



KölnTakt

Das E-Magazin der KölnTakt
finden Sie unter:

www.kvb-koeln.de/koelntakt

www.kvb-koeln.de

Kundenzeitung der Kölner Verkehrs-Betriebe AG

KVB

Ausgabe Nr. 34 | 8. Juli 2014



Bahn frei für die Wagen der Serie 2400

Neue Stadtbahnen im Liniendienst

■ Die Kölner Verkehrs-Betriebe haben kürzlich die ersten beiden Fahrzeuge der neuen Stadtbahn-Serie 2400 auf die Schiene gebracht. Mitte Juni verließen die beiden Fahrzeuge die KVB-Hauptwerkstatt in Köln-Weidenpesch und werden derzeit als Doppeltraktion vor allem auf der Stadtbahn-Linie 13 eingesetzt.

■ Oberbürgermeister Jürgen Roters gratuliert der KVB zur neuen Fahrzeuggeneration: „Ich bin begeistert, dass die KVB in der

Lage ist, mit eigenem Fachverstand hochkomplexe Stadtbahnfahrzeuge umzubauen. Mit dieser Qualitätsarbeit aus Köln werden die Stadtbahnen die Fahrgäste für weitere Jahrzehnte sicher und komfortabel über das Kölner Schienennetz befördern können.“

■ Jürgen Fenske, Vorstandsvorsitzender der KVB, ordnete die Bedeutung des Ereignisses für das Verkehrsunternehmen ein: „Das ist ein schöner Tag für die KVB. Wir freuen uns über das Comeback der al-

ten 2100er. Und mit dem Umbau sichern wir Arbeitsplätze und Know-how in unserer Hauptwerkstatt.“

■ Nach fast 30 Betriebsjahren stand eine Neubeschaffung für die Serie an. Mit einem umfangreichen Vergleich der Alternativen Sanierung und Neubeschaffung entschied sich die KVB 2008 für den Weg der Sanierung. In dieser Ausgabe der KölnTakt werden die neuen Fahrzeuge und das Projekt auf den Seiten 4/5 vorgestellt.

Nachts über den Rhein



Zahlreiche Kölner konnten die diesjährige Mittsommernacht wieder mit der Kölner Seilbahn genießen. Die nächtlichen Fahrten über den Rhein gehören bereits zu den kölschen Traditionen. Während die Gondeln sonst täglich von 10 bis 18 Uhr abheben, verkehren sie zu Mittsommern bis 1 Uhr und erlauben so den nächtlichen Panoramablick auf die Altstadt samt Dom. Trotz weiterer Partys und eines deutschen WM-Spiels nutzten am Samstag, 21. Juni, etwa 700 Gäste das tolle Nachtfahrtangebot.

Weniger Gewicht – weniger Verbrauch

Die Kölner Verkehrs-Betriebe setzen seit April zwei Citea-Busse der Marke VDL ein, die in Leichtbauweise konstruiert wurden. Die Busse des holländischen Herstellers VDL Bus & Coach unterscheiden sich durch ihr geringeres Gewicht von konventionellen Fahrzeugen. Der Testeinsatz soll aufzeigen, wie viel Kraftstoff eingespart und CO₂-Emissionen vermieden werden.

UNTERSCHIEDEN. Beide Busse sind zwölf Meter lang und besitzen das VDL-typische Design, das sie von Fahrzeugen anderer Hersteller unterscheidet. Die Busse werden auf Linien eingesetzt, auf denen derzeit Busse mit zwölf Metern Länge verkehren.

INTEGRIERT. Die zwei Citea-Busse unterscheiden sich in ihrem Gewicht: Das Fahrzeug des Typs SLF-120 hat ein Leergewicht – ohne die KVB-spezifischen Einbauten – von 11.355 Kilogramm. Das Fahrzeug des Typs LLE-120 wiegt 8.995 Kilogramm. Im Vergleich hierzu wiegt ein Solobus herkömmlicher Bauart etwa 11.750 Kilogramm. Der Unter-

schied zwischen SLF-120 und LLE-120 resultiert daraus, dass bei Letzterem ein kleinerer Antriebsstrang verwendet wurde und mehr Bauteile mit einem geringeren Gewicht als beim SLF 120 eingebaut wurden.

VERWENDET. Die Gewichtsreduzierung ist möglich, indem etwa eine Kunststoff-Sandwich-Konstruktion anstelle einer Stahlbaukonstruktion für Decken- und Bodenplatte verwendet wird. Gerade der kleinere Antriebsstrang führt zum „Abspecken“ in der Herstellung.



In der Probezeit: einer der Citea-Busse, die derzeit auf Kölns Straßen im Einsatz sind

Die Leichtbaubusse gewährleisten denselben Sicherheitsstandard wie konventionelle Busse.

MÖGLICH. 2013 betrug der durchschnittliche Diesel-Verbrauch der Solobusse bei der KVB 38,75 Liter je 100 Kilometer. Nach Herstellerangaben soll mit dem Einsatz der Leichtbaubusse eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs von etwa 20 Prozent möglich sein. Dies würde eine Reduzierung des CO₂-Ausstoßes um etwa 500 Kilogramm je 1.000 Liter Diesel bedeuten.

KurzTakt

THIELENBRUCH

Museum am 13. Juli geöffnet

Am Sonntag, 13. Juli, hat das Straßenbahn-Museum der KVB in Thienenbruch an der dortigen Endhaltestelle der Stadtbahn-Linie 18 wieder geöffnet. In der denkmalgeschützten Halle von 1926 können von 11 Uhr bis 17 Uhr die rund 25 historischen Fahrzeuge und die historische Panoramawand aus der KVB-Leitstelle besichtigt werden.

MARKTBEOBSACHTUNG

Weniger Pkw durch CarSharing



Die Stadt Köln erwartet eine Reduzierung der Anzahl privater Pkw um bis zu 30.000 Fahrzeuge, wenn sich die CarSharing-Angebote dauerhaft erfolgreich entwickeln. In Köln sind mit Cambio, Flinkster, Car2Go und DriveNow vier Anbieter aktiv. Mit allen vier betreibt die KVB Kooperationen. Die Marktbeobachtung der CarSharing-Unternehmen zeigt, dass insbesondere junge Menschen zwischen 25 und 35 Jahren Leihautos nutzen. Aber auch unter den jungen Senioren gewinnt diese Mobilitätsform an Bedeutung. Meist wird auf CarSharing zurückgegriffen, wenn große Einkäufe getätigt werden oder die Fahrtziele weiter draußen im Grünen liegen. Insbesondere die Kombination der Verkehrsmittel im Umweltverbund, also Bus, Bahn, Fahrrad, Taxi und eben CarSharing-Pkw sind für die Nutzer von Bedeutung, denn viele von ihnen schaffen das eigene Auto ab und nutzen die KVB als Stammkunden. Mehr auf Seite 8.

CÄCILLENSTRASSE

Neue Gleise in den Ferien

Die KVB wird vom 2. bis 18. August die Gleisanlage auf der Cäcilienstraße in der City erneuern. Zwischen den Haltestellen „Heumarkt“ und „Neumarkt“ werden in diesen Ferienwochen die Linien 1, 7 sowie 9 unterbrochen und Ersatzbusse eingesetzt. Die Maßnahme dient auch dem Stadtbild. Die Vorbereitung wurde zeitgerecht abgeschlossen.



Am Heck befinden sich weitere Sitzplätze
und kein Fahrerstand mehr

MEHR KOMFORT

LITERATUR

Krimifahrt mit Stadtbahn

Die KVB und der Emons Verlag laden ein zur Fahrt mit der Krimibahn. Am 27. Juli startet diese um 12 Uhr und um 15 Uhr jeweils an der Nordseite des Neumarktes. Gelesen werden Passagen aus den Krimis „Vogelfrei“ von Ulf Kartert (12 Uhr) und „Eifler Neid“ von Elke Pistor (15 Uhr), auf dass es die Passagiere gruseln mag. Karten sind zum Preis von 15 Euro bei KölnTicket, Tel. (0221) 2801 oder www.koelnticket.de erhältlich. Lesen gehört zu Fahrten mit der KVB, doch Lesungen in der Bahn sind ein rares Gut. Wer daran teilnehmen möchte, hat jetzt noch die Chance, einen der Plätze zu ergattern.



LINIE 133

Ohne Umleitung

Die Wiederherstellung der Fahr- bahn oberfläche auf der Südseite des Ubierrings wurde Anfang Juli abgeschlossen. Der Ubierring kann somit auch in Fahrtrichtung Rhein- ufer wieder durch den Kfz-Verkehr genutzt werden. Auch die Busse der Linie 133 fahren nun wieder ihren normalen Linienweg. Die Umleitung der Busse mit Fahrtziel Breslauer Platz im Streckenabschnitt zwischen den Haltestellen „Mannsfeld“ und „Ubierring“ über die Schönhau- ser Straße entfällt. Die Haltestellen „Marktstraße“, „Alteburger Wall“ und „Chlodwigplatz“ stehen den Fahrgästen wieder zur Verfügung. In Fahrtrichtung „Zollstock Süd- friedhof“ fahren die Busse der Li- nie 133 bereits seit Anfang März die gewohnte Strecke.

LINIE 5

Umbau der „Gutenbergstraße“

Die Stadt baut die Haltestelle „Gu- tenbergstraße“ der Stadtbahn-Linie 5 um. Die Bahnsteige werden auf 90 Zentimeter angehoben. Nach dem Umbau werden die dort haltenden Stadtbahnen barrierefrei zugänglich sein. Bis zum 12. September hal- ten die vom Heumarkt kommenden Stadtbahnen am nördlichen Bahn- steig nicht an dieser Haltestelle. Die KVB empfiehlt ihren Fahrgästen bis dahin die Nutzung der barrierefreien Haltestelle „Liebigstraße“. Die Stadt- bahnen in Richtung Heumarkt sind bereits – nach dem Umbau des südli- chen Bahnsteiges – wieder nutzbar.



Die frühere Rundbahn ist die heutige Linie 18

Geschichte der Zahlen

Eine Übersicht in zwei Teilen – Teil 1: Von Buchstaben zu Nummern

Im Mai feierte die Stadtbahn-Anbindung der Stadt Frechen 100-jährigen Geburtstag. Die Frechener nannte „ihre Bahn“ der Köln-Frechen-Benzel- rather-Eisenbahn liebevoll das „Finchen“, Erst spä- ter kam die „7“ an die Bahnen nach Frechen. Dies brachte Franz-Josef Knieps, ehemaliger Präsident der Handwerkskammer Köln, auf die Frage: Wie kommt es zu den Liniennummern der KVB? KölnTakt nahm diesen Impuls gerne auf. Beginnen wir mit der Fra- ge der Nummerierung – die Systematik folgt in der nächsten Ausgabe der KölnTakt.

CHRONIK. Im Jahr 1903 werden die Fahrgäste erst- mals mit Liniennummern der Straßenbahnen ver- traut gemacht. Bus-Linien gab es seinerzeit in Köln noch nicht, erst seit 1925 bestehen solche Angebote – nach einem kurzen Zwischenspiel um 1907. Ger- hard Boisserée und Manfred Ritschel haben in ihrer Linienchronik die Geschichte festgehalten.

SCHILDER. Ausgangspunkt der Nummerierung ist die „Polizei-Verordnung betreffend den Betrieb der Pferde-Eisenbahnen (Straßenbahnen)“ vom 8. März 1877. Sie schrieb vor, dass „auf jeder Außenseite des Wagens die Tourfahrt angegeben sein“ müsse. Von einer Nummerierung war noch nicht die Rede.

Der Fahrgast sollte aber erkennen können, welche Bahn ihn ans gewünschte Ziel bringen würde. Zu- nächst wurden an den Seiten, oberhalb der Fenster, Schilder mit der Gemeinde am Endpunkt der Linie angebracht, also zum Beispiel „Frechen“. Die Orte lagen außerhalb Kölns und die Bezeichnung war eindeutig. Später wurde die Ausschilderung diffe-

„Die Bahnen in die Vororte trugen Buchstaben: die „K“ nach Königsforst

renzierter, die Wagen erhielten bis zu drei Schilder. Auch kamen innerstädtische Linien hinzu, wie die „Ringbahn“ (heute Linie „16“) und die „Rundbahn“ (heute Linie „18“). Allein die heutigen Nummern zeigen bereits, dass sich die „innerstädtischen“ Ver- bindungen zu regionalen Achsen weiterentwickelt haben müssen.

BUCHSTABEN. Erst später, ab 1903, kam es mit dem Abschluss der Elektrifizierung zur Nummerierung.

Doch die Nummern interessierten zunächst nur wenige. Und es gab eine Zweigliederung. Die städti- schen Bahnen bekamen Nummern und verloren nach und nach ihre Ortsnamen. Die Vorortbahnen beka- men Buchstaben, wie Linie „K“ nach Königsforst, „L“ nach Lövenich oder eben „F“ für das „Finchen“ nach Frechen. Ab Mitte der 1950-Jahre wurden die Vorort- bahnen eingestellt, durch Bus-Linien ersetzt oder mit bestehenden Straßenbahn-Linien verbunden, wie im Fall der „16“ und „18“. Und gelegentlich wurden Li- nienwege verlängert, umverlegt oder in ihren Ästen den Stammstrecken neu zugeordnet. Hiermit verbun- den waren Veränderungen der Linien-Nummern.

ENTWICKLUNG. Einfacher war es da mit den Bus-Li- nien. Die Kölner schätzten, dass es in der dynami- schen Entwicklung des Schienennetzes nicht mehr als 29 Straßenbahnlinien geben werde. Somit fin- gen die Bus-Linien in ihrer Nummerierung mit 30 an. Auch nach der Integration der Liniennetze im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS), die zu einem gemeinsamen Angebot führte, blieben diese Linien- nummern seit 1979 (fast) erhalten. In Köln setzte man dann einfach eine „1“ vor die „32“, die zur „132“ wurde. In den anderen Städten und Kreisen wurden andere Ziffern vorweggestellt.

Gemeinsam für Sicherheit

Trainer der KVB geben Tipps
in den Kölner Schulen

Elternhäuser, Kindertagesstätten und Schulen sind die klassischen Orte für die Verkehrserziehung von Kindern und Jugendlichen. Hier müssen die Re- geln sicheren Verhaltens im Verkehr vermittelt werden, damit Gebote und Verbote später im Alltag nicht nur als „freundliche Empfehlungen“, sondern vielmehr als wesentliche Sicherheitsvoraussetzungen verstanden werden. Doch trockene Theorie allein hilft hier wie in vielen anderen Lerngebieten wenig. Deshalb un- terstützt die KVB Schulen in der Verkehrserziehung mit konkreter Hilfe von der dritten bis zur siebten Klasse.

BREMSWEG. Klassen durchlaufen dabei mit Trainern der KVB eine Lerneinheit aus Theorie und Praxis. Diese wird insbesondere Schulen angeboten, in deren Umfeld Unfälle passiert sind oder sich Gefahrenmo- mente häufen. Begonnen wird mit wenigen Zahlen und Fakten im Kurzvortrag. Filmmaterial unterstützt

das Geschilderte. Danach geht es in die Praxis. In einem Bus oder einer Stadtbahn lernen die Kinder und Jugendlichen die Gefahrstellen kennen. Gezeigt werden ihnen Sicherheitseinrichtungen wie etwa der Notrufknopf. Am Ende dürfen die Schüler eine „Bremsprobe“ machen: Sie schätzen den Bremsweg etwa einer Stadtbahn ein, indem sie Plastikhütchen an den vermuteten Haltepunkt stellen. Zuvor wird ihnen gezeigt, wo der Bremsvorgang eingeleitet wird. Meist rollt das Fahrzeug an den Hütchen vorbei, weil der Bremsweg länger ist als angenommen.

WARTELISTE. Das Programm wird derzeit anhand der gewonnenen Erfahrungen überarbeitet, um noch bes- ser mit den Schulen zusammenzuwirken. Fest steht aber auch, dass es immer viele Schulen geben wird, die auf die Warteliste für ein solches Training gesetzt werden müssen.



Der Fahrerarbeitsplatz wurde ergonomisch gestaltet und an den anderer Serien angepasst

GESUNDE HALTUNG

Eine erneute Steigerung

2013 nutzten mehr Menschen als je zuvor Busse und Bahnen

Die Kölner Verkehrs-Betriebe AG hat das wirtschaftliche Ergebnis für das Jahr 2013 bilanziert: Mit 276,6 Millionen Fahrgästen nutzten 1,4 Millionen Fahrgäste mehr als im vorangegangenen Geschäftsjahr die Busse und Bahnen. Dies entspricht einem Zuwachs von 0,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die Zahl der Abo-Kunden ist erneut gestiegen, von 276.000 (2012) auf 285.500 (2013). Hierdurch und durch die Tarifanpassung im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) um 3,9 Prozent konnte das Unternehmen die Verkehrserlöse noch einmal um 7,6 Prozent auf 228,7 Millionen Euro steigern. Insgesamt erzielte die KVB 2013 Umsatzerlöse von 240,1 Millionen Euro. Die Kundenbindung der KVB ist übrigens seit Jahren erfolgreich: Über 301.000 Stammkunden, also mehr als jeder vierte Kölner, nutzen täglich die Fahrzeuge des Unternehmens.

AUFWENDUNGEN. Das Unternehmensergebnis nahm um 6,6 Prozent im Vergleich zum Vorjahr ab, ist aber noch besser als im mehrjährigen Durchschnitt. Mit einem Defizit von 86,9 Millionen Euro weist die Gewinn- und Verlustrechnung das drittbeste Unternehmensergebnis seit 2000 aus. Der Aufwanddeckungsgrad betrug im vergangenen Jahr 76,7 Prozent – über Dreiviertel der Ausgaben wurden 2013 somit durch eigene Erträge der KVB gedeckt.

INVESTITIONEN. Die guten Ergebnisse der vergangenen Jahre werden auch mittelfristig nicht wiederholbar sein, weil die geplanten Investitionen (Qualitätssicherung der Infrastruktur, Investieren in Stadtbahnfahrzeuge, Neubeschaffung der Automaten) sowie die Entwicklung der Lohn- und Materialkosten das Ergebnis auch in den kommenden Jahren mindern werden.

PROGRAMM. Im Geschäftsjahr 2013 erreichte die KVB mit insgesamt 129 Millionen Euro erneut ein sehr hohes Investitionsvolumen. Das Programm, das 2013 im Wesentlichen durch den Bau der Nord-Süd Stadtbahn, den Ausbau und die Erneuerungen im bereits bestehenden Streckennetz, die Beschaffung von Stadtbahnwagen und Bussen bestimmt war, wird in den nächsten Jahren fortgesetzt. Dem Erhalt der Infrastruktur kommt weiter eine zentrale Bedeutung zu.

AUSBILDUNG. Die Kölner Verkehrs-Betriebe beschäftigten 2013 im Jahresdurchschnitt 3.359 Mitarbeiter. Hierunter befinden sich 121 Auszubildende. Das Verkehrsunternehmen bildet seit Jahren freiwillig über seinen Bedarf hinaus aus und leistet damit einen Beitrag für den Arbeitsmarkt und für die beruflichen Chancen der jungen Generation.



Mehr als 276 Millionen Fahrgäste nutzten im Jahr 2013 die Fahrzeuge der KVB

Klimaschutz braucht starken ÖPNV

Engagierte Kölner Bürger reichen online Vorschläge ein, wie mehr CO₂ eingespart werden kann

Die Klimaschutz-Kampagne der KölnAgenda, an der sich die KVB, RheinEnergie, Stadt Köln und andere beteiligen, hat ihre Halbzeitbilanz gezogen. Zahlreiche Vorschläge zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes sind auf der Internetseite www.koeln-spart-co2.de gepostet worden. Hier können Interessierte ihre konkreten Maßnahmen notieren und den Umfang der CO₂-Einsparung selbst einschätzen. Die vorgeschlagenen Schritte werden durch die Initiatoren analysiert und mit dem sachlich begründeten Einsparungsvolumen hinterlegt. Ziel ist es, bis Ende des Jahres 500.000 Tonnen CO₂ einzusparen. Derzeit sind etwa 350.000 Tonnen gebucht. Die Internetseite soll insbesondere aber andere Menschen gleichfalls zum Mitmachen motivieren. Ihr Wert liegt deshalb vor allem

darin, als Sammlung praktizierter Beispiele nutzbar zu sein.

VERGLEICH. Ein Großteil der Vorschläge und praktizierten Maßnahmen betreffen den Bereich Verkehr. Hier wird ein starker ÖPNV genauso gefordert, wie die Verbesserung der Bedingungen des Radverkehrs. Viele Kölner nutzen gerade auch aus Gründen des Klimaschutzes die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Die KVB führt ihren Fahrgastzuwachs, siehe Beitrag oben zur Bilanz, auch auf die bewusste Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung zurück. Online bietet die KVB zudem einen CO₂-Vergleichsrechner, mit dem Emissionen bei der Nutzung des Pkw mit denen der Nutzung von Bussen und Stadtbahnen in Köln verglichen werden können.

www.kvb-koeln.de/klimaschutz



Ihren Einsatz für den Umweltschutz dokumentiert die KVB auch mit der Klimaschutz-Bahn

SCHÜLERTICKET

Jetzt verlängern oder abonnieren

Die kölschen Schüler sollten jetzt ihr SchülerTicket abonnieren oder das bestehende Abo verlängern. Dieses Ticket gilt nicht nur auf dem Schulweg, sondern auch in der Freizeit und sogar während der Ferien. Wer bisher noch kein SchülerTicket abonniert hat, erhält den entsprechenden Bestellschein im Schulsekretariat, das ihn in der ersten und letzten Ferienwoche abstempeln kann, oder in einem der fünf KundenCenter der KVB. Der Bestellschein ist auch im Online-KundenCenter hinterlegt.

www.kvb-koeln.de/schuelerticket

JUNIORTeam

Vertriebsstelle im Umbau

Die Vertriebsstelle JuniorTeam in der U-Bahnhaltestelle „Ebertplatz“ befindet sich bis Sonntag, 3. August, im Umbau. Deshalb ist diese von KVB-Azubis geführte Einrichtung bis dahin geschlossen. Die KVB empfiehlt ihren Kunden in dieser Zeit die Nutzung des KVB-KundenCenters Neumarkt (Hugo-Passage), der KVB-Vertriebsstelle Dom/Hauptbahnhof (in der Verbindungsebene zwischen Hauptbahnhof und U-Bahn-Station) oder eine der umliegenden privaten Verkaufsstellen, wie zum Beispiel „Lotto Aussem“ (Neusser Str. 50 in Köln-Nippes) beziehungsweise „Lotto Hudson/Konieczka“ (Eigelstein 145 in der Kölner Nordstadt). Zudem besteht die Alternative, KVB-Tickets als HandyTicket über internetfähige Handys und Smartphones zu erwerben.



SERVICE

Barrierefrei

Die KVB erweitert ihren Service im Sinne der Barrierefreiheit. An verschiedenen Stellen im Liniennetz liegen die Ausstiegs- und Einstiegs- punkte an Endhaltestellen räumlich auseinander. Die Fahrzeuge bewegen sich somit zwischen Ankunft am Ende des Linienweges und dem Beginn der nächsten Fahrt. Normalerweise verlassen alle Fahrgäste am Ausstiegspunkt das jeweilige Fahrzeug. Für mobilitätseingeschränkte Personen kann das aber schwierig sein, wenn etwa der Bahnsteig noch nicht barrierefrei nutzbar ist oder der Bus nicht richtig an die Haltestelle heranfahren kann. Es besteht nun die Möglichkeit, zum meist nur wenige Meter entfernten Einstiegs- punkt weiter mitzufahren und erst dort Bus oder Stadtbahn zu verlassen.

ÜBERSICHT

Das Programm „Umbau 2100er“

Mit dem Programm „Umbau 2100er“ werden alle 28 Fahrzeuge der Serie 2100 bis zum Jahr 2017 grundlegend saniert. Die bewährten Stadtbahnen werden nun weitere 25 bis 30 Jahre im Liniendienst eingesetzt. Neu ist nicht nur die Seriennummer 2400, vielmehr werden mit dem Umbau auch verschiedene Fahrzeugelemente verändert: Der Fahrgastraum erhält mehr Platz für Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühle etc. Der Fahrerarbeitsplatz wird ergonomischer gestaltet und in der Bedienbarkeit den anderen Stadtbahn-Serien angepasst. Die Fahrzeuge bekommen eine Klimatisierung und sind vollständig barrierefrei zugänglich. Folgende Teilaufgaben beinhaltet das Programm „Umbau 2100er“ im Wesentlichen für alle 28 Stadtbahn-Fahrzeuge der Serie 2100:

• Klimaanlage

Der Projektpartner Vossloh Kiepe hat im Auftrag der KVB die bisher flachste Klimaanlage entwickelt, die es für Schienenfahrzeuge gibt. Die nur 25 Zentimeter hohen Module passen problemlos auf das Dach der Fahrzeuge und diese dann unter allen Brücken hindurch. Fahrerkabine und Fahrgastraum erhalten somit eine Klimatisierung. Bisher gab es diese in den 2100ern nicht.

• Fahrgestell

Die Drehgestelle von Siemens/Düweg erwiesen sich in intensiven Tests als so stabil, dass eine Grundüberholung ausreicht. Die Anbauteile und Leitungen werden erneuert, die Bremsen durch KVB-Mitarbeiter überholt. Im Rahmen einer gründlichen Revision werden die Gestelle auf Risse untersucht, die Getriebe überholt und die Achsen ausgetauscht.

• Türen

Das bisher verwendete Türsystem wird beibehalten, aber komplett überarbeitet. In Zusammenarbeit zwischen der KVB und der Fa. IFE wurden alle Schwachpunkte analysiert, entsprechend verbessert und die Türen auf modernen Standard angehoben.

• Ölfreier Kompressor

Auch die Konstruktion der Druckluft-Kompressoren wurde anhand der Erfahrungen in den neuen Stadtbahnserien ausgerichtet. In den 2400er-Fahrzeugen wird der Kompressor ohne Öl auskommen und somit den Zielen des Umweltschutzes wesentlich gerechter werden. Sondermüll wird hierdurch vermieden.

• Fahrgastraum

Der Fahrgastraum wird in seiner Aufteilung verändert. In der Wagenmitte entstehen großzügigere, breitere Durchgänge und mehr Stehplätze bzw. Stellplätze für Kinderwagen, Fahrräder etc. Hierfür entfällt in jedem Wagen eine der bisher zwei Fahrerkabinen, da die Bahnen stets in Doppeltraktion gefahren werden und deshalb nicht zwei Fahrerkabinen je Fahrzeug benötigt werden.

Günstiger Umbau mit Qualität

Dank wirtschaftlichen Umbauprogramms sparen die KVB und die Stadt Köln mehr als 40 Millionen Euro



Erster Bürger der Stadt steuert den Roll-out: Oberbürgermeister Jürgen Roters



Die KVB hat die ersten beiden Fahrzeuge der neuen Stadtbahn-Serie 2400 in den Liniendienst gestellt.

Die Hochflurfahrzeuge entstanden durch einen umfassenden Umbau alter Fahrzeuge der Serie 2100 aus den 1980er-Jahren. Die KVB leistet die Sanierung dieser Stadtbahnen, bei der alle Bauteile generalüberholt oder ausgetauscht werden, weitgehend in Eigenarbeit. Für die elektronische Ausrüstung ist das Unternehmen Vossloh Kiepe als Partner eingebunden.

INTELLIGENTES PROGRAMM. Der wirtschaftliche Vergleich zwischen Sanie-

rung und Neubeschaffung von Fahrzeugen hat letztendlich zur Entscheidung für das Umbauprogramm geführt. Beim

Umbau kostet ein Fahrzeug etwa 1,7 Millionen Euro. Der Erwerb eines neuen, vergleichbaren Fahrzeuges würde etwa 3,2 Millionen Euro kosten. Die Stadt

fördert die Investition der KVB mit bis zu 1,3 Millionen Euro je Fahrzeug. Oberbürgermeister Jürgen Roters hob hervor: „Dieser wirtschaftliche Weg der Investition spart der KVB und der Stadt Köln als Fördergeber etwa 42 Millionen Euro. Vor dem Hintergrund der sehr begrenzten Haushaltsmittel der öffent-

„In Eigenarbeit alle Bauteile überholt



„Überzeugt auf ganzer Linie“

Markus Vogelfänger (37) ist Fahrgast der KVB und leidenschaftlicher Hobbyfotograf. Seine Bilder können Interessierte vor allem im Internet unter www.stadtbahnkoeln.de betrachten. Beruflich arbeitet er als Kfz-Mechaniker in der Fahrzeugentwicklung bei einem großen Kölner Automobilhersteller

1 Die neuen 2400er-Stadtbahnwagen sind nun im Netz der KVB unterwegs. Wie empfinden Sie als Fahrgast das Fahrgefühl?

Die 2400er überzeugen mich mit ihrem hervorragenden Federungskomfort sowie dem satten ruhigen Fahrgefühl auf der ganzen Linie. Dazu passt die hohe Qualitätsanmutung im Fahrzeuginnenraum bis ins kleinste Detail. Weder Quietschen, Klappern oder Dröhnen stören den positiven Gesamteindruck.

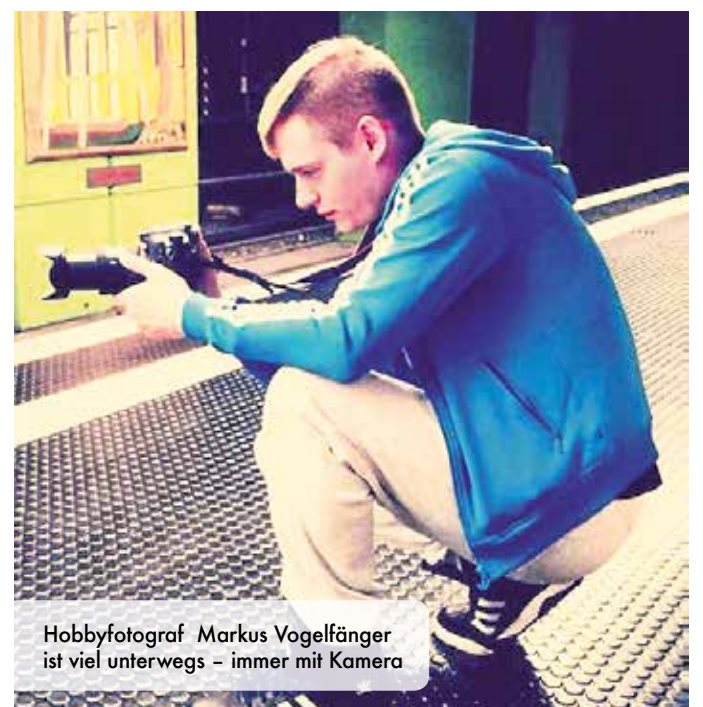
2 Welche Vorteile haben die neuen Stadtbahnwagen im Vergleich zu älteren Fahrzeugen für die Fahrgäste in Köln?

Gegenüber den alten Fahrzeugserien ist die Klimaanlage für die Fahrgäste ein immenser Komfortgewinn. Die verglaste Fahrerkabine und der offen gestaltete, helle Fahrgastraum ermöglichen ein posi-

tives Raumgefühl und einen freien Blick nach vorne auf die Strecke, was ich als sehr angenehm empfinde. Die breiteren Durchgänge in der Wagenmitte werden dafür sorgen, dass mir in Zukunft keine Fahrräder, Kinderwagen oder Rollstühle über die Füße fahren.

3 Kann die Technik des öffentlichen Nahverkehrs die Menschen genauso faszinieren wie etwa Flugzeuge oder Formel-1-Rennwagen?

Ein ganz klares „Ja“. Ich finde es beeindruckend, wie die imposanten schweren Fahrzeuge alltäglich ihren Dienst inmitten jeder Art von Fahrzeugen und Menschenmassen versehen. Überaus interessant ist dabei, dass die Fahrzeuge in einer Fußgängerzone, auf der Straße, auf Eisenbahnstrecken sowie in der U-Bahn angetroffen werden können. In dieser Konstellation sehe ich das als einmalig an.



Hobbyfotograf Markus Vogelfänger ist viel unterwegs – immer mit Kamera

Das Gehäuse der Fahrzielanzeiger ist alt –
innen drin leuchtet moderne LED-Technik

HIGHTECH



Einblicke: KVB-Chief Jürgen Fenske (vorne 2. v. l.) erläutert dem OB (l.) Details

lichen Hand gewinnt das intelligente Umbauprogramm der KVB eine noch größere Bedeutung.“

GELD GESPART. Die wirtschaftlichen Spielräume kommen Stadt und KVB insbesondere deshalb zugute, weil auch Erhalt und Erneuerung von weiteren ÖPNV-Anlagen Finanzmittel benötigen. So kostet etwa der Umbau eines Bahnsteiges oberirdischer Haltestellen, mit dem Barrierefreiheit erreicht werden kann, rund 300.000 Euro. Der Austausch einer Weiche schlägt mit 70.000 bis 150.000 Euro zu Buche. Die Errichtung einer DFI-Anlage für die Fahrgastinformation an Bushaltestellen erfordert um die 10.000 Euro.

GUTE QUALITÄT. Der noch neue Weg der Fahrzeugbeschaffung war nicht zuletzt deshalb möglich, weil die Fahrzeuge der alten Serie 2100 trotz ihres Alters eine ausgesprochen gute Materialqualität aufweisen. Insbesondere der Stahl der Wagenkästen erwies sich noch als besonders gut und stabil. Nur an vereinzelten Stellen musste durch die KVB-Techniker etwas Rost entfernt werden. Die Fachleute bezogen in ihre Überlegungen natürlich mit ein, dass eine solche Stahlqualität heute in der Fahrzeugindustrie beim Fahrzeugneubau nicht mehr verwendet wird.



4



5



6



7

Foto-Legende

- 1 So sahen sie einmal aus: die alten Bahnen der Serie 2100 im Linienbetrieb
- 2 Alles muss raus: Die Wagen wurden in der KVB-Werkstatt komplett entkernt
- 3 Präzisionsarbeit: Bauteile, die nicht gut in Schuss waren, besserten die Techniker aus
- 4 Runderneuert: Zahlreiche Geräte wurden in die Bahnen eingebaut
- 5 Komfortabel: In den Innenräumen erinnert kaum etwas an die Originalwagen
- 6 Geschafft: der Prototyp der 2400er in der Hauptwerkstatt der Kölner Verkehrs-Betriebe
- 7 Und Action: Die neuen Bahnen erobern die Straßen der Domstadt

ÜBERSICHT (FORTSETZUNG)

Das Programm „Umbau 2100er“

• Trittstufen

Die Trittstufen werden – nach Absprache mit Behindertenverbänden – mit einer Neigung versehen, sodass zukünftig Rollstuhlfahrer leichter in das Fahrzeug gelangen. Bisher war die Konstruktion der Trittstufen häufig eine Barriere für Menschen in Rollstühlen, aber auch eine große Hürde für andere Kunden mit Kinderwagen, Rollator und Ähnlichem.

• Wagenkasten

Der robuste Wagenkasten bleibt grundsätzlich so erhalten. Er erhält nach Entkernung und Sandstrahlung zusätzliche Verstärkungen, die den zunehmenden Gewichtsbelastungen Rechnung tragen.

• Fahrerkabine

Die Antriebssteuerung bleibt im Wesentlichen so erhalten, wie sie auch in den 2100ern konstruiert war. Erneuert werden die Kabel, die nach neuen Normen verlegt werden. Der Fahrerarbeitsplatz wird in den 2400ern genauso angelegt wie in den Bahnen der jüngeren Baureihen. Dies dient dem Ziel, den Fahrern eine gleiche Arbeitsumgebung zu geben, auch wenn sie zwischen verschiedenen Serientypen wechseln.

Qualität der Werkstatt immer entscheidend

Im Rahmen des Projektes „Umbau der 2100er“ bewältigte das Team komplexe Aufgabenstellungen



Gruppenbild mit Stadtbahn

Der Umbau der Stadtbahn-Serie 2100 zu „neuen“ Fahrzeugen der Serie 2400 ist möglich, weil die Materialqualität der alten Fahrzeuge sehr gut ist. Dieser Umbau in weitgehender Eigenarbeit ist wirtschaftlich sinnvoll, weil mit ihm etwa zum halben Preis einer Neuanschaffung aus der Fahrzeugindustrie hochwertige, moderne Stadtbahnen zu erhalten sind. Doch dieses Projekt gelingt nur, weil die Mannschaft in der KVB-Hauptwerkstatt die notwendige Qualifizierung besitzt, solche komplexen Aufgaben erfolgreich zu bewältigen.

UNTERSUCHUNG. In der Weidenpescher Werkstatt werden im Alltag umfangreiche Reparaturen, etwa nach Unfällen, durchgeführt. Hier durchlaufen die Fahrzeuge auch die vorgeschriebenen Untersuchungen bis hin zur Hauptuntersuchung. Die KVB hat die Fertigungstiefe ihrer Hauptwerkstatt, also Art und Umfang der zu leistenden Arbeiten, immer groß gehalten. Die Einbeziehung externer Werkstätten entfällt somit weitgehend. Hierdurch nimmt die KVB direkten Einfluss auf den sicheren Stadtbahnbetrieb und die hohe Fahrzeugverfügbarkeit.

LÖSUNGEN. Diesen Qualitätsvorteil kann die KVB nun ausspielen. Im Projekt „Umbau 2100er“ wurden viele technische Lösungen, zum Beispiel für die Ansteuerung der Fahrzeugtüren oder im Energiemanagement, selbst entwickelt. Für das Projekt wurden Arbeitsgruppen der Facharbeiter und Ingenieure lediglich etwas verändert und einzelne berufliche Tätigkeiten verstärkt. Am Ende lernen alle Beteiligten „ihre“ Fahrzeuge noch besser kennen und können die 2400er deshalb im Alltag noch besser betreuen. Nicht zuletzt sichert das auch Arbeitsplätze und Know-how in der KVB.



Der Fahrgastraum ist geräumig und bietet auch ausreichend Platz für Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühle & Co.

GENUG FREIRAUM

STADTGEDÄCHTNIS

„Tolle Sache“

Zum zweiten Mal laufen die Teilnehmer des „HRS BusinessRun Cologne“ nicht nur aus Spaß am Sport durch den Stadtwald, sondern zugleich für einen guten Zweck. Zu den Begünstigten der Charity-Aktion im Rahmen der Veranstaltung am 21. August zählt die Stiftung Stadtgedächtnis. Diese hat sich der Rettung und dem Erhalt der Dokumente des eingestürzten Kölner Stadtarchivs verschrieben. „Das ist eine fantastische Sache“, sagt Dr. Stefan Lafaire, Vorstandsvorsitzender der Stiftung. „Wir werden mit einem Stand vor Ort sein und hoffentlich Menschen für das Stadtarchiv interessieren, die wir sonst kaum erreichen würden.“

www.stiftung-stadtgedaechtnis.de
www.business-run-cologne.de

RODENKIRCHEN

KVB zum Anfassen



Ende Juni fanden die traditionellen Rodenkirchener Sommertage statt. Eingebunden war in diesem Jahr auch die KVB, die mit einem Hybrid- und einem Leichtbau-Bus moderne Technik präsentierte. Das Interesse der Kölner an umwelt- und klimafreundlicher Mobilität ist groß. In Rodenkirchen konnten sich die Menschen über die Vorteile der KVB für Umweltschutz und Klimaschutz informieren. Für die Kleinen gab es ebenfalls eine besondere „Mobilitätsmöglichkeit“: die KVB-Hüpfburg.



Falkner Lothar Ciesielski mit seinem Greifvogel Jimmy

Gandalf, der Taubenschreck

Ein Falkner vertreibt mithilfe zweier Bussarde die Tauben aus der neuen Haltestelle Heumarkt

Er ist zwar nur rund 50 Zentimeter groß und wiegt kaum 800 Gramm, aber sobald er auf der Bildfläche erscheint, ergreifen die Ratten der Lüfte panisch die Flucht. Seit Februar dieses Jahres besucht Gandalf regelmäßig die neu eröffnete Haltestelle Heumarkt der Nord-Süd Stadtbahn Köln an der Cäcilienstraße und verbreitet Angst und Schrecken bei seinen fliegenden Verwandten – den Tauben, die die „unterirdische Kathedrale“ ungemein heimelig finden und offensichtlich vorhaben, sich hier dauerhaft niederzulassen.

KOSTEN. Dies soll der auf Taubenvergrämung spezialisierte Wüstenbussard verhindern, denn der Dreck, den die Tauben verursachen, verschandelt das Bauwerk nicht nur, sondern würde – ließe man das Federvieh gewähren – auch die Bausubstanz beschädigen und dauerhaft hohe Reinigungskosten verursachen. „Die Tauben fühlen sich in der Umgebung von Klein St. Martin leider sehr wohl“, sagt Lothar Ciesielski. Der 55-jährige Falkner ist sozusagen das Herrchen von Gandalf und von der KVB beauftragt, dem Taubenspuk zusammen mit seinen fliegenden Mitarbeitern ein Ende zu bereiten. Außer Gandalf, dem inzwischen

Risse im Terrazzo-Boden ...

Im Boden der unterirdischen Stadtbahn-Haltestelle Breslauer Platz sind zahlreiche Risse. „Ist das normal?“, fragt sich mancher Nutzer und hat darauf eine ehrliche Antwort verdient. Diese lautet: „Zum Teil ja.“

TERRAZZO. Vor rund drei Jahren wurde der aus Hartstoffestrich bestehende Terrazzoboden in die Haltestelle Breslauer Platz eingebaut. Die Arbeiten wurden ordnungsgemäß ausgeführt. Dass trotzdem feine,

oberflächliche „Schwundrisse“ (sogenannte Krakeleerisse) entstehen, ist normal und hat etwas mit dem Aushärten des Materials zu tun. Die Gebrauchstauglichkeit des Bodens wird hierdurch nicht beeinträchtigt.

URSACHEN. Am Breslauer Platz sind Risse zu sehen, die über das Maß der Krakeleerisse hinausgehen. Diese wurden deutlich, nachdem der Boden nach der Inbetriebnahme der

Haltestelle in einigen Bereichen noch einmal abgeschliffen wurde, um die Rutschsicherheit zu erhöhen. Dadurch wurden die Risse weiter freigelegt und damit eher sichtbar. Als weitere Ursache der Risse in der Fahrbahn sind die während des Einbaus des Estrichs durchfahrenden Züge (Zugluft aufgrund der Kolbenwirkung) zu vermuten.

VERTRAG. Unabhängig hiervon besteht eine vertraglich vereinbarte Gewährleistungspflicht von fünf Jahren. In dieser Zeit hat die bauausführende Firma sowohl das Recht als auch die Pflicht, Mängel zu beheben.

ERGEBNIS. In den vergangenen Wochen wurden die Risse daher mit einem Kunstharz verfüllt. Nach dem Austrocknen wird der Boden erneut geschliffen. Im Nachgang wird bewertet, ob das Ergebnis zufriedenstellend ist. Ist dies nicht der Fall, sind weitere Nachbearbeitungen zulasten der bauausführenden Firma erforderlich.



Sanierung mithilfe von Kunstharz



Im Auftrag und auf Empfehlung des Landgerichts Köln errichtete die KVB am Waidmarkt eine Besichtigungsbaugrube. Sie soll ermöglichen, die vermutete Schadensstelle an der Schlitzwand des im Bau befindlichen Gleiswechsels in 26 bis 28 Meter Tiefe zu begutachten.

BEWEISE. Rund eineinhalb Jahre nach Baubeginn sind alle für die Untersuchungen des Landgerichts und der Staatsanwaltschaft notwendigen Voraussetzungen geschaffen. Das Erdreich im Besichtigungsschacht ist bis auf eine Tiefe von 14,50 Metern, das Niveau der vorherigen Baugrube für die Bergung der Archivalien, ausgehoben. Hier beginnt der beweisrelevante Bereich. Der Schacht befindet sich unterhalb des Grundwasserspiegels und ist daher mit Wasser gefüllt. Die Untersuchungen zur Ermittlung der Schadensursache werden von Tauchern durch-

Impressum

Kundenzeitung der
Kölner Verkehrs-Betriebe AG

KVB Unternehmenskommunikation
Scheidtweilerstraße 38 | 50933 Köln

Verantwortlich:
Franz Wolf Ramien
Redaktion und Produktionssteuerung:
Stephan Anemüller
Redaktion Nord-Süd Stadtbahn:
Gudrun Meyer

Mitarbeit:
Markus Vogelfänger, Doris Lindemann,
Jalil Moradi, Martin Fernholz

Fotos:
KVB, Stephan Anemüller, Christoph
Seelbach, CoelnColloeur, Inga
Meinerzhagen, GIP Media, KVB Archiv,
Marion Steimel, Finkens Garten

Mediaverkauf:
MVR Media Vermarktung Rheinland GmbH
Geschäftsführung: Karsten Hundhausen,
Marco Morinello, Carsten Groß

Layout und Produktion:
mdsCreative GmbH
Geschäftsführung: Klaus Bartels,
Karsten Hundhausen

Verlag und Druck:
M. DuMont Schauberg
Expedition der Kölnischen Zeitung GmbH
& Co. KG

Neven DuMont Haus
Amsterdamer Straße 192 | 50735 Köln



Bussard Gandalf tut den Tauben nichts, verjagt sie nur

acht Jahre alten Sprössling aus dem Stammheimer Zuchtbetrieb der Familie, bringt Inhaber Ciesielski zeitweise den drei Jahre jüngeren Bussard Jimmy als Verstärkung mit.

KRÜMEL. Rund zweimal die Woche drehen die drei in der Haltestelle ihre Runden – der Chef am Boden, die Greifvögel in der Luft. Mit einer Spannweite von rund einem Meter segeln sie durch die luftige Halle und schon ziehen die Tauben aus – allerdings zum Teil nur für kurze Dauer: „Tauben lassen sich leider nicht einfach von heute auf morgen vertreiben, da muss man schon etwas Geduld und Zeit aufbringen“, weiß der Falkner aus Erfahrung. „Die Tiere haben hier einen wunderbaren Platz gefunden: An der Oberfläche gibt es einige Lokale mit Außengastronomie. Da fallen immer ein paar Krümel ab und anschließend geht es in die Haltestelle wie in eine schützende Höhle ...“

ERFOLGE. Gandalf und Jimmy vermiesen den ungebeten Gästen ihren Aufenthalt inzwischen

aber gehörig. Ihr Dienst beginnt nachts, wenn die letzte Bahn die Station verlassen hat und sich auch keine Fahrgäste mehr darin befinden, die ihrerseits irritiert sein oder aber die Taubenjäger verwirren könnten. Erste Erfolge lassen sich in-

zwischen belegen. „Anfangs haben sich sieben Tauben regelmäßig in der Haltestelle aufgehalten“, berichtet Lothar Ciesielski. „Inzwischen sind fünf der Tiere gänzlich vertrieben, zwei gucken nur noch sporadisch vorbei.“ Damit auch diese Mietnomaden

endgültig verschwinden und nicht sofort Nachmieter einziehen, müssen Gandalf, Jimmy und Lothar Ciesielski auch in der kommenden Zeit weiterhin regelmäßig vorbeischauen, damit ihr Erfolgsrezept „Abschreckung“ nachhaltig wirkt. Hoffnung darauf besteht zweifellos, denn die beiden Greifvögel sind Profis, haben auch schon in der Großmarkthalle, der Kölner Zentralmoschee und rund um den Dom gearbeitet.

VERBESSERUNG. Auch überregional sind die beiden schrägen Vögel gefragt – zum Beispiel in Berlin im

Bahnhof Zoo, im DB-Bahnhof Hamm oder in der Bonner Fronhofer Galeria. Da Chef Ciesielski sie gut füttert und mit Häppchen verwöhnt, wenn sie zuverlässig arbeiten, sind sie nicht auf Beute aus und schlagen die Tauben nicht. So viel zur Beruhigung der Tierliebhaber, die aus falsch verstandener Zuneigung oftmals nicht ganz unschuldig an der Taubenplage sind, unter der Städte, Gemeinden und Institutionen leiden: Trotz eines eindeutigen Verbots werden Tauben von vielen Menschen gefüttert und vermehren sich angesichts der prächtigen Lebensbedingungen überproportional.

KOSTEN. Das kommt betroffene Firmen und Steuerzahler teuer zu stehen: „Nimmt eine einzelne Taube durch Zufütterung täglich eine Handvoll konzentriertes Futter zu sich, scheidet sie pro Jahr rund 15 Kilo Nasskot aus“, weiß Ciesielski. Der Kot ist nicht nur unansehnlich, sondern schädigt auch die Substanz vieler Bauwerke. Die Reinigungskosten schlagen außerdem zu Buche. Am Heumarkt hat sich die Situation dank Gandalf und Jimmy schon deutlich verbessert, wie auch das dort ohnehin eingesetzte Reinigungspersonal bestätigt. Die KVB, die Wüstenbussarde und Herr Ciesielski bleiben am Ball und tun ihr Möglichstes, dass dies so bleibt.

KVB-DAUERLAUF

Gewinner fuhren mit der Partybahn

Rund 80 Läufer, die beim 30. KVB-Dauerlauf im Severinsviertel in ihren jeweiligen Altersgruppen die Plätze eins bis drei belegten, erhielten als besonderen Siegerpreis unter anderem einen Gutschein für eine Drei-Brücken-Fahrt mit dem Colonia-Express, der Partybahn der KVB. Der Gutschein wurde von KVB-Vorstand Peter Hofmann (im Foto vorne rechts mit rotem T-Shirt) überreicht, der es sich auch in diesem Jahr nicht nehmen ließ, wieder selbst mitzulaufen. Insgesamt gingen fast 1.400 Läuferinnen und Läufer an den Start. Die KVB – Hauptsponsor der Traditionsveranstaltung – war mit 24 Läufern der Betriebssportgemeinschaft stark vertreten. Auch sie erhielten als Dank einen Gutschein für die Feierfahrt, die am Sonntag, 15. Juni, bei strahlendem Sonnenschein stattfand. Außer Kölner Sightseeing wurde den Sportlern ein leckeres kölsches Buffet geboten und reichlich Gerstensaft, den die Veranstalter des Laufes, Georg Herkenrath und Jochen Scheler, gespendet hatten.



KVB-Vorstand Jörn Schwarze (r.) mit Journalisten auf der Baustelle

geführt, die auf Anweisung und unter der Regie eines Gutachters des Landgerichts agieren.

DOKUMENTIERT. Momentan wird die Baustelle für die Taucher eingerichtet. Danach werden diese Spezialisten beginnen, mit einer Saugpumpe in 50-Zentimeter-Schritten weiteres Erdreich aus dem Schacht zu entfernen und anschließend die freigelegten Wandabschnitte zu inspizieren. Die Ergebnisse werden dokumentiert und per Video in einen entsprechend ausgerüsteten Baucontainer übertragen, in dem die beteiligten Gutachter und weitere Verfahrensbeteiligte das Geschehen eins zu eins verfolgen können. Das Beweissicherungsverfahren, das hier durchgeführt wird, wurde direkt nach dem Einsturz von der KVB und der Stadt Köln beantragt. Ziel ist es, die Ursache für das Einsturzungsglück im März 2009 festzustellen.





unser Heimatfernsehen



Mo.-Fr. 18:00 Uhr
Das Lokalmagazin

Mo.-Fr. 18:30 Uhr
Das Sportmagazin

www.center.tv

Werde jetzt Fan!
facebook.de/ctvkoeln





Der delfinartige Fahrzeugkopf fällt in der Stadtbahnflotte auf

SCHICKES DESIGN

SCHÖNEFERIENTICKET

In den Ferien durchs Land

In den Ferien lockt wieder das SchöneFerienTicket NRW. Mit ihm können Schüler bis zu 20 Jahren in ganz NRW die Busse und Bahnen des ÖPNV nutzen, sooft sie wollen und wohin sie wollen. Die Geltungsgrenzen der üblichen Tickets im Verkehrsverbund Rhein-Sieg gelten nicht. Wer zur Party, zum Shoppen oder zu Sportveranstaltungen nach Brühl, Bonn oder Düsseldorf möchte, kommt mit diesem Ticket dorthin. Das Ticket gilt bis 19. August. Unterwegs muss neben dem Ticket auch der Schülerausweis mitgeführt werden. Das Ticket ist zum Preis von 58 Euro in den KVB-KundenCentern, den Vertriebsstellen sowie an den Fahrscheinautomaten erhältlich.

TAGES TICKET

Die Region entdecken



Sprit sparen?
Runden drehen mit dem TagesTicket!

Im Sommer steigt die Ausflugslust. Die KVB und die weiteren Unternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Sieg empfehlen dafür die Nutzung von Bus und Bahn. Mit einem neuen Werbemotiv – für das KVB-Mitarbeiter als Models posierten – wirbt die KVB für das TagesTicket 1 Person und das TagesTicket 5 Personen. So können etwa bis zu fünf Personen für nur 12,10 Euro einen Tag lang in ganz Köln (Preisstufe 1b) unterwegs sein. Für Geltungsbereiche über die Stadtgrenze hinaus kosten die TagesTickets etwas mehr. Mit dem öffentlichen Nahverkehr sind Ausflüge preiswert und komfortabel möglich. Allein die KVB fährt in ihrem Netz etwa 930 Haltestellen an. Hierdurch sind alle Naturgebiete, Sport- und Veranstaltungstätten, Kultureinrichtungen und Einkaufsbereiche gut und flexibel zu erreichen. Zudem sparen die Fahrgäste Spritkosten, Gebühren für Parkhäuser und in vielen Fällen weite Wege vom Parkplatz zum Freizeitziel.



Die optimale Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel demonstriert der Clip der KVB

Die Mischung macht's

KVB-Videos zeigen den neuen Umweltverbund – Am Flughafen Bonn-Hangelar entstand ein neuer „Epic Split“

Die KVB bietet unter www.youtube.com/kvbag zwei Videos an, die das „Mischen“ der Verkehrsmittel zeigen. Das Video „Mischen Possible“ verdeutlicht, welche Verkehrsmittel miteinander kombiniert werden können, ohne auf ein eigenes Auto angewiesen zu sein. Heutzutage müssen sich Verkehrsteilnehmer nicht mehr für ein Fortbewegungsmittel entscheiden, sondern können alle flexibel nutzen und miteinander mischen. Ob Bus oder Bahn, Rad oder Auto – alle Möglichkeiten stehen offen. Mit rund 32.000 Views hat sich „Mischen Possible“ bereits zu einem kleinen viralen Hit entwickelt. Der Spot wurde zusammen mit den vier Carsharing-Partnern der KVB auf dem Flugplatz Bonn-Hangelar gedreht. Für das Video wurde die Idee des Volvo-Videos „Epic Split“ mit Jean-Claude Van Damme aufgegriffen. Im diesem hatte der Action-Haudegen seinen berühmten Spagat demonstriert – auf den Außenspiegeln zweier rückwärtsfahrender Lkw stehend.

VIRALE ERGÄNZUNG. Inzwischen ist ein weiteres Video hinzugekommen, das als „Making-of“ ausführlich die Entstehung des Videos „Mischen possible“ zeigt. Die KVB erhielt zahlreiche Anfragen und positive Rückmeldungen zum Originalvideo, sodass das „Making-of“ für alle Interessierten hinzugefügt wurde.

DIVERSE MÖGLICHKEITEN. Die Veröffentlichung dieser originellen Videos im Internet hat durchaus einen tieferen Sinn. Insbesondere in den Großstädten wollen die Bewohner nicht mehr zwangsläufig ein eigenes Auto besitzen. Vielmehr legen immer mehr Menschen großen Wert darauf, nur dann ein Auto fahren zu können, wenn der Fahrtzweck dies erfordert – etwa bei größeren Einkäufen oder bei Besuchen von guten

Freunden auf dem Land. Aus der Autoverliebtheit der Städter wird mehr und mehr ein Verkehrsmittel-Realismus. Das ist auch in Köln nicht anders. So meldete das Statistische Bundesamt Mitte Juni dieses Jahres, dass in Groß-

städten ab 500.000 Einwohner inzwischen jeder dritte Bewohner der Innenstadt auf das eigene Auto verzichtet. Vor zwei Jahren war es noch jeder fünfte gewesen. Immer mehr Menschen verändern also ihre Mobilitätsmuster. Die KVB nutzt diese Entwicklung und kooperiert mit allen vier Carsharing-Anbietern in Köln. Bei ihnen können sich die Kölner ein Auto leihen, wenn es zum Beispiel keine geeignete Verbindung mit Bussen der KVB gibt oder wenn das Sportgerät nicht in die Stadtbahn passt. Die Verbindung von KVB und Carsharing eröffnet viele neue Möglichkeiten, mobil zu sein. Hierauf möchten die Videos – auf höchst unterhaltsame Weise – hinweisen.

„Jeder dritte City-Bewohner verzichtet aufs eigene Auto“



Unsere Preise: zwei Stadtbahnmodelle, zwei DVDs „Die ehemalige Linie F in Köln“ (Geschichte der Stadtbahn-Linie 7), zwei große Lesevergnügen à 25 Euro, zwei kleine Lesevergnügen à 15 Euro, fünf Gutscheine für zwei Personen für die Kölner

GEWINNEN MIT SUDOKU

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

Seilbahn, fünf Kaffeebecher. Einsendungen bis zum Freitag, 29. August 2014, an die KVB-Unternehmenskommunikation, Stichwort „Sudoku“, Scheidtweilerstraße 38, 50933 Köln, oder schnell und praktisch über das Internet. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

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

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



Köln und Umgebung bieten viele Ausflugsziele für Jung und Alt, die bequem mit Bus und Bahn erreicht werden können. Einige der schönsten Ziele stellen wir in jeder Ausgabe der KölnTakt vor.

KÖLNER SEILBAHN

Köln schwebend erleben



Ein einmaliger Ausblick bietet sich den Kunden der Kölner Seilbahn: Hoch über dem Rhein schwebend, bieten die Domstadt und die Altstadt ein perfektes Fotomotiv. Und auch der majestätisch dahingleitende Fluss fasziniert die Beobachter. Das sicherste Verkehrsmittel über den Rhein kann täglich von 10 bis 18 Uhr genutzt werden. Nach der Fahrt empfiehlt sich – je nach Rheinseite – ein Besuch des Zoos oder ein Spaziergang durch den Rheinpark.

LINKSRHEINISCH: STADTBahn-LINIE 18, BUS-LINIE 140, HALTESTELLE „ZOO/FLORA“
RECHTSRHEINISCH: BUS-LINIEN 150, 250, 260, HALTESTELLE „THERMALBAD“.
WWW.KOELNER-SEILBAHN.DE

FINKENS GARTEN

Eintauchen in die Natur



Finkens Garten ist eine Naturerlebnisanlage für Kinder im Vorschulalter. Aber auch ältere Besucher kommen voll auf ihre Kosten. Die Kids tauchen ein in die Welt der Pflanzen – sie entdecken, schmecken, riechen und tasten. So erleben sie aus erster Hand den Wandel der Jahreszeiten. Zudem lassen sich in dem Garten unzählige Tiere, darunter viele Vogel- und Insektenarten, beobachten.

STADTBahn-LINIE 16: HALTESTELLE „RODENKIRCHEN“
BUS-LINIE 131: HALTESTELLE „RÖMERSTRASSE/KONRAD-ADENAUER-STRASSE“
WWW.FOERDERVEREIN-FINKENSARTEN.DE