03

Wandern nach
Büroschluss – eine
Idee mit Freizeitwert



KurzTakt

EINBLICK IN DIE WERKSTATT Eventfahrten mit dem Colonia-Express

Wer die Gelegenheit haben will, hinter die Kulissen der KVB-Hauptwerkstatt in Köln-Weidenpesch zu schauen, hat immer mal wieder die Chance hierzu. Mit dem Colonia-Express fahren Interessierte zur Hauptwerkstatt und können dort in zweieinhalb Stunden erfahren, was die Facharbeiter, Techniker und Ingenieure der KVB leisten, damit die Stadtbahnen sicher und reibungslos ihre Runden im Kölner Netz drehen. Im Anschluss führt die Fahrt dann noch in den KVB-Betriebshof Merheim, in dem die tägliche Bereitstellung der Bahnen erfolgt. Am 8. August zum Beispiel bietet die KVB wieder einen solchen Ausflug an.

☎ Tel. (0221) 547-3322.

NEU-KÖLNER WERBEN

Stadt Köln und KVB heißen willkommen

Mehr als 50.000 Menschen ziehen jährlich nach Köln. Um den Neuankömmlingen die Fahrt mit Bus und Bahn schmackhaft zu machen, bieten die Kölner Verkehrs-Betriebe ihnen ein kostenfreies WochenTicket für das Stadtgebiet an. Alle Neubürger erhalten bei ihrer Anmeldung in der Meldehalle der Stadt die KVB-Broschüre „Steigen Sie ein!“, in der alle wichtigen Informationen zu Tickets, Gültigkeitsbereichen, Informationsmedien, Service-Angeboten sowie Möglichkeiten der Verknüpfung von Bus und Bahn mit CarSharing und Mietfahrrädern zusammengefasst sind. Das kostenlose WochenTicket können die Neu-Kölner ganz einfach online beantragen unter www.kvb-koeln.de/neu-in-koeln. „Der erste Kontakt zählt. Wir wollen auf die Neubürger zugehen und sie mit unserem kostenlosen Schnupperangebot von den Vorteilen der ÖPNV-Nutzung in Köln überzeugen“, erklärt Jürgen Fenske, Vorstandsvorsitzender der KVB.

☎ www.kvb-koeln.de/neu-in-koeln

Seit 111 Jahren ist E-Mobilität bei der KVB Realität

■ „E-Mobilität“ ist ein aktuelles Stichwort. Mithilfe elektrisch angetriebener Fahrzeuge soll die Abhängigkeit von fossilen Kraftstoffen und von steigenden Preisen an den Tankstellen gebrochen werden. Im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist E-Mobilität bereits seit über 100 Jahren gelebte Praxis.

■ Die erste elektrische Straßenbahn fuhr vor 111 Jahren über die Kölner Gleise. Das nahm die KVB zum Anlass, historische Fahrzeuge aus dem Straßenbahn-Museum Thielenbruch auf dem Neumarkt zu zeigen. Jürgen Fenske, Vorstandsvorsitzender der KVB, hob

die Bedeutung der Elektromobilität hervor: „Die Fahrzeugserien wurden kontinuierlich anhand praktischer Betriebserfahrungen zusammen mit der Fahrzeugindustrie weiterentwickelt.“ Heute befördere die Stadtbahnen etwa drei Viertel der jährlich rund 275 Millionen Fahrgäste der KVB. Ohne die Leistung des ÖPNV sei die Mobilität in den Großstädten und Ballungsräumen nicht zu sichern.

■ Kölns Oberbürgermeister Jürgen Roters gratulierte der KVB zum Jubiläum: „111 Jahre erste Elektrische zeigen, welche große Tradition dieses Kölner Unternehmen hat. Und

wir erinnern uns daran, dass hiermit auch ganz wesentlich das Wachstum der Stadt im Industrie- und Dienstleistungszeitalter verbunden ist.“ Darüber hinaus setzt Roters den Fokus auf die Finanzierung: „Es ist unumstritten, dass der öffentliche Nahverkehr seine starke Leistung weiterhin erbringen können muss. Wir fordern das Land und den Bund auf, nicht an den Finanzierungsgrundlagen des ÖPNV zu rütteln, denn Köln kann als strukturell unterfinanzierte Stadt notwendige Investitionen nicht alleine tragen.“

Seiten 4 und 5

Öfter mal mit Bus und Bahn

Viele Gründe sprechen dafür, öfter mal vom Auto auf Bus und Bahn umzusteigen: hohe Spritpreise, Staus, Umweltbelastungen. Zudem sorgt ein intelligenter Mix verschiedener Verkehrsmittel für ein entspannteres Ankommen. Um diese Mischung noch mehr Menschen schmackhaft zu machen, setzen der ADAC, der Verkehrsverbund Rhein-Sieg und die Kölner Verkehrs-Betriebe ihre erfolgreiche Imagekampagne aus dem letzten Jahr fort. Ein starkes Augenmerk legen die Kooperationspartner dabei auf den Freizeitverkehr. „Gerade in der Freizeit können die Menschen gute Erfahrungen mit dem ÖPNV machen“, sagt Jürgen Fenske, Vorstandsvorsitzender der KVB. „Wer die Verkehrsmittel richtig mischt, steuert seine Spritpreise selbst, kommt gut voran und leistet einen Beitrag zum Umweltschutz.“ Im Rahmen der Kampagne kommen Großflächenplakate, Brückenbanner und Anzeigen zum Einsatz – immer unter dem Motto „Öfter mal mit Bus und Bahn! Sagt auch der ADAC.“

Viele Köpfe für eine gute Infrastruktur

Rund 1,1 Milliarden Euro müssten bis 2016 in die Sanierung von Tunneln, Gleisen, Bahnhöfen und Technik von Bussen und Bahnen in Nordrhein-Westfalen investiert werden. Aus eigener Kraft können die betroffenen Nahverkehrsunternehmen nur etwa ein Viertel dieser Summe aufbringen. Damit droht eine Finanzierungslücke von über 800 Millionen Euro, die letztlich von den Kommunen ausgeglichen werden müsste. Das ist das Ergebnis eines aktuellen Gutachtens, das die Landesgruppe NRW des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) der Verkehrsberatung intraplan in Auftrag gegeben hat. Darin sollte der Sanierungsbedarf für U- und Straßenbahnen der elf größten kommunalen Nahverkehrsunternehmen in NRW ermittelt werden.

„Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist eine tragende Säule für wirtschaftlichen Wohlstand“, so Jürgen Fenske, Vorstandsvorsitzender der Kölner Verkehrs-Betriebe



Gemeinsam Ideen finden bei der „KVB-Lounge“ 2012

und Präsident des VDV. Ohne sie kommen Pendler nicht an ihren Arbeitsplatz, Schüler und Studenten nicht in ihren Unterricht, Shopper und Touristen nicht in die Stadt. Dennoch wird nicht ausreichend Geld für die Wartung und den Ausbau der Verkehrswege bereitgestellt – immer tiefere Schlaglöcher oder Langsamfahrstellen auf Bahnstrecken sind die Folgen, die der Bürger direkt zu spüren bekommt. Die KVB haben diese Herausforderung

auf zwei Veranstaltungen thematisiert: In der „KVB Lounge“ ging es um den „Stadtbahnbau im Spannungsfeld betrieblicher Erfordernisse und städtebaulicher Ansprüche“. Auf dem „1. Forum Mobilität“ appelliert Fenske vor Gästen aus Politik, Handel, Verkehr und Verwaltung: „Die Finanzierungsquellen für die Infrastruktur dürfen nicht versiegen. Am Ende fällt das den Fahrgästen auf die Füße.“

Seite 7

Wie immer
auch online.
Nutzen Sie das
E-Magazin unter:

WWW.KVB-KOELN.DE/
GERMAN/SPEZIAL/
KOELNTAKT.HTML



Das berühmte Finchen verkehrte bis in die 1950er-Jahre auf der Strecke zwischen Frechen-Benzelrath und der Flandrischen Straße.

1911

AUSFLÜGE

Mit der KVB auf den Rhein

Ein Ausflug mit der Köln-Düsseldorfer Rheinschiffahrt (KD)? Die KVB bringt die Ausflügler an Bord! Bereits seit dem 6. April fahren die Ausflugsschiffe wieder. Damit die Fahrgäste bequem zum Anleger kommen, bieten die KVB und der Verkehrsverbund VRS Kombi-Tickets, die sich mit dem Schiffsausflug verbinden lassen. So kostet die Strecke Köln-Königswinter 31,40 Euro, die Fahrt von Bonn nach Linz 17,60 Euro. Die Tickets gelten zusätzlich in allen Bus- und Bahnlinien, die zu den An- und Ableger-Stationen in Köln, Bonn, Königswinter und Linz führen.

AKTIV60TICKET

Mobil im Alter

Menschen ab 60 Jahren können ein besonders attraktives Angebot der Kölner Verkehrs-Betriebe nutzen: Das Abo des Aktiv60Tickets ermöglicht Mobilität rund um die Uhr im gewählten Gültigkeitsbereich. Für Köln kostet das Ticket lediglich 47,70 Euro je Monat (Preisstufe 1b). Inhaber dieses Tickets können zudem montags bis freitags ab 19 Uhr sowie an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen ganztägig im erweiterten VRS-Netz, also in der gesamten Region, unterwegs sein. Auch wenn sie das Ticket nur in der Preisstufe 1b für Köln erworben haben, kann das Aktiv60Ticket berechtigt die Inhaber zudem, eine weitere Person über 14 Jahre sowie bis zu drei Kinder von 6 bis 14 Jahren kostenfrei mitzunehmen. Das Ticket kann auch auf eine andere Person ab 60 Jahre übertragen werden.

NACHTVERKEHR

Auf in den Club



Seit Dezember haben die Kölner Verkehrs-Betriebe den Stadtbahn-Verkehr an Wochenenden und vor Feiertagen verdichtet. Jede halbe Stunde fahren die Stadtbahnen im Kölner Stadtgebiet nun die gesamte Nacht durch – mit Ausnahme der Linie 13. Partygänger haben so noch bessere Chancen, komfortabel zu Club und Kneipe und wieder nach Hause zu kommen. Ganz ohne Alkoholkontrolle! Durch das optimierte Nachtangebot, ergibt sich für einige Fahrgäste vielleicht die Chance, auf kostengünstige Zeitickets wie das MonatsTicket umzusteigen. Mit dem KVB-Vergleichsrechner im Web oder in den KundenCentern, lässt sich ausrechnen, ab wann EinzelTickets teurer sind als ein ZeitTicket.

www.kvb-koeln.de



Ein Tunnel in Reserve

Derzeit laufen die Vorbereitungen für einen Tunnel unterhalb der Rheinuferstraße – dieser könnte zukünftig Verkehrsprobleme entzerren

In Höhe der Südbrücke, dort wo die Nord-Süd-Stadtbahn die Rheinuferstraße ebenerdig queren wird, befürchten viele Experten massive Verkehrsprobleme. Abhilfe könnte ein Tunnel schaffen, durch den der Straßenverkehr die Gleise unterqueren würde. Eine Entscheidung für den Tunnel ist allerdings noch nicht gefallen. Aber vorsorglich bereitet die KVB jetzt schon das Bauvorhaben vor.

Denn im Zuge des Stadtbahnbaus sind Vorbereitungen für den Tunnel sinnvoll damit er später jederzeit gebaut werden kann – ohne dass der Linienverkehr der Stadtbahnen von und nach Bonn beeinträchtigt wird. Fünf Millionen Euro kosten die Tunnelvorbereitungen. Der Kölner Stadtrat hatte das Vor-

haben im November 2010 beschlossen. Anfang des Jahres haben die Bauarbeiten bereits begonnen. Auf jeder Straßenseite wird eine Konstruktion errichtet, die einem Tisch ähnelt. Das wird so aussehen: Auf zwei parallel zueinander verlaufenden Schlitzwänden wird eine Platte betoniert. Für den Tunnel muss dann später nur noch der Ausbau vorgenommen werden.

DIE ERSTEN SCHRITTE. Begonnen wurde mit der Konstruktion stadteinwärts – auf der Ostseite der Rheinuferstraße. Deswegen verläuft der gesamte Autoverkehr derzeit auf der Westseite. Ab Oktober wird dann gewechselt: Westlich

wird gebaut, östlich gefahren. Das Bauwerk für die Tunnel ist recht imposant: Die westlichen Schlitzwände – als Außenwände des Tunnels – reichen 30 Meter tief ins Erdreich sind 45 Meter lang und 85 Zentimeter dick.

Die Wände liegen rund 14 Meter auseinander. Obendrauf wird ein 90 Zentimeter starker Betondeckel gelegt, darüber die Straße. Im September beginnt die Verlegung einer zunächst provisorischen Fahrbahndecke für die Autos. Gleichzeitig wird der Fahrweg für die Stadtbahnen fertiggestellt.

ZWEITER TEIL. Danach beginnen die Tunnelvorbereitungen auf der

anderen Seite. Die Schlitzwände werden dort mit je 27 Metern deutlich kürzer ausfallen, weil die Schienen eine Kurve beschreiben, damit die Bahnen parallel zur Rheinuferstraße einschwenken können. Im Westen liegen die Gleise also noch dicht beieinander, im Osten dann weiter auseinander.

ENDSPURT. Die Vorbereitungen für den möglichen Autotunnel umfassen neben den Tischkonstruktionen, die endgültige Gleisverlegung und am Ende die gesamte Wiederherstellung der Straßendecke. Die Bauarbeiten werden voraussichtlich im September 2013 abgeschlossen werden. Das ganze Konstrukt ist perspektivisch eine sinnvolle Investition, weil sie die Tunnellösung zu jedem späteren Zeitpunkt mit minimalem Aufwand ermöglicht.

„Die Konstruktion ermöglicht einen Tunnel auf Abrub“

Das Rathaus bekommt eine Haltestelle

Mit der Station wird die Altstadt in das U-Bahn-Netz integriert

Bald wird die Bahnfahrt zum Alter Markt noch einfacher. Denn die Kölner Innenstadt bekommt eine Anbindung mehr – die Haltestelle „Rathaus“ an der Nord-Süd Stadtbahn. Bereits im Dezember soll sie in Betrieb gehen. Deshalb laufen derzeit die Bauarbeiten vor Ort auf Hochtouren. Zuletzt wurde der Aufzug eingebaut, um die Haltestelle barrierefrei zu gestalten. In der zweiten Juli-Hälfte werden die ersten Fahrtreppen angeliefert und montiert. Momentan montieren die Bauarbeiter Unterkonstruktionen für Wandverkleidungen auf der Gleisebene. Sie können dann schon in Kürze angebracht werden. Auch der Fußbodenbelag aus Naturstein wird bereits verlegt.

ERST MAL EINGLEISIG. Sind alle Baumaßnahmen beendet, werden die Stadtbahnen die Haltestelle zunächst nur eingleisig befahren. Anfangs ist es die Linie 5, die die Stationen „Dom/

Hauptbahnhof“ und „Rathaus“ miteinander verbindet. Auf dem Rückweg nutzen die Bahnen ab der Bechergasse ein Teilstück eines vom Breslauer Platz kommenden Gleises der Linie 16. Dies wird durch den vorübergehenden Einbau eines Gleisbogens ermöglicht, der nach der Gesamtbetriebnahme der kompletten Strecke wieder abgebaut wird.

„Bereits ab Dezember wird die neue Station angefahren“

MITTEN DRIN. Die zukünftige Haltestelle „Rathaus“ befindet sich unter der südwestlichen Ecke des Alter Marktes ganz in der Nähe der Kölner Shoppingmeile. Das westliche Gleis wird weitgehend unter der Randbebauung des Marktplatzes liegen. Der Zugang für die Fußgänger soll sich dann direkt hinter dem historischen Rathaus befinden, ein zweiter Zugang wird in das „Rote Haus“ integriert werden. Durch diese Station wird die Altstadt direkt an das U-Bahn-Netz der Kölner Verkehrs-Betriebe angebunden.



Hier entsteht die Haltestelle „Rathaus“.



Der Kriegs-Straßenbahnwagen wurde mitten im Zweiten Weltkrieg produziert. Funktionalität vor Komfort: Der Innenraum hatte zwölf Sitzplätze.

1943

Wandern nach Feierabend

Mit der KVB und dem Kölner Eifelverein wird die Stadt zur Wanderbühne – bequem hin und zurück geht es mit Bus und Bahn



Warum in die Ferne schweifen, wenn das Gute doch so nah ist? Pünktlich zum Sommeranfang bietet der Kölner Eifelverein den Kölner Stadtern die Möglichkeit, ihre Umgebung per pedes zu entdecken. Wanderführer Georg Klink hat dafür insgesamt 16 Feierabend-Touren konzipiert, die die Großstadt und ihre direkte Umgebung als Ausflugsziel entdecken lassen. Damit auch die An- und Abreise an die jeweiligen Treffpunkte möglichst stressfrei geschehen, wurden Start- und Zielpunkte der Touren an verschiedene KVB-Haltestellen gelegt. So kommen die Wanderer bequem durch den Feierabendverkehr und können auch dann teilnehmen, wenn sie noch nicht oder nicht mehr mit dem Auto unterwegs sein können.

MIT BUS UND BAHN. Bewegung für den Körper, Entspannung für den Geist – die Feierabend-Touren sollen beides verbinden. Und wer mag, kann die rund zehn Kilometer langen Wanderungen in netter Gesellschaft bei einem Umtrunk im Biergarten ausklingen lassen. Zurück geht es dann bequem mit Bus und Bahn der KVB, die mit ihrem breiten Ticketsortiment immer eine kluge Verbindung bieten – ganz gleich, ob der Wanderer allein oder mit Kind und Kegel durch die Lande streift.

NÄCHSTE TERMINE. Die nächste Tour steht für den 28. Juni auf dem Programm. Dafür geht es um 17.30 Uhr mit der S6 ab Hauptbahnhof Richtung Stammheim. Die gut acht Kilometer lange Tour führt von da an der Kläranlage vorbei, durch den Schlosspark bis nach Mülheim, wo eingekehrt wird. Wanderführer Klink begleitet seine Truppe persönlich. Die nächste Kurzwanderung führt „Beiderseits des Kölnpfads“ entlang. Am 29. Juni treffen sich die Wandergesellen um 15 Uhr an der Endhaltestelle der Linie 1 in Weiden-West. Von hier aus geht es über das Vorgebirge nach Frechen. Auf der rund elf Kilometer langen Strecke sind Anregungen willkommen und eine gemütliche Einkehr im Anschluss möglich.

BUCH ZUR TOUR. Wer lieber auf eigene Faust durch die rheinische Tiefebene streifen möchte, der findet die verschiedenen Touren auch kompakt beschrieben im gleichnamigen Buch „Feierabend-Touren – 16 kurze Wanderungen durch die Stadt“ von Autorin Steffi Machnik, erschienen im J.P. Bachem Verlag. Das Buch kostet 14,95 Euro.

www.koelner-eifelverein.de
www.kvb-koeln.de

Am KölnTag mit Bus und Bahn zu den Museen

Jeder erste Donnerstag im Monat ist KölnTag: Alle Kunstinteressierten mit Wohnsitz in Köln haben dann freien Eintritt zu den ständigen Sammlungen der städtischen Museen. Die KVB empfehlen für die Fahrt zu den Museen die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs. Mit den Bussen und Stadtbahnen der KVB werden alle Museen der Stadt Köln gut erreichbar und es entfallen Parkplatzsuche und Parkplatzzgebühren an den Tagen mit großem Besucheraufkommen. Wer noch nicht Fahrgast der KVB ist, hat an einem solchen Tag eine gute Gelegenheit, die Fahrt mit Bussen und Bahnen auszuprobieren: Mit dem TagesTicket 1 Person und dem TagesTicket 5 Personen sind alle Neukunden und alle Gäste der Kölner preiswert mobil. Innerhalb Kölns (Preisstufe 1b) kann eine Person für 7,50 Euro und bis zu fünf Personen für 11,10 Euro einen ganzen Tag lang den öffentlichen Nahverkehr so häufig nutzen, wie es die Ausflugs-lust und der Kulturhunger erfordern. Mit dem TagesTicket kann der Besuch mehrerer Museen kombiniert werden.

„Schwebende Retrospektive“ in den Seilbahn-Gondeln

Vor 100 Jahren wurde in Köln die legendäre „Sonderbundsstellung“ eröffnet – mit Bildern von Meistern wie Gauguin, van Gogh, Macke, Munch oder Picasso. Zum Jubiläum zeigen die Kölner Seilbahn GmbH und das Wallraf-Richartz-Museum eine „schwebende Retrospektive“: Seit Ende Mai hängen in den Gondeln hochwertige Reproduktionen der Meisterwerke, und es gibt eine speziell gestaltete „Wallraf-Gondel“. Ab Herbst können die Gemälde dann im Original bewundert werden: Unter dem Titel „1912 – Mission Moderne“ zeigt das Wallraf-Richartz-Museum vom 31. August bis 30. Dezember rund 120 Exponate aus der Sonderbundschau.

VIELE SONDERAKTIONEN. Außer der Kunst hat die Seilbahn den Kölnern und ihren Gästen auch noch viel zu bieten: So finden 2012 wieder zahlreiche Nachfahrten statt, etwa zu „Mittsommer“, den „Kölner Lichtern“, den „Langen Abenden im Kölner Zoo und bei der Kölner Seilbahn“ und zu „Halloween im Zoo“. Die Kölner Seilbahn kooperiert mit vielen anderen Anbietern für Freizeit und Touristik. Gegen Vorlage eines Tickets von Wolters Bimmelbahnen, der ClaudiusTherme, Kölner City Tours, KölnTourist Personenschiffahrt am Dom, Dampfschiffahrt Colonia Weber oder der

WelcomeCard des Tourist Office erhält der Fahrgast eine Ermäßigung, die dem Gruppentarif ab vier Personen entspricht (Hin- und Rückfahrt 5,50 statt 6,50 Euro). Zudem werden Kombi-Tickets mit dem Kölner Zoo, mit Wolters Zoo-Express, der KölnTourist Personenschiffahrt und der Dampfschiffahrt Colonia Weber angeboten. Ein besonderer Service: die Trauung in der Gondel.

WIRTSCHAFTLICH AUF HÖHENFLUG. 2011 befand sich die Kölner Seilbahn GmbH erneut auf „Höhenflug“: 428.000 Besucher, 16 Prozent mehr als im Vorjahr, hoben mit den Gondeln ab und konnten das Panorama Kölns genießen. Im Jahr 2010 waren es bereits 369.000, 2009 mehr als 341.000 und 2008 etwa 327.000 Fahrgäste. Dieser dauerhafte Zuspruch zeigt, dass die Seilbahn ein fester Bestandteil des Kölner Freizeitangebotes ist. Mit über 1,14 Millionen Euro überschritten die Umsatzerlöse 2011 erstmals die Millionen-Marke, ohne dass die Preise erhöht wurden. Die Bilanz weist einen Jahresüberschuss von 264.000 Euro auf. Nun wird kräftig investiert: Trag- und Halteseile werden erneuert und der Lackaufbau der Pylone von Grund auf saniert. Zudem erhält der Zugang zur Rheinparkstation auf der rechtsrheinischen Seite ein neues Gesicht.

SOMMER KÖLN 2012

Die Stadt als Bühne

Vom 6. bis zum 29. Juli wird Köln erneut zum kunterbunten Schauplatz. Das nächste „Sommer Köln“ steht an und diesmal bieten die Veranstalter, die SK Stiftung Kultur und die Stadt Köln, etwa 40 Kulturveranstaltungen für Groß und Klein. Mit dabei sind: Singende Biergärten, Poetry Slam, Clownsprogramme, Theatererlebnisse und Veranstaltungen mit und über Afrika – alles Open Air und kostenlos. Auf der Homepage von „Sommer Köln“ sind die Programmpunkte und die jeweiligen KVB-Haltestellen gelistet.

www.sommerkoeln.de

KÖLNER LICHTER

Köln leuchtet



Am Samstag, dem 14. Juli finden die „Kölner Lichter“ statt. Die alljährliche Outdoor-Veranstaltung lässt Köln und den Rhein mit zahlreichen Feuerwerkskörpern erleuchten. Gezündet werden die Raketen zwischen Hohenzollern- und Zoo-Brücke. Um Staun zu vermeiden und damit den Abend so entspannt wie möglich zu gestalten, empfehlen die Veranstalter, sich möglichst frühzeitig zum Ort des Geschehens zu begeben – am besten bereits am Nachmittag oder frühen Abend. Dabei sollten die linksrheinischen Gäste über den Ebertplatz zum Event kommen. Um allen eine gute Ab- und Anreise zu ermöglichen, verstärkt die KVB auf den meisten Stadtbahn- und Bus-Linien ihren Einsatz. Pkw-Fahrern empfehlen die Veranstalter, die Park-&Ride-Anlagen zu nutzen und auf den öffentlichen Nahverkehr umzusteigen.

www.koelner-lichter.de

BOULEVARDFEST

Gelungen!

Bereits zum dritten Mal lud die Interessengemeinschaft ABC zum Boulevardfest auf der Bonner Straße. Dabei stellten sich erneut zahlreiche Vereine, Initiativen und Unternehmen vor. Zur Unterhaltung wurde auf zwei Bühnen – von Gipsy bis Schlager – gute Musik geboten.

www.boulevardfest.de





Flott und geräumig: der erste vierachsige Großraumtriebwagen. 30 Sitzplätze, 78 Stehplätze und Geschwindigkeiten bis zu 70 km/h! 1956



Die erste Straßenbahn ohne Holzbauteile: Aufgrund der „Antennen“, den Stromabnehmern, von den Kölnern „Sputnik“ getauft. 1958

GEWUSST WARUM

Manche Details des öffentlichen Nahverkehrs erklären sich nicht von selbst. Häufig führt dies zu Irritationen unter den Fahrgästen. Diese Rubrik klärt auf.

Rücksicht bedeutet nicht Rückschritt

VON NORBERT ESSER
LEITER BUSBETRIEB DER KVB



Zu Stoßzeiten gilt es den vorhandenen Platz in Bussen und Bahnen geschickt zu nutzen.

Volle Fahrzeuge gehören im öffentlichen Nahverkehr der Großstädte zu bestimmten Zeiten zum gewohnten Bild. An einem Tag fahren in Köln 800.000 Menschen mit Bussen und Bahnen. Immer häufiger werden hierbei auch sperrige Gegenstände mitgenommen. Nach den allgemeinen Beförderungsbedingungen wird das als „Gepäck“ bezeichnet. Hierunter fallen auch so entscheidende Dinge wie Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen und Fahrräder.

Die Sicherheit hat selbstverständlich die höchste Priorität beim Transport. Um all diese Gegenstände entsprechend sicher in einem vollen Fahrzeug befördern zu können, sind im Mittelteil der neuen Busse und Bahnen größere sitzfreie Flächen als früher vorgesehen. In aller Regel ist dieser Platz ausreichend. Nicht aber zwingend in den Stoßzeiten. Dann ist der Fahrer im Interesse der allgemeinen Sicherheit gefragt: Als verantwortungsvoller Fahrzeugführer wird er für Ordnung sorgen. Dies legen übrigens auch die entsprechenden Betriebsverordnungen des öffentlichen Nahverkehrs fest.

In der Regel muss niemand aussteigen, damit alles in das Fahrzeug passt, wenn der vorhandene Platz gut ausgenutzt wird. Vielleicht muss allerdings einmal ein Kinderwagen oder ein Rollator zusammengeklappt werden. Wenn sich zudem die Fahrgäste ohne Gepäck geschickt links und rechts auf den Gang zwischen den Türen verteilen, dann ist meist schnell ausreichend Platz gewonnen.

Sollte das trotzdem nicht reichen, muss der Fahrer handeln. Dann kann es passieren, dass Fahrgäste von der Mitfahrt ausgeschlossen werden müssen. Hierbei gilt eine einfache Regel: Der schwächste Fahrgast sollte als letzter einen Nachteil erfahren. Hieraus resultiert die Reihenfolge: Zuerst müssen Fahrräder draußen bleiben, dann Kinderwagen und dann Rollstühle und Rollatoren. Allerdings ist in diesen bekannten Stoßzeiten der Takt höher, sodass meist nach kurzer Wartezeit bereits der nächste Bus bzw. die nächste Bahn kommt.

Um erst gar nicht in eine solche Situation zu kommen, können vor allem Fahrradfahrer in den Verkehrsspitzen alternative Fahrzeiten prüfen. Manchmal ist ein Bus früher oder eine Bahn später gleich viel weniger los. Wer hier seine Sinne schärft, kann sich und anderen Fahrgästen Unmut ersparen.

Ungeschützte Hutnadeln verboten

Der Siegeszug der Kölner Straßenbahn begann vor 111 Jahren: 1901 ersetzen die ersten elektrischen Bahnen die Pferdewagen



1901

Eng, aber charmant

Die Wägelchen der ersten Serie 407 boten gerade einmal 30 Personen Platz, auf 16 Sitz- und 14 Stehplätzen. Wirklich komfortabel reisten sie nicht. Die „Elektrische“ war derart eng, dass „Damen mit ungeschützten Hutnadeln“ von der Fahrt ausgeschlossen wurden. Mächtig schneller als zu Pferd kamen die Fahrgäste übrigens nicht an ihr Ziel: Der knapp 80 PS starke Motor hatte seine liebe Mühe und Not, die rund zehn Tonnen schwere Bahn auf Trab zu bringen.



1939

Mehr Plätze, besserer Komfort

Innerhalb weniger Jahre entwickelte sich die Straßenbahn zum Transportmittel für die Massen. Die Ticketpreise sanken, und nach der überstandenen Weltwirtschaftskrise verbesserte sich die Lebensqualität der Kölner. Neue Bahnen mussten her, die den wachsenden Anforderungen des innerstädtischen Verkehrs standhielten: Die Wagen der Serie 516 boten 64 Passagierplätze. Die konnten sich über einen komfortablen Innenraum mit großen Seitenfenstern freuen.



1957

Samba auf den Gleisen

Brasilianisches Flair in Köln: 1957 erhält die KVB neue Fahrzeuge für den Vorortbahnverkehr – gefertigt von Westwaggon (Mechanik) und Klepe (Elektrik). Die weiche Federung der Wagen sorgte für reichlich Schaukelbewegung während der Fahrt. Die Kölner nahmen's mit Humor zu und tauften das Vehikel „Samba-Wagen“. Immerhin warnten die Fahrgäste gemühtlich: Der Innenraum war außerordentlich bequem, die neuen Wagen waren mit 2,50 Metern so breit wie nie zuvor.



1968

Geburtsstunde der KVB

Im Jahr 1960 wurde aus dem bisherigen Eigenbetrieb der Stadt Köln eine selbstständige Aktiengesellschaft unter dem Dach der Stadtwerke Köln GmbH, die Kölner Verkehrs-Betriebe. Die baute zunächst das Streckennetz aus und setzte auf moderne Bahnen der Baureihe 3764. Eine goldrichtige Entscheidung: Der robuste achtsichtige Zug bot 331 Passagierplätze. Nicht weniger als 40 Jahre lang kreuzte dieses Modell die Straßen der Domstadt.



3 Fragen an

Peter Peters
Gründer des Vereins
Historische Straßenbahn Köln e. V.

1 111 Jahre „Erste Elektrische“ – was verbindet Sie damit persönlich?

Ich freue mich darüber. Bis die Elektrische überhaupt ihren Betrieb aufnehmen durfte, musste sie schließlich einige Stolpersteine überwinden. So sorgte sich der Kölner Stadtrat 1903 vor allem um den reibungslosen Ablauf der „fünften Jahreszeit“: Er fürchtete, die elektrischen Überleitungen seien zu niedrig, als dass die prächtigen Karnevalswagen darunter hindurchfahren könnten. Also wurde festgelegt, dass die Leitungen im Karnevalsgebiet in sieben Metern Höhe angebracht werden müssen, die nur drei Meter hohen Bahnen wurden in der Folge mit riesigen Stromabnehmern ausgestattet. Gleichzeitig stellte der Stadtrat dem Karnevalskomitee übrigens mehr Geld zur Verfügung, um die niedrigere Höhe der Karnevalswagen durch noch schmackvollere Ausstattung ausgleichen zu können. Das jecke Vergnügen genoss in der Domstadt offenbar schon damals oberste Priorität.

2 Was fasziniert Sie an historischen Bahnen?

Das Fahrgefühl ist ganz anders. Der Fahrer muss viel mehr arbeiten – und viel mehr Feingefühl beweisen. Zum Beschleunigen darf der Hebel nur Stück für Stück nach vorne bewegt werden, um den Motor nach und nach mit Strom zu versorgen. Das Gleiche gilt für den Bremsvorgang: Wer nicht sanft genug abbremste, blockierte die Räder – schlecht für die Bahn und für die Fahrgäste.

3 Haben Sie eine Lieblingsbahn?

Ja, das Finchen. Sie zu fahren, ist eine echte Herausforderung. Anstelle eines Hebels muss ein Rad bedient werden, das ist etwas ganz anderes, etwas ganz Feines. Wenn man weiß, was man tut, kann man das Finchen auf den Punkt genau steuern – genau wie die heutigen modernen Bahnen. Allerdings ist das Finchen wesentlich langsamer und gemütlicher. Das gefällt mir.

Die Katzen sind los ...

Das Musical Cats schlägt sein Theaterzelt am Rheinufer auf – Rabatte für KölnTakt-Leser

Der Musical-Klassiker Cats ist in Europa mit einem eigenen Theaterzelt auf großer Reise. Ab September gastiert das Ensemble in Köln. Die Geschichte der Katzen mit den weltberühmten Melodien Andrew Lloyd Webbers – basierend auf der literarischen Vorlage des Nobelpreisträgers T.S. Eliot – begeisterte bereits mehrere 100.000 Zuschauer. Der Ohrwurm: „Erinnerung“ – gesungen von Stars wie Barbara Streisand und Angelika Milster. Geboten wird nicht weniger als die Originalinszenierung von Cats aus London in deutscher Sprache.

MITTE IM GESCHEHEN. Die Zuschauer kommen dabei näher als jemals zuvor an das bunte Treiben heran – der großen, rund angelegten Bühne sei Dank. Keiner der 1.800 Plätze ist mehr als 20 Meter vom Bühnengeschehen entfernt. Das Publikum wird somit selbst Teil des turbulenten Treibens, wenn die Vierbeiner durch die Sitzreihen streifen

und zu ihrem weltbekanntesten, golden schimmernden Schrottplatz schleichen.

GEWINNCHANCEN. 1983 wurde Cats erstmals in deutscher Sprache in Wien auf die Bühne gebracht. Nun müssen die Kölner nicht mehr weit reisen. Das Ensemble macht vom 22. September bis 28. Oktober 2012 Station am Festplatz an der Gummersbacher Straße in Köln-Deutz, nahe der LANXESS arena. Somit sind die Aufführungen für alle mit den Bussen und Stadtbahnen der Kölner Verkehrs-Betriebe gut zu erreichen. Die Stadtbahnlinien 1, 3, 4 und 9 sowie die Bus-Linien 153 und 156 bringen die Besucher hin. Leser der KölnTakt, die bei der telefonischen Bestellung von Tickets die PIN-Nummer 10445 angeben, bekommen zehn Prozent Ermäßigung – und mit ein bisschen Glück lassen sich auf Seite 8 Karten gewinnen.

☎ (0211) 73 44 120

Doppelter Antrieb

Die KVB setzt auf neue Technologien – gut für Fahrgäste und Umwelt

Die Kölner Verkehrs-Betriebe testen die Zukunft: Seit einigen Wochen sind auf der Linie 146 Busse mit Hybridantrieb unterwegs. Dahinter verbirgt sich ein kombiniertes System, das aus einem herkömmlichen Dieselmotor und einem Elektroantrieb besteht. Der Clou: Bei jedem Bremsvorgang wird die dabei entstehende Energie in elektrischen Strom umgewandelt, der die Supercaps des Elektroantriebs auflädt. Das spart bis zu 15 Prozent Treibstoff – je nach Beschaffenheit der Strecke. Auf Linienfahrten mit vielen, kurz aufeinanderfolgenden Haltestellen und dementsprechend vielen Bremsvorgängen lohnt sich der Hybridantrieb besonders. Im Test zahlte sich die umweltfreundliche Technologie bereits aus. „Seitens der Werkstatt müssen wir uns mit der neuen

Technik vertraut machen“, sagt Thomas Jacobs, Mitarbeiter der Betriebssteuerung. Äußerlich sind die Busse an dem stromlinienförmig gewölbten Dach zu erkennen, in der Ausbuchtung sind die Energiespeicher untergebracht. Fahrgäste bemerken den modernen Antrieb vor allem akustisch: Während des Anfahrens ist nur noch ein leises Summen zu vernehmen, der Geräuschpegel ist insgesamt niedrig.

E-MOBIL. Noch leiser und umweltschonender sind Busse mit reinem Elektroantrieb. Ein genauer zeitlicher Rahmen, wann Gelenkbusse mit reinem Elektroantrieb auf den Markt kommen, ist derzeit nicht absehbar. Die Kölner Verkehrs-Betriebe forschen und testen eifrig neue Batteriesysteme und Elektroantriebe mit einem extra dafür angeschafften Kleintransporter im Rahmen des Forschungsvorhabens, Cologno E-Mobil. In diesem Gefährt funktioniert der Motor schon recht gut, für den Busbetrieb müssen jedoch noch einige schwerwiegende Probleme gelöst werden, und das im wahrsten Sinne des Wortes. „Die Batterien, die nötig wären, um genug Antriebsenergie für einen Tageseinsatz zu liefern, wären riesig und würden Tonnen wiegen“, erklärt Diplom-Ingenieur Lars Mörl, Leiter der Arbeitsvorbereitung. Damit dürfte ein derartiger Bus über kaum

eine Brücke fahren – und noch nicht einmal über normale Straßen: Das zulässige Gesamtgewicht eines Busses beträgt auf deutschen Straßen 18 Tonnen. „Das würde ein Bus mit Elektroantrieb locker übersteigen“, sagt Mörl.

SCIENCE-FICTION SCHON HEUTE. Davon lassen sich Ingenieure nicht entmutigen und erforschen weiter zukunftsreiche Projekte. Fliegende Busse oder Bahnen, die Überschallgeschwindigkeit in Vakuumröhren erreichen, sind wohl Hirngespinnste und gehören nach Hollywood. Einige interessante Ansätze, die ein wenig nach Science-Fiction klingen, verfolgen andere Verkehrsunternehmen: Beispielsweise Bahnen, die elektrische Energie aus den Gleisen beziehen – per Induktion, also gefahrlos für den Menschen, selbst wenn er auf die Gleise tritt. Oberleitungen wären damit hinfällig, Beschädigungen durch herabfallende Äste oder unvorsichtige Fahrer größerer LKW würden der Vergangenheit angehören. Busse, die beinahe vollständig aus Kohlefaser gefertigt sind, werden ebenfalls diskutiert. Das Material wiegt wenig und ist stabil – ideal für Fahrzeuge. Denn je leichter ein Bus, desto geringer der Energieverbrauch. Problem: Kohlefaser verbiegt sich während eines Aufpralls nicht, sondern bricht. „Unfallschäden wären irreparabel“, erklärt Mörl. Die KVB beobachtet das nichtern und bleibt auf realistischen Boden.



Einfach Blutspenden!



Die KVB gratuliert dem Deutschen Roten Kreuz (DRK) zur Eröffnung seines Blutspendezentrums Köln am Neumarkt. Das Zentrum befindet sich direkt über den Räumlichkeiten der Sparkasse KölnBonn am Neumarkt 1d. Durch die zentrale Lage, wird hoffentlich die Spendebereitschaft der Bürger weiter steigen. Bislang gibt es bereits etwa 10.000 Blutspender jährlich. Doch das ist nicht genug, um den Bedarf – vor allem bei Notoperationen – zu decken. Aufgrund der guten Anbindung des Neumarkts an das öffentliche Nahverkehrsnetz empfiehlt die KVB allen Spendern auf Bus und Bahn umzusteigen. So könnte die Unfallgefahr aufgrund eines instabilen Kreislaufes sinken.



Ende der 1960er-Jahre gebaut, bis 2006 im Einsatz: Der achtschichtige Gelenktriebwagen der Serie 3200 war ein Dauerbrenner der KVB.

1968

JUBILÄUM

KundenCenter Mülheim

Anfang Juni feierte das Kunden-Center Mülheim sein 15-jähriges Bestehen. Als kleines Dankeschön für die Treue erhielten zahlreiche Kunden eine Frisbeescheibe als Geschenk. Dabei symbolisierte das Muster mit verschiedenen Länderfahnen die Vielfalt der in Köln-Mülheim ansässigen Nationen. Die Mitarbeiter des Kunden-Centers werden auch weiterhin engagiert die Kunden beraten, um die Mobilität der Bürger zu gewährleisten. Anfang Juli eröffnen die Kölner Verkehrs-Betriebe ein weiteres KundenCenter direkt am Chlodwigplatz, um auch an diesem wichtigen Verkehrsknotenpunkt im Süden der Stadt als Ansprechpartner präsent zu sein.

GLEISARBEITEN

Bauarbeiten in Niehl

Noch bis zum 12. Oktober 2012 dauern die Gleisarbeiten an der Linie 12 in Köln-Niehl. Vor allem zwischen den Haltestellen „Wilhelm-Sollmann-Straße“ und „Niehl“ müssen Schwellen und Schienen ausgetauscht werden. Auch der Schotter braucht eine Reinigung. Das Schweißen, Schleifen und Gleisstrophen geschieht in einer Wanderbaustelle, die sich Stück für Stück die Strecke entlang arbeiten wird. Um größere Verkehrsbeeinträchtigungen zu vermeiden, werden auch die Nachtstunden von 22 bis 6 Uhr genutzt. Pausen herrschen in den Nächten von Freitag auf Samstag sowie Samstag auf Sonntag.

www.kvb-koeln.de

STRASSENBAHN-MUSEUM

Ausflug nach Thienenbruch

Jeden zweiten Sonntag eines Monats von 11 bis 17 Uhr ist das Straßenbahn-Museum Thienenbruch geöffnet. Außerhalb der Öffnungszeiten bietet die KVB Sonderführungen an. In Lezuch's Gasthaus im Museum wird zudem für das leibliche Wohl gesorgt. Das Straßenbahn-Museum befindet sich an der Endhaltestelle Thienenbruch der Stadtbahn-Linie 18. Die hier präsentierten Fahrzeuge waren über Jahrzehnte im Fahrbetrieb der Kölner Verkehrs-Betriebe oder des Vorgängerunternehmens, den Bahnen der Stadt Köln, eingesetzt und wecken bei vielen Kölnern Kindheitserinnerungen. Sie bedienen den Personenverkehr und waren bis in die 1950er-Jahre hinein auch im Gütertransport tätig. Mehrfach im Jahr bietet der Verein Historische Straßenbahn Köln Sonderfahrten mit alten oder modernen Stadtbahnwagen an.

www.hsk-koeln.de



Kluge Köpfe

Nährboden, Ideen säen und ernten, Kreativität wachsen lassen, Früchte tragen



Metallschwellen auf vielbefahrenen Brücken halten länger und der Verkehr kann ohne Unterbrechung rollen.

Gerda S. ist auf die Bahnen der Linie 13 angewiesen. Die rüstige 84-Jährige besucht einmal wöchentlich ihren Hausarzt in Ehrenfeld. Ohne öffentliche Verkehrsmittel könnte sie die Strecke von ihrer Wohnung in Sülz nicht bewältigen. Bei jedem Ein- und Ausstieg profitiert von einer pfiffigen Idee eines Mitarbeiters. Er erdachte ein passendes Gummistück, die den Spalt zwischen Tür und Bahnsteig schmälert. Das ermöglicht Rollstuhlfahrern und Passagieren, die mit einem Rollator unterwegs sind – wie Gerda S. – einen barrierefreien Einstieg. „Noch vor einigen Jahren musste ich den Rollator beim Einstieg ein Stück anheben, und das schnell genug, damit sich die Türen nicht zu früh schließen. Das war für mich schwierig, und ich hatte immer ein unsicheres Gefühl“, gesteht sie. Das Problem lösten nicht etwa Ingenieure der Kölner Verkehrs-Betriebe AG als Arbeitsauftrag, sondern ein Techniker, der auf seinem morgendlichen Weg zur Arbeit mehrfach Fälle wie den von Gerda S. beobachtete. Dass sein Geistesblitz verwirklicht werden konnte, verdankt er dem Ideenmanagement der KVB.

MITARBEITER GESTALTEN. Jeder Fahrgast in Bus und Bahn hat bereits von klugen Einfällen engagierter KVB-Mitarbeiter profitiert – bewusst oder unbewusst. Allein im Jahr 2011 wurden 472 Vorschläge im Ideenmanagement eingereicht –

informiert werden, und zwar schnell“, erklärt Fassbender. Mehr als 20 Minuten Wartezeit sei jedoch niemandem zuzumuten. Dann greift die Mobilitätsgarantie. Das bedeutet: Haben Bus oder Bahn eine Verspätung von mehr als 20 Minuten und ist keine Alternative Fahrtmöglichkeit mit dem ÖPNV verfügbar, kann sich der Kunde stattdessen ein Taxi nehmen und sich den Fahrpreis von der KVB erstatten lassen. Mehr Informationen hierzu gibt es auf der Webseite.

PÜNKTLICHKEIT VERBESSERN. Allen Bemühungen zum Trotz scheut Fassbender keine Selbstkritik: „Was die Pünktlichkeit angeht, können wir uns bestimmt noch verbessern.“ Allerdings sei die Infrastruktur bereits jetzt stark ausgelastet, und die Zahl der Fahrgäste steige jedes Jahr. Neue Lösungen müssen gefunden werden: Die KVB erarbeitet Konzepte, den Innenraum der Busse und Bahnen besser zu nutzen, um noch mehr Fahrgäste aufnehmen zu können. Ganz auszuschließen sind Verspätungen und andere Versäumnisse dennoch nicht, und so wird das Verbesserungsmangement der KVB wohl nie ohne Beschäftigung sein – zum Glück. „Wichtig ist, dass sich der Kunde mit uns überhaupt in Verbindung setzt.“ Das ist unendlich viel besser, als wenn er gleichgültig reagiert“, sagt Fassbender. Kundenorientierung ist ein fester Bestandteil der Unternehmensphilosophie. Die KVB ermuntert ihre Kunden ausdrücklich zur Kontaktaufnahme. Konstruktive Kritik ist Fassbenders Team selbstverständlich am liebsten – aufwendig gestaltete Beschwerden erhalten einen Ehrenplatz: „Wir haben schon Zuschriften in waschechtem Kölsch bekommen“, verrät Fassbender.

Beschwerdemanagement – was für ein negatives Wort. Wer möchte schon gern mit der armen Seele tauschen, die sich Tag für Tag Rückmeldungen voller Frustration und Verärgerung anhören, und diese zu allem Überfluss auch noch managen muss? Dass die Realität viel positiver aussehen kann, beweist das Verbesserungsmanagement der KVB: „Unsere Aufgabe ist klasse“, sagt Marketingleiter Thorsten Fassbender, „wir bekommen täglich kostenlose Qualitätskontrollen und Vorschläge unserer Kunden – das ist das Beste, was einem Unternehmen passieren kann.“ Fassbender weiß, wovon er spricht. Anfang des vergangenen Jahres schrieb eine ältere Dame einen Brief an die KVB. Entlang der Straße, in der sie wohnte, fuhr zwar ein Bus. Die Haltestellen waren jedoch so weit voneinander entfernt, dass die Seniorin jedes Mal einen beschwerlichen Fußmarsch auf sich nehmen musste, wenn sie zum Einkaufen fahren wollte. Die KVB prüfte den Mangel und reagierte: Ende 2011 richtete sie einen weiteren Bushalt ein – und gewann einen neuen „Fan“ hinzu.

MOBILITÄTSGARANTIE. „Das ist unser Ansporn: Aus einem unzufriedenen Kunden einen zufriedenen machen, der uns dann vielleicht noch gegenüber Freunden lobt“, erklärt Fassbender. Leichter gesagt als getan. 275 Millionen Menschen nutzten im Jahr 2011 die Busse und Bahnen der KVB, 9.000 von ihnen beschwerten sich – vor allem über verspätete Bahnen, obgleich die KVB in den meisten Fällen noch nicht einmal dafür verantwortlich ist. Am Ehrgeiz, die verärgerte Kundschaft umzustimmen, mangelt es dem Unternehmen nicht. „Zunächst müssen die Kunden über den Grund und die Dauer der Verspätung

Kritik erwünscht

Die KVB sieht jede Kundenbeschwerde als Chance, sich zu verbessern



Nur kleine Spalte überwinden zu müssen hilft dem Fahrgast – vor allem bei Gehbehinderung.



Warum nicht informieren, wenn es so einfach geht? Wenn der Fahrer pausiert, ist das nun im Display zu lesen.

118 davon wurden umgesetzt. Rainer Mandt ist seit 27 Jahren im Unternehmen, kennt viele Beschäftigte der KVB persönlich. Den Antrieb, das eigene Unternehmen besser zu machen, hat er seit der ersten Stunde beobachtet können: „Unsere Mitarbeiter sind sehr engagiert. Sie wollen nicht nur ihre Pflicht erfüllen, sondern mitgestalten und Veränderungen bewirken.“ Daher öffnet Mandt ihnen alle Kanäle – wer gute Ideen ernten will, muss schließlich einen fruchtbaren Nährboden bereitstellen. „90 Prozent der Angestellten kennen das Ideenmanagement“, sagt Mandt. Durch regelmäßige Gewinnaktionen und ein Prämiensystem werden sie zusätzlich angespornt, Verbesserungen einzureichen.

ERSPARNIS. Das zahlt sich aus – sowohl für die KVB als auch für ihre Kunden. Das Unternehmen selbst sparte im vergangenen Jahr durch Verbesserungsvorschläge seiner Mitarbeiter 293.000 Euro ein. Beispielsweise durch neuartige Metallschwellen auf den Kölner Bahn-Brücken. Die halten die Witterungseinflüsse rund 60 Jahre aus und können anschließend bei vollem Fahrbetrieb ausgetauscht werden. Die bisher verwendeten Holzschwellen waren nach 20 Jahren morsch, und zur Erneuerung musste der gesamte Streckenabschnitt vollständig für den Zugverkehr gesperrt werden. Der Metallschwellen-Vorschlag

war der KVB eine erdenkliche Prämie wert – die Entlohnung berechnet sich aus der Ersparnis, die das Unternehmen durch die Umsetzung der Idee im ersten Jahr erzielt. „Die Vorschläge werden durchgerechnet“, erklärt Mandt, und es werden längst nicht alle Ideen umgesetzt.

Diebstahlsicherung. Erst kürzlich ersann ein Mitarbeiter einen Schutz gegen den Diebstahl von Kupferleitungen – in den vergangenen

„Unsere Mitarbeiter wollen gestalten, an unseren Rädern mitdrehen“

Rainer Mandt, Leiter des Ideenmanagements

Monaten ein häufiges Verbrechen. Die Idee: Die leicht zu stehlenden Bauteile sollten mit Teer überzogen werden, die Kupferstücke wären so allenfalls noch mit einem Presslufthammer herauszutrennen gewesen. Auf den ersten Blick ein Gewinn für die KVB, zumal ein fehlendes Kabel eine ganze Reihe roter Signale auf den folgenden Gleisabschnitten auslöst – was wiederum massive Verspätungen der betroffenen Bahnen nach sich zieht. Doch das Unternehmen lehnte den Vor-

schlag ab: Wartung und Funktionskontrolle der betroffenen Stücke wären mit Teerüberzug kaum mehr möglich gewesen. Stattdessen entschied sich der Fachbereich für einen anderen Vorschlag, die gefährdeten Stücke sind nunmehr mit Rohren, Spezialschaum und verschraubten Metallplatten geschützt. Eine effektive Diebstahlsicherung, die Materialkosten und den wirtschaftlichen Schaden der Verspätungen einspart.

KAFFEPAUSE. Noch viel höher beziffert die KVB den Wert, der sich durch zufriedene Kunden ergibt. Das gelingt manchmal mit ganz einfachen Mitteln. Ein Mitarbeiter, eigentlich auf Gleisarbeit spezialisiert, erlebte live mit, wie sich ein Fahrgast fürchtbar über die KVB empörte. Der Grund: Zehn Minuten Wartezeit waren auf der Infotafel der Bushaltestelle angegeben, der dazugehörige Bus stand jedoch bereits in Sichtweite bereit. Der ungeduldige Passagier reagierte mit Unverständnis: Wieso warten, wenn das Transportmittel doch schon bereitsteht? „Typisch KVB“, hieß es da. Dass der Fahrer des Busses gerade seine gesetzlich vorgeschriebene Ruhepause absolvierte, konnte er seinerzeit nicht wissen. Jetzt schon. Der KVB-Mitarbeiter ersann einen Vorschlag, der in Rekordzeit umgesetzt wurde: Seit Kurzem blenden die Displays pausierender Fahrzeuge, das Wort „Kaffeepause“ ein. Eine gute Idee!

Abwärtsspirale verhindern

KVB will Nahverkehrsinfrastruktur dauerhaft sichern – Pläne für dritte Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn vorgestellt

Die Nahverkehrsunternehmen in NRW sorgen sich um die Finanzierung der Infrastruktur für Busse und Bahnen. Spätestens nach dem beunruhigenden Gutachten der Verkehrsberatung intraplan, das einen Finanzbedarf von 1,1 Milliarden Euro bis 2016 beziffert, ist klar: „Es drohen massive Einschränkungen im Leistungsangebot und wir geraten im deutschen Nahverkehr in eine qualitative Abwärtsspirale“, so Jürgen Fenske, Vorstandsvorsitzender der Kölner Verkehrs-Betriebe und zugleich Präsident des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen.

meram in München, die dort sehr gut angenommen wurde. Das bestätigte Herbert König, Vorsitzender der Geschäftsführung der Münchner Verkehrsgesellschaft.

FINANZEN KLÄREN. Im „1. Forum Mobilität“, zu dem die KVB und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen eingeladen hatten, ging es um die Finanzierung des Nahverkehrs im Land. Dabei erklärte der Vorstandsvorsitzende der DB AG, Rüdiger Grube: „Planungs- und Investitionssicherheit in Deutschland sind ein Garant für wirtschaftliche Stabilität.“ Unterstützend betonte Fenske, die Kosten zur Deckung der wachsenden Nachfrage nach Nahverkehrsdienstleistungen könne von den Unternehmen nicht allein gestemmt werden.

NEUES FÜR KÖLN. Um dem entgegenzuwirken, richten die Kölner Verkehr-Betriebe regelmäßig die „KVB-Lounge“ aus. Auf dem Treffen, das bereits zum fünften Mal stattfand, stellte der Kölner Baudezernent Bernd Streitberger seine Pläne für die dritte Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn Köln vor. Die Strecke wird mit rund zwei Kilometern Länge und vier Stationen mittig auf der Bonner Straße verlaufen und von der Haltestelle „Marktstraße“ bis zum Verteilerkreis Arnoldshöhe führen. Die Gleisstrecke soll möglichst platzsparend gebaut werden, damit an den Seiten Platz für Alleen ist. Das gewährleistet eine bessere Einbindung in das Straßenbild, so Streitberger. Als Vorbild hierfür gilt die Tram St. Em-



v. l. Jürgen Fenske (KVB) und OB Jürgen Roters

3 Fragen an



Rainer Mandt, Leiter Ideenmanagement der KVB

1 Herr Mandt, wie sieht der Alltag eines Ideenmanagers aus?

Ich sehe mich als Dienstleister für das Unternehmen. Das Ideenmanagement hilft einerseits natürlich, wirtschaftlicher zu werden. Meine Aufgabe ist jedoch komplexer. Ich leite hier keine „Ideen-Sammelstelle“. Es geht darum, Informationen auszuwählen und weiterzugeben. Meine Abteilung öffnet sämtliche Kanäle für das Einreichen der Ideen und animiert die Mitarbeiter, ihre Vorschläge zu äußern. Vor allem aber geben wir Anerkennung an besonders engagierte Mitarbeiter weiter. Das fängt schon bei Terminen in meinem Büro, aber auch in den Sprechstunden im Fachbereich an.

2 Sind Sie mit der Beteiligung der Mitarbeiter zufrieden?

Im Großen und Ganzen ja, obgleich ich mir aus meiner Position heraus naturgemäß wünsche, dass noch ein bisschen mehr geht. Zu bedenken ist allerdings, dass einige Mitarbeiter ihre Ideen laufend in das Unternehmen einbringen, ohne das System des Ideenmanagements zu nutzen – beispielsweise gegenüber Vorgesetzten oder Kollegen im Arbeitsalltag. Diese Zahl wird statistisch nicht erfasst. Ich weiß, dass unsere Mitarbeiter sehr engagiert sind.

3 Was tun Sie, um noch mehr Mitarbeiter zur Teilnahme zu bewegen?

Wir rufen regelmäßig Aktionen ins Leben, die eingereichte Ideen besonders anerkennen. Beispielsweise haben wir vor Kurzem unter allen Einreichern einer Aktion einige Produkte von Apple verlost. Zusätzlich honorieren wir besonders gut ausgearbeitete Vorschläge – auch, wenn sie letztlich nicht umgesetzt werden. Die KVB stellt dem Ideenmanagement jährlich ein Budget zur Verfügung, das sich aus der Summe ergibt, die zuvor durch verwirklichte Ideen eingespart wurde. Daraus bezahlen wir dem Einreicher des Vorschlags etwas Besonderes. Idee – innovativ denken, Erfolg erleben.

Impressum

Kundenzeitung der Kölner Verkehrs-Betriebe AG

KVB Unternehmenskommunikation Scheideweilerstraße 38 | 50933 Köln
Verantwortlich: Franz Wolf Ramien
Redaktion: Stephan Anemüller

Mitarbeit: Gudrun Meyer, Anke Eismann, Barbara Lürrmann, Jalli Moradi, Eve Sattler, und Matthias Gröniger

Fotos: Anemüller, Heinekamp, Krasniqi, Gottschalk, Vogelfänger, Thinkstock.de

Layout und Produktion: mdsCreative GmbH
Klaus Bartels (verantwortlich), Nadine Kirsch und Melanie Schaffers

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



Die Gegenwart: Heute verkehren unter anderem Bahnen der Serie 4500 auf den Kölner Gleisen: 650 PS, bis zu 80 km/h für rund 185 Fahrgäste.

2005



Die Stimme der KVB

Wenn es bei der KVB einmal nicht so läuft, wie es sollte, ist das Informations-Management gefragt. In der Leitstelle kommen alle Informationen über Störungen im Betrieb zusammen, werden gebündelt und weitergegeben. Damit die Fahrgäste der Kölner Verkehrs-Betriebe umgehend unterrichtet werden, sitzt Manuela Jahnen hier. Seit Anfang des Jahres ist sie zusammen mit ihren drei Team-Kollegen die Stimme der KVB. „Bitte nicht einsteigen, der Zug endet hier“, spricht sie gerade in das Mikrofon vor sich, das mit der Elektronischen Lautsprecher-Anlage (ELA) verbunden ist. Mit einem Blick auf einen der insgesamt sieben Monitore an ihrem Arbeitsplatz wählt sie den betreffenden Bahnsteig an und vergewissert sich über das Kamerabild, ob die Fahrgäste sie auch wirklich gehört haben.

ALLES IM BLICK. Die notwendigen Informationen erhält die 35-Jährige von ihren Kollegen, die in einer der vielen Tischreihen vor ihr sitzen.

Wenn es um Störungen im Verkehr geht, ist das Informations-Management zur Stelle

Sie kontrollieren das weit verzweigte Straßenbahn- und Busnetz sowie das digitale Transport-Kontroll-System der KVB. Wenn etwas passiert, wissen sie es als Erste. Heute ist es beispielsweise eine Übung der Feuerweh, die kurzfristig angemeldet wurde. Die Leitstelle muss schnell reagieren und Manuela Jahnen tippt die Informationen flink in das Computersystem für die Leuchtschriftan-

zeigen, die an den entsprechenden Haltestellen stehen.

MITTEN IM GESCHEHEN „Wir haben hier alles im Blick“, versichert sie. Normalerweise hängt in der Leitstelle auch eine riesige Tafel, auf der alle Bahn- und Buslinien angezeigt werden. Doch sind die derzeitigen Räume der Leitstelle nur eine provisorische Lösung – solan-

ge die eigentliche Leitstelle an der Scheidtweilerstraße umgebaut wird. „Deswegen müssen wir die Lage auf verschiedenen Computermonitoren verfolgen und sehr konzentriert arbeiten.“ Derweil wirft sie einen kurzen Blick auf einen weiteren Bildschirm, wo gerade eine Bahn in die U-Bahn-Station am Neumarkt einfährt. „Hier entsteht der meiste Umsteige-Verkehr. Deswegen habe ich die Haltestelle sowohl über- als auch unterirdisch immer auf dem Schirm“, so Manuela Jahnen.

TRAUMJOB. Zur KVB kam sie eigentlich als Busfahrerin, „weil ich mich für große Autos begeistere“, sagt sie schmunzelnd. „Aber als Anfang des Jahres die Stelle in der Leitstelle ausgeschrieben wurde, war ich gleich Feuer und Flamme.“ Sie wurde genommen und bekam eine intensive Einführung von drei Monaten. Seit Januar ist sie nun eine der Stimmen der Kölner Verkehrs-Betriebe und stolz auf ihren Job. „Schließlich sitze ich hier direkt im Herzen der KVB!“

i Seit Januar 2012 ist die Leitstelle (auch „Leitwache“ genannt) samt Informations-Management der KVB provisorisch im Niehler Betriebshof-Nord beherbergt. Ab März nächsten Jahres soll es dann wieder zurück in die Hauptverwaltung an die Scheidtweilerstraße gehen. Dort werden die alten Räume gerade komplett saniert. Insgesamt werden so zwölf hochmoderne Arbeitsplätze eingerichtet. www.kvb-koeln.de



Mit Bus und Bahn stressfrei zum Public Viewing – daran erinnern diese KVB-Entchen im Fußball-Look. Wohin die Fußball-Fahrt gehen kann:



GROSSEREIGNIS LANXESS arena

Kostenloses Rudelgucken für knapp 15.000 Zuschauer bietet die Arena Management GmbH auf ihrer Außenanlage direkt vor der LANXESS arena.

☞ LINIE 3 UND 4, HALTESTELLE „BF DEUTZ / LANXESS ARENA“
☞ WWW.LANXESS-ARENA.DE



INSIDERTIPP Club Bahnhof Ehrenfeld

Hier spielt das Wetter keine Rolle, denn geguckt wird drinnen im Club und draußen im Biergarten. Dazu gibt es Bier und Burger.

☞ LINIE 3, 4 UND 13, HALTESTELLE „VENOLER STR./GÜRTEL“
☞ WWW.CBE-COLOGNE.DE

FEUER & FLAMME Alte Feuerwache

Die Veranstaltungen im alten Backsteingebäude sind im Agnesviertel bereits Kult – hier wird im Hof und im Restaurant mitgejubelt.

☞ LINIE 5, 12, 15, 16 UND 18, HALTESTELLE „EBERTPLATZ“
☞ WWW.ALTEFEUERWACHEKOELN.DE

BÜHNENSHOW Gloria-Theater

Im Kölner Club werden die Siege anschließend auf der Tanzfläche gefeiert. Doch zuvor heißt es: Daumen drücken und mit Schnitten und Kölsch die Nerven behalten.

☞ LINIE 1, 3, 4, 7, 9, 16 UND 18, HALTESTELLE „NEUMARKT“
☞ WWW.GLORIA-THEATER.COM



GEWINNEN MIT SUDOKU

JETZT AUCH IM INTERNET.
NUTZEN SIE DAS E-MAGAZIN UNTER:
WWW.KVB-KOELN.DE/GERMAN/SPEZIAL/KOELNTAKT.HTML



2 x 2 Karten für das Musical „Cats“ in Köln, 2 Stadtbahn-Modelle, 2 große und 2 kleine Lesevergnügen im Wert von je 25,- bzw. 15,- Euro, 5 USB-Sticks

sowie 10 KVB-Entchen im Fußball-Dress mit Sammlerwert.



6	3	5	1		7	4	5		
	9		4			6		2	
	2	6	7	3					6
2	7	1			9	6	7		2
7							5		9
1	2	9				9	4	6	1
	8	4	3	5					9
	1	2	7			1		4	
4	5	6	2			5	3		2

