

Karrierebus wirbt für das #TeamHerzschlag

Auch während der Betriebspause wird intensiv gearbeitet

KVB-Rad erreicht eine neue Bestmarke

Kundenzeitung der Kölner Verkehrs-Betriebe AG

KölnTakt

 Filme und Clips rund um die Kölner Verkehrs-Betriebe finden sich im Internet: www.youtube.com/kvbag


Deutschlandticket stark gefragt

Rund 202.000 abgeschlossene Abos – Die meisten Kundinnen und Kunden haben sich für das Ticket auf der Chipkarte entschieden

Seit drei Monaten können die Fahrgäste des ÖPNV nun das Deutschlandticket nutzen. Mit 49 Euro ist das Ticket, das nur im Abo erhältlich und nicht übertragbar ist, recht günstig. Wirtschaftlich funktioniert das Angebot nur, weil Bund und Länder es mitfinanzieren. Ohne diese Co-Finanzierung würden die Verkehrsunternehmen erhebliche Defizite aufbauen.

Die Zahlen im Detail. Die KVB verzeichnete zum 1. August rund 202.000 abgeschlossene Abos des Tickets, darunter sind knapp 118.000 Einzelabos und knapp 82.000 Deutschlandtickets im JobTicket. Im Vergleich dazu besitzen rund 118.000 Kunden ein Abo im bisherigen VRS-Tarifsystem, also etwa das MonatsTicket oder SchülerTicket.

Echter „Heimvorteil“. Nicht übersehen werden darf, dass viele Stammkunden ihr

Deutschlandticket automatisch bekamen. Von den rund 285.000 klassischen Abos im VRS-Tarif, die vor dem Verkaufsstart des neuen Angebotes zu verzeichnen waren, wurden 77,7 Prozent auf das Deutschlandticket umgestellt. Die Inhaber profitieren vor allem vom „Heimvorteil“ der KVB – sie können das KVB-Rad 30 Minuten je Fahrt und das KVB-Lastenrad 180 Minuten je Monat kostenfrei nutzen und erhalten Rabatte beim Carsharing-Anbieter cambio. Jedoch entfallen die Mitnahmemöglichkeiten und die Übertragbarkeit des Tickets auf andere Personen.

Die Neukunden. Die Frage, wie viele Neukunden bisher durch das Deutschlandticket gewonnen wurden, lässt sich kaum beantworten. Viele Inhaber des neuen Tickets im Abo fuhren früher mit Einzelfahrscheinern oder Zeittickets. Andere haben ihren Abo-Vertrag vor dessen Umstellung gekündigt und sich

dann das Deutschlandticket besorgt. Die KVB geht bei Berücksichtigung der Zeitkarten im Einzelkauf – also ohne Abo-Bindung – von unter 20 Prozent Neukunden aus.

Bewegung bei den Schülern. Beim Deutschlandticket für Schüler kommt nun Bewegung auf. Die Schulträger Erzbistum Köln, Aktive Schule Köln und OSK Offene Schule Köln stellen ihre Gruppenverträge zum 1. Oktober um. Für die städtischen Schulen wird derzeit in den städtischen Gremien über einen Wechsel beraten. Im Wesentlichen muss dabei abgewogen werden, dass es dann für die Schülerinnen und Schüler teurer wird und die kostenlose Mitnahme von Fahrrädern nicht weiter möglich ist. Da außerdem über 50.000 Verträge betroffen sind, muss auch ein entsprechender zeitlicher Vorlauf eingeplant werden.

www.kvb.koeln/deutschlandticket

Schöne Auszeichnung

KVB-Lastenrad erhält Deutschen Fahrradpreis

Die KVB hat für ihr Lastenrad den Deutschen Fahrradpreis gewonnen. Diese Auszeichnung erhielt das Unternehmen beim 8. Nationalen Fahrradkongress in Frankfurt (Main). Dass die Fahrradbranche ein Ver-

kehrsunternehmen ausgezeichnet, hat bereits eigenen Wert. In der Sache ging der Preis als Sieger in der Kategorie „Service & Kommunikation“ an die KVB, weil die Integration des Sharing-Angebotes in den ÖPNV, die günstigen Kondi-

tionen und die niedrigheligen Anreize im Alltag überzeugt haben. Mit der KVB freuen sich die Partner Green Moves (Düsseldorf) und die Stadt Köln.

Florierender Aufschwung.

Es bewarben sich über 100 Projekte in diesem Jahr um den Preis. Der Preis für das KVB-Lastenrad kommt damit in die „Lastenradhauptstadt“ Deutschlands. In kaum einer Stadt erlebt die Nutzung solcher Fahrräder einen derartigen Aufschwung. Die Konzeption und Umsetzung des Lastenrad-Sharings wurden durch das Dezernat Mobilität der Stadt und die KVB geleistet.



Das Lastenrad ergänzt das breite Angebot der KVB

Gib Acht, nicht Gas!

Das Schuljahr hat begonnen. In Köln betrifft das 150.000 junge Menschen. Viele machen ihre ersten Erfahrungen im Straßenverkehr. Deshalb sensibilisiert die KVB mit Stadt, Polizei und Verkehrswacht Köln auch in diesem Jahr. Dafür werden etwa die elektronischen Anzeiger an den Haltestellen genutzt und die „Ampelmenschen“ der Aktion „Köln steht bei Rot!“ eingesetzt. Mit elektronischen Tafeln wird die Geschwindigkeit im Umfeld von Schulen überwacht, Plakate und die Banner „Schule hat begonnen“ sind zu sehen. Zudem werden Gehwegdemonstrationen durchgeführt, Ortspolizisten sind unterwegs.

www.kvb.koeln/blog

KurzTakt

Mobilitätstag
Tipps und Tricks

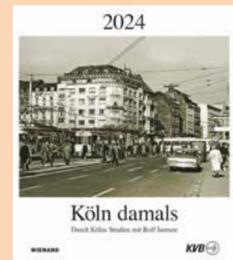


Die Stadt Köln, Polizei, KVB und andere Partner laden am Samstag, 16. September, von 11 bis 15 Uhr zum Mobilitätstag auf dem Neumarkt ein. Unter dem Leitmotiv „Köln bewegt sich – aber sicher“ werden zahlreiche Aktivitäten und Informationen angeboten, mit denen eine sichere Verkehrsteilnahme ermöglicht wird. So führt die KVB wieder ihre beliebten Rollatortrainings durch. Interessierte können überdies das KVB-Rad und das KVB-Lastenrad kennenlernen. Die Veranstalter möchten Menschen in ihrer Mobilität helfen, ohne auf ein Auto angewiesen zu sein. Zudem werden Fragen zum Schutz vor Einbrüchen und Diebstählen beantwortet.

Umwelterklärung
Prüfung bestanden

Die KVB arbeitet seit über 20 Jahren nach dem europäischen Standard EMAS. Regelmäßig wird die Tätigkeit des Unternehmens hinsichtlich ihrer umwelt- und klimarelevanten Wirkungen begutachtet. Dadurch weiß die KVB, wo sie im Umwelt- und Klimaschutz steht und welche Verbesserungen noch möglich sind. Die Begutachtung bezieht den Energieverbrauch genauso ein wie den Ausstoß von schädlichen Emissionen, behandelt die Flächennutzung ebenso wie den Umgang mit Abfällen. Schutt etwa fällt zum Beispiel in großem Umfang bei Gleisbaumaßnahmen an und wird weitgehend wiederverwertet. Die Umwelterklärung der KVB wurde Ende Juni aktualisiert und findet sich zum Download im Internet unter www.kvb.koeln in der Rubrik Unternehmen/Presse/Broschüren.

Kalender 2024
Historische Bilder



Im Wienand Verlag ist der historische Kalender „Köln damals 2024“ erschienen. Die Chronologie gibt Einblicke in vergangene, häufig vergessene Jahre und Jahrzehnte, zeigt sowohl alte Fahrzeuge als auch frühere Stadtansichten. Hatten die Doppeldecker der KVB wirklich keine vollständige zweite Etage? Hielten die Straßenbahnen früher tatsächlich an dieser oder jener Haltestelle? Befand sich an manchem Platz seinerzeit eine heute bereits verdrängte Handelskette? Der Kalender „Köln damals 2024“ ist erhältlich im Buchhandel sowie im KVB-Shop.

www.kvb.koeln/shop



Linie 5 ab September wieder im 10-Minuten-Takt

Erster Schritt zur sukzessiven Rückkehr zum regulären Fahrplan

Die Stadtbahn-Linie 5 ist ab 4. September wieder im 10-Minuten-Takt unterwegs. Dies ist ein erster Schritt zur sukzessiven Rückkehr zum regulären Fahrplan im Bus- und Stadtbahnbereich. Die Fahrpläne waren angesichts der angespannten Personalsituation vorübergehend angepasst worden. So fuhr die Linie 5 beispielsweise seit März im 20-Minuten-Takt. „Unser Ziel ist es selbstverständlich, insgesamt zum regulären Fahrplan zurückzukehren, sobald die Personalsituation dies erlaubt“, erklärte KVB-Vorstandsvorsitzende Stefanie Haaks bei der Vorstellung des Qualitätsberichts 2022, den die KVB im Rahmen ihres Öffentlichen Dienstleistungsauftrags jedes Jahr erstellen muss. „Das ist unser Kerngeschäft, und darauf haben unsere Fahrgäste einen Anspruch.“ Nach der Umstellung der Linie 5 „werden wir Schritt für Schritt prüfen, wann was wieder geht“, so Haaks. „Im Stadtbahnbereich wollen wir so schnell wie möglich

wieder mindestens einen 10-Minuten-Takt auf allen Linien anbieten. Und natürlich bleibt es auch unser Ziel, dort wo es aufgrund des Fahrgastaufkommens notwendig ist, wieder Verstärkerfahrten anzubieten.“

Schwierige Bedingungen. Bei der Vorstellung des Berichts verwies die Vorstandsvorsitzende auf die sehr schwierigen Rahmenbedingungen, in denen die KVB 2022 ihre Betriebsleistung erbringen musste: „Dies spiegelt sich in den Ergebnissen des Qualitätsberichts wider, mit denen wir überhaupt nicht zufrieden sein können.“ So ist beispielsweise die Zahl der Fahrausfälle gestiegen und die Pünktlichkeit hat abgenommen. „Wir haben im vergangenen Jahr in verschiedenen Bereichen intensiv daran gearbeitet, die Betriebsqualität zu verbessern, aber die Anstrengungen zeigen noch nicht den gewünschten Erfolg“, so Haaks.

Externe Faktoren. Ein wesentlicher Grund: Die Rahmenbedingungen, die dafür verantwortlich sind, wurden und werden zu weiten Teilen nicht von der KVB, sondern von externen Faktoren bestimmt. Das hat sich beispielsweise gezeigt, als das Verkehrsunternehmen aus brandschutztechnischen Gründen die Stadtbahnen der Baureihe 2300 im Herbst 2022 vorübergehend außer Betrieb nehmen musste. Das zeigt sich aber auch etwa bei der Zuverlässigkeit des Busbetriebs, der wesentlich vom Verkehr in der Stadt abhängt, der nach der Coronapandemie wieder stetig zugenommen hat. Und das gilt auch für die angespannte Personalsituation. Die gesamte Nahverkehrs-, aber auch viele andere Branchen haben große Probleme, geeignetes Personal zu finden. „Daher haben wir haben im vorigen Jahr unsere Recruiting-Maßnahmen deutlich verstärkt“, so Haaks. Mehr dazu auf Seite 3.

Gegen die Hitze in der Bahn

Die KVB hat die Fenster ihrer gesamten Schienenflotte mit einer neuartigen Sonnenschutzfolie beklebt – Erleichterung für die Fahrgäste

Der Sommer in Köln ist heiß. Durch den Klimawandel haben sich die Hochsommertage mit mehr als 30 Grad in den letzten Jahren deutlich erhöht. Viele KVB-Stadtbahnen sind mit Klimaanlage ausgestattet. Einige ältere Serien haben jedoch leider

keine elektrische Temperaturabsenkung. Darauf hat die KVB nun reagiert und die Fenster aller Bahnen mit einer neuartigen Sonnenschutzfolie beklebt.

Drei Grad niedriger. Das Projekt wurde aus der KVB-Fahrzeug-

technik angestoßen und begann bereits 2022. Der Gedanke war, eine Folie zu finden, die eine gute Tönung und gleichzeitig einen Kratzschutz bietet. In Zusammenarbeit mit der Firma S&L wurde nun nach und nach bei allen rund 400 Bahnen eine Folie von innen an alle Fenster und Türen angebracht. Durch diese Maßnahme kann die Temperatur im Fahrzeug um bis zu drei Grad Celsius gesenkt werden. Die Folie ist nur leicht getönt, so dass man sie kaum wahrnimmt, und erreicht ihre Wirkung durch Absorption der Sonnenenergie an der Glasscheibe.

Viele Vorteile. Daniel Rechziger leitet bei der KVB dieses Projekt und kennt alle Vorteile der Tönung: „Die Folie hilft in den alten Wagen, die keine Klimaanlage haben, die Temperatur zu senken. In den Fahrzeugen mit Klimaanlage spart sie Energie, da die Fahrzeuge nicht mehr so stark runter

gekühlt werden müssen.“ Aus rein technischer Sicht wäre es sinnvoller, die Folien außen anzubringen. Allerdings werden die Fahrzeuge regelmäßig gewaschen, wodurch sich die Folie schneller abnutzt. Zudem gäbe es Probleme mit den wechselnden Werbeträgern, die teilweise auch auf den Scheiben angebracht sind.

Teures Ärgernis. Im Innenraum ist die Folie ein Kratzschutz, der leider manche Fahrgäste nicht davon abhält, sie mit spitzen Gegenständen zu beschädigen und teilweise mit verfassungsfeindlichen Symbolen zu bekratzeln. „Sobald wir dies feststellen, kommt eine Bahn zur Reparatur in die Werkstatt. Und das passiert leider viel zu oft“, weiß Rechziger zu berichten. Die Folierung eines gesamten Wagens kostet mehr als 2.000 Euro. Da die Folien im Prinzip „ewig“ halten würde, sind diese unnötigen Kratzerien ein teures Ärgernis für die KVB.



Spezialisten brachten die Folie innen an allen Fenstern und Türen an

Die Stadtbahn-Linie 5 kehrt ab Anfang September zum gewohnten Fahrplanktakt zurück

Bewerbertage und bezahlbarer Wohnraum

KVB wirbt auf vielfältige Weise um Verstärkung für das #TeamHerzschlag

Die Gewinnung von neuen Mitarbeitenden ist momentan eines der wichtigsten Themen – und zwar nicht nur für die KVB, sondern für die gesamte Nahverkehrs- sowie viele andere Branchen auch. Und dabei geht es nicht nur um den Fahrdienst in Bus und Bahn, es geht um Ingenieure, IT-Experten, um Gleisbauer, Elektriker, Projektmanager, Service-Personal und andere mehr. „Diese Menschen brauchen wir, wenn wir die Millionenstadt Köln mobil halten, wenn wir die klima- und umweltfreundliche Verkehrswende nachhaltig vorantreiben und ein multimodales Zeitalter gestalten wollen. Mit einem Team, das mit Kompetenz und Herzblut bei der Sache ist“, sagt Peter Densborn, Mitglied des Vorstands und Arbeitsdirektor.

Ganz weit vorn. Die Wege, über die die KVB Verstärkung für das #TeamHerzschlag sucht, sind vielfältig. Zur Stärkung der Arbeitgebermarke sind eine Stadtbahn und ein Bus mit den Fotos von rund 250 KVB-Mitarbeitenden unterwegs, eine zweite Stadtbahn wirbt gezielt für Jobs bei dem Unternehmen. Die KVB schaltet Anzeigen auf einer Vielzahl von Plattformen, in Zeitungen, in den Sozialen Medien, auf diver-

sen Stellenbörsen und im Radio. Kunden haben zudem vielleicht schon die Werbung auf den Rückwänden der Fahrerstände („Hier bist du beruflich ganz weit vorn.“) bemerkt. Bei drei Bewerbertagen konnten sich die Besucher über den Beruf des Bus- und Stadtbahnfahrers informieren. Das Interesse war groß, in der Summe haben etwa 190 Interessenten teilgenommen.

Echter Wettbewerbsvorteil. Die Fahrschulen für Bus und Stadtbahn wurden aufgestockt, Pensionäre erklärten sich bereit, noch einmal im Fahrdienst auszuhelfen. Und es wurden Fahrer eingestellt, die bereits einen Busführerschein haben. Darüber hinaus kann die KVB mit einem weiteren Thema bei der Anwerbung von Fachkräften punkten: mit dem Mitarbeiterwohnen. „Bewerbern attraktiven Wohnraum zu bezahlbaren Konditionen zur Verfügung stellen zu können, stellt im Wettbewerb mit anderen Unternehmen angesichts der Wohnungsknappheit in Köln einen großen Vorteil dar“, so Pamela Winkelmann, Leiterin des Personalmanagements. Erst kürzlich wurde am Hermeskeiler Platz in Sülz ein moderner Neubau mit 41 Wohnungen und einer Kita

mit einem Kinderbetreuungsangebot für KVB-Mitarbeitende eingeweiht.

Erste Erfolge. Die ersten Ergebnisse all dieser Bemühungen können sich sehen lassen: In diesem Jahr wurden bis Ende Juli bereits 228 Kolleginnen und Kollegen eingestellt. Aber nachhaltige Erfolge werden sich erst mittel- bis langfristig einstellen. Es ist ein langer Atem nötig, um sich personell gut für die Herausforderungen der Zukunft aufzustellen. Wer diese Herausforderungen gemeinsam mit einem engagierten Team meistern will, kann sich gerne online bewerben.

www.kvb.koeln/teamherzschlag



Die Mitarbeitenden der KVB freuen sich auf neue Mitglieder im #TeamHerzschlag – Kleines Bild oben: Großer Andrang bei einem Bewerbertag

Karrierebus war erstmals im Einsatz

Interessenten konnten sich unkompliziert über Jobs bei der KVB informieren – Arbeitsvertrag als Perspektive

Die KVB geht bei der Personalgewinnung neue Wege: Mit einem speziell gestalteten Karrierebus wirbt das Unternehmen künftig um neue Mitarbeitende – vor allem, aber nicht nur für den Fahrdienst. Erstmals war der Bus Mitte August auf dem Rudolfplatz im Einsatz.

Erstes Kennenlernen. „Wir möchten mit dem Karrierebus ein Angebot für Bewerberinnen und Bewerber schaffen, das einfach und unkompliziert ein Kennenlernen der KVB als Arbeitgeberin ermöglicht. Wir wollen damit insbesondere Quereinsteiger für den Fahrdienst begeistern“, sagt Pamela Winkelmann, Bereichsleiterin Personalmanagement. „Selbstverständlich können Interessenten sich vor Ort auch über alle anderen Jobmöglichkeiten im #TeamHerzschlag informieren.“

Der Bus ist also ein weiterer Baustein eines sehr umfangreichen Pakets von Maßnahmen, mit denen die KVB personelle Verstärkung für die Herausforderungen der nächsten Jahre sucht.

Vor Ort bewerben. Der Einsatz am Rudolfplatz war der Auftakt, der Karrierebus wird künftig regelmäßig bei Veranstaltungen und stark frequentierten Plätzen im Stadtgebiet stehen. Orte und Uhrzeiten können im Internet eingesehen werden. Wer sich also für den Job als Bus- oder Stadtbahnfahrer interessiert, der kann sich seinen potenziellen künftigen Arbeitsplatz ansehen, sich direkt bewerben, ein Kennenlerngespräch vor Ort führen und im besten Fall mit einer Jobperspektive nach Hause gehen.

www.kvb.koeln/karrierebus



Mit einem umfangreichen Paket an unterschiedlichen Maßnahmen wirbt die KVB um neue Mitarbeitende – hier auf der Saisonöffnung des 1. FC Köln

Interview

„Ich habe es nie bereut“



Jens Machulla, Stadtbahnfahrer bei der KVB

1. Herr Machulla, Sie sind seit neun Jahren Stadtbahnfahrer bei der KVB. Wie sind Sie zu dem Unternehmen gekommen?

Ich war damals auf der Suche nach einem neuen Job, und ein guter Freund von mir ist Fahrlehrer bei der KVB. Wir kamen darüber ins Gespräch, die Aufgabe hat mich gereizt und so bin ich über das Bewerbungsverfahren als Stadtbahnfahrer eingestellt worden.

2. Und Sie haben diesen Schritt nicht bereut?

Definitiv nicht! Die Arbeit ist abwechslungsreich und spannend, aber natürlich auch herausfordernd. Es hat für mich einen besonderen Reiz, jeden Tag eine andere Strecke zu fahren, mit anderen Menschen zu tun zu haben. Man erlebt eigentlich jeden Tag etwas, von dem man sagt: Das hätte ich jetzt aber nicht erwartet.

3. Und die Herausforderungen?

Man muss natürlich den Weg zum und vom Dienst organisieren. Das kann jeden Tag anders sein. Ich muss immer neu überlegen, wie komme ich zu meinem Startpunkt und nach Dienstschluss wieder nach Hause.

4. Und beim Fahren selbst?

Es ist manchmal eine Herausforderung, mit schwierigen Fahrgästen umzugehen. Ich darf Kritik und Beschwerden nicht zu persönlich nehmen, oft richten sie sich ja nicht gegen mich, sondern gegen die KVB. Das zu differenzieren gelingt mir mal besser, mal schlechter.

5. Und wenn es mal nicht so gut gelingt, wie muntern Sie sich wieder auf?

Ich versuche, von jedem Tag mindestens ein positives Erlebnis mitzunehmen. Das kann das Lachen oder Winken von Kindern am Straßenrand sein, aber auch die Fahrt über eine Rheinbrücke bei Sonnenaufgang. Das sind immer besondere Erlebnisse, die einen motivieren.



Ein Unternehmen, das niemals schläft



Sicherheit dank Leitstelle

Mittelpunkt des ganzen nächtlichen Treibens ist die Leitstelle. Diese liegt zwar weit weg von den meisten Arbeitsbereichen im Streckennetz, aber dort wird vor allem Sicherheit produziert. Denn jede nicht im Fahrplan hinterlegte Fahrzeugbewegung, jede andere Tätigkeit muss angemeldet werden. Bereits im Vorweg werden sogenannte Technische Betriebsanweisungen (Betras) geschrieben und durch den Betriebsleiter freigegeben. Damit wissen alle, was zum Beispiel in einem Abschnitt des U-Bahn-Tunnels „los ist“. Gleisbauer wissen, wann es eine Überführungsfahrt geben wird, während der sie nicht im Gleis stehen sollten. Und die Leitstelle weiß, wen sie auf welcher Mobilfunk-Nummer anrufen kann, wenn etwas abseits des Plans verläuft. Selbst wenn es nachts ruhiger ist in der Leitstelle, sie arbeitet im Dreischichtbetrieb rund um die Uhr und ist auch nachts nicht verwaist.



Reinigen für Aufenthaltsqualität

Wer morgens in eine U-Bahn-Haltestelle geht, um etwa zur Arbeit oder Schule zu fahren, der findet diese hoffentlich in einem sauberen Zustand vor. Nun können die Reinigungsteams die Böden der Bahnsteige, die Sitze und Vitrinen-Scheiben zwar bei laufendem Fahrbetrieb reinigen. Aber es setzen sich zudem Staub und weiterer Schmutz in anderen Bereichen ab, etwa auf den tragenden Säulen zwischen beiden Gleisen. Bei der Reinigung dieser Bereiche muss der Strom der Oberleitung abgestellt werden, damit das Wasser nicht mit diesem in Berührung kommt. Auch die grundlegende Reinigung der Treppen und Bahnsteige mit Hochdruckreinigern kann nicht stattfinden, wenn sich dort Fahrgäste aufhalten. Also bleibt dafür nur die Betriebspause. Auch auf den Streckenabschnitten zwischen den Haltestellen muss regelmäßig gereinigt werden. Dort sammelt sich etwa der Bremsand oder auch andere Materialien an. Deren Beseitigung kann nur stattfinden, wenn nicht ständig von hinten die nächste Bahn drängelt.

Stück für Stück

Die Bewegung von Bahnen über Schienen verursacht Verschleiß. Die Schienen werden abgenutzt, Befestigungen auf Schwellen oder Betonplatten lockern sich, Kleinteile werden brüchig. Deshalb müssen sie regelmäßig auf ihren Zustand überprüft werden. Solche Begehungen vertragen sich nicht mit ständigem Verkehr, die Fachleute müssen dann immer wieder an die Seite im Tunnel oder auf einen Notsteg ausweichen. Selbst bei der Reparatur von Kleinteilen und beim Austausch von Schienen ist ein durchgehender Verkehr unmöglich. Die KVB-Experten Alexander Kreuzer (l.) und Ulrich Utzerath haben vor vier Jahren eine Gleisschablone erfunden und wurden dafür von einem Fachverband ausgezeichnet. Mit dieser Schablone lassen sich die Stellen, an denen Bohrlöcher für neue Gleisschrauben gesetzt werden müssten, schneller festlegen und müssen nicht mühselig ausgemessen werden. Der Zeitgewinn hilft in den Betriebspausen sehr, um die Aufgaben schneller erfüllen zu können. Und dennoch dauert es oft Wochen, bis bis kurze Abschnitte Schiene ausgetauscht sind – Stück für Stück.



Schleifen für die Nachtruhe

Durch die Bewegungen der Stadtbahnen auf den Schienen entstehen Riffel und andere Schäden, zum Beispiel wenn sehr schnell abgebremst werden muss. Dort wo die Schienen deshalb nicht mehr glatt sind – und auch durch sogenannte Flachstellen darüber rollender Räder – kommt es zu Vibrationen, die sich auf die Umgebung übertragen können. Am Ende ergibt der Körperschall das Klagen der Gläser im Schrank eines benachbarten Gebäudes und die Nachtruhe ist gestört. Insbesondere bei älteren Tunneln kann das passieren. Bei deren Bau vor Jahrzehnten verfügte man noch nicht über so viele Erkenntnisse zum Vibrationsschutz wie heute. Deshalb werden die Schienen regelmäßig geschliffen – reprofiliert. Dazu werden handgeführte Maschinen, aber ebenso große Schleiffahrzeuge eingesetzt. Solche Arbeiten sind nicht vorstellbar, wenn tagsüber alle zehn, fünf oder noch weniger Minuten eine Stadtbahn diese Stelle passiert.



Wenn es Nacht ist in Köln, wird bei der KVB kräftig gearbeitet

Häufig besteht die Vorstellung, dass die nächtliche Betriebspause der KVB mit der Nachtruhe des gesamten Unternehmens verbunden ist. Das ist jedoch nicht der Fall – ganz im Gegenteil. So wie im menschlichen Körper nachts Regenerationsprozesse stattfinden, werden bei der KVB Aufgaben erfüllt, die für das Unternehmen und seine Leistung lebenswichtig sind.

Keine eindeutige Sache. Schon mit der Betriebspause des Stadtbahn- und Busbetriebs ist es keine eindeutige Sache. Seit einigen Jahren fahren die Stadtbahnen in den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag sowie vor Feiertagen durch. Auf Kölner Stadtgebiet wird im 30-Minuten-Takt gefahren, auch in einigen Umlandgemeinden gibt es einen Nachtbetrieb. Der Busbetrieb ruht in diesen Nächten ebenfalls nicht ganz. Einige Linien fahren dann im Nachtbetrieb, wenn auch nicht immer komplett durch. Die Betriebspause des Fahrbetriebs findet somit eher „unter der Woche“ statt, aber nicht in der ganzen Woche. Das unterscheidet die KVB zum Beispiel von London. In dieser viel

größeren Metropole wurde der durchgehende Nachtbetrieb erst vor etwa drei Jahren auf einzelnen Linien eingeführt.

Rege Tätigkeiten. Aber selbst dann, wenn alle Busse und Stadtbahnen in ihren Abstellanlagen abgestellt wurden, ist die KVB sehr rege. Natürlich werden die Fahrzeuge dann für den nächsten Tag vorbereitet – geputzt, betankt und gewartet. Im Bereich des Schienennetzes finden zugleich Wartungs-, Reparatur- und Erneuerungsmaßnahmen der Gleisbauer und anderer Teams aus dem Bereich Fahrgang statt. Haltestellen und Strecken werden gereinigt, Überführungsfahrten von Fahrzeugen finden statt, die Oberleitungsanlagen werden angepasst, an Signalanlagen wird geschraubt und vieles mehr.

Schnelle Reparaturen. Ließe sich das Schienennetz der KVB nachts nicht für andere Verkehre nutzen, etwa für eine Stadtlogistik, wird manchmal gefragt. Nein, ist die eindeutige Antwort. Nachts müssen Aufgaben erledigt werden, die nicht bei gleichzeitig stattfindendem Verkehr vorgenommen wer-

den können. Viele dieser Maßnahmen sind planbar. Manche finden aber ad hoc statt, etwa wenn es am Tag zuvor zu Störungen gekommen ist, deren Ursachen schnell durch Reparaturen beseitigt werden müssen.

Enges Zeitfenster. Dabei bleibt häufig nicht viel Zeit, denn wenn erst die letzte fahrgangsgemäße Stadtbahn abgewartet und dann die Oberleitung „stromfrei“ gestellt muss, ist schon wertvolle Zeit vergangen. Auf der Stadtbahn-Linie 1 zum Beispiel dauert die Betriebspause montags bis donnerstags gerade einmal drei Stunden und acht Minuten (an den Linienenden etwas länger). So kommt etwa die letzte Bahn an der Haltestelle „Kalk Post“ um 1:30 Uhr an und fährt die erste Bahn um 4:38 Uhr ab. Manche Aufgaben werden deshalb über Wochen gestreckt, weil in jeder Nacht nur ein kleiner Teil geschafft werden kann. Auf dieser Doppelseite werden ein paar Beispiele vorgestellt.

Kölner Seilbahn

Besondere Erlebnisse



Auch die Kölner Seilbahn hat mit dem in diesem Sommer häufigen Regen zu kämpfen. Bei schlechtem Wetter stehen die Gäste an der Kasse nicht gerade Schlange. Dennoch bietet sich eine Fahrt mit einer der 44 Gondeln immer an. Die Kölner können die 15 Minuten während einer Hin- und Rückfahrt als kurzweilige Auszeit nutzen – und für Gäste ist die Rundfahrt häufig das „Tüpfelchen“ auf einem interessanten Köln-Tag. Besondere Erlebnisse entstehen aber bei den Nachtfahrten. Die nächsten Gelegenheiten für eine solche bestehen am 9. September mit dem „Indian Summer“ und am 30. September mit der „Herbstnachtfahrt“. An beiden Tagen fährt die Seilbahn bis Mitternacht – letzter Einstieg ist um 23.45 Uhr. Es gelten die normalen Fahrpreise. Weitere Infos bietet die Homepage.



www.koelner-seilbahn.de

Schienen

Neonkreide für mehr Sicherheit



Nicht nur nachts können Rillenschienen zum Risiko für Radfahrende werden, überall dort, wo die Stadtbahnen ihren Fahrweg auf der Straße haben. Dies birgt eine hohe Unfallgefahr. Vor allem dann, wenn die Radfahrenden zu nah an der Schiene fahren oder im zu spitzen Winkel die Schiene kreuzen, geraten die Reifen in die Schienenrinne. Typische Stellen dafür sind zum Beispiel Streckenabschnitte, an denen am Straßenrand geparkt wird und die Radfahrenden näher an die Schiene „gedrängt“ werden. Die Kölner Polizei macht nun an besonderen Gefahrstellen auf die Problematik aufmerksam. Genutzt wird eine Schablone, auf die neon-leuchtende Kreidefarbe gesprüht wird. Unter dem Warndreieck steht „Achtung Schienen“. Die Warnhinweise sind ein paar Tage sehr gut sichtbar, nutzen sich aber nicht durch einen Gewöhnungseffekt ab.

KurzTakt

Ausbildung

60 frische Pulsgeber im #TeamHerzschlag



Mitte August begann das neue Ausbildungsjahr. Für 60 junge Menschen bedeutet das, Mitglied im #TeamHerzschlag zu sein. Neun Frauen und 51 Männer haben sich für die Ausbildung bei Kölns Mobilitätsdienstleister entschieden und werden nun in den nächsten drei bis dreieinhalb Jahren die Basis für ihre weitere berufliche Entwicklung legen. Dabei haben sie mit der KVB ein Unternehmen ausgewählt, das für eine sehr gute Ausbildung steht. Fünf Azubis schlossen in den vergangenen drei Jahren ihre Lehrzeit mit einer Auszeichnung ab. Manuela Georgi, die Ausbildungsleiterin für die kaufmännischen Berufe, wurde im vergangenen Jahr ebenfalls für die Qualität der Ausbildung ausgezeichnet. Die KVB bildet in zwei kaufmännischen und vier technischen Berufen aus. Zudem wird im Berufsbild „Fachkraft im Fahrbetrieb“ ausgebildet, eine Kombination aus Fachdienst und kaufmännischen Tätigkeiten. Wer mehr über den Berufseinstieg bei der KVB erfahren möchte, findet Infos auf der KVB-Homepage.

www.kvb.koeln/karriere

Stadtbahnen

Das Ende einer Ära



Eine Fahrzeug-Ära bei der KVB ist zu Ende gegangen: Die letzten vier Stadtbahnwagen der Baureihe 2000, die seit mehr als 45 Jahren im Einsatz sind, wurden vor Kurzem aus dem Fahrgastbetrieb genommen und werden künftig nur noch von der Fahrschule genutzt. KVB-Vorstandsvorsitzende Stefanie Haaks erklärt dazu: „Die Stadtbahnen waren durch ihre vielseitige Einsetzbarkeit und ihre robuste Bauweise ein wichtiger und verlässlicher Bestandteil unserer Fahrzeugflotte und damit unseres Stadtbahnbetriebs.“

Dieses Fahrzeug – auch Stadtbahnwagen „Kölner Bauart“, „Typ B“ oder „Rhein-Sieg“ genannt – war ein zweiteiliger, sechssachsiger Gelenktriebwagen für den Zweirichtungsbetrieb, war aber wie unterirdisch, im innerstädtischen wie im städteverbindenden Verkehr einsetzbar. Gebaut wurde die neue Fahrzeug-Generation – mit wenigen Ausnahmen – bei der Düsseldorf Waggonfabrik (Düwag). Die beiden Prototypen der Baureihe 2000 kamen 1973 nach Köln, zwischen 1976 und 1978 wurden insgesamt 59 Fahrzeuge geliefert: 54 für die KVB und fünf für die damalige Köln-Bonner Eisenbahn (KBE).

KurzTakt

25 Jahre KASA

Gemeinsam gegen Graffiti



Die KVB engagiert sich gemeinsam mit fast 40 Einrichtungen, Verbänden und Institutionen seit 25 Jahren in der Kölner Anti Spray Aktion (KASA). Ziel des Zusammenschlusses ist es, die Ausbreitung von Graffiti und Farbschmierereien in der Stadt einzudämmen. „Zunehmend werden Objekte des öffentlichen Raumes – und dazu gehören auch unsere Stadtbahnen, Busse und Haltestellen – Ziel solcher Beschädigungen“, sagte KVB-Vorstandsvorsitzende Stefanie Haaks bei einer Veranstaltung zum 25-jährigen KASA-Bestehen. Allein zwischen 2012 und 2022 hat die KVB Flächen in einer Größe von mehr als 100.000 Quadratmetern von Graffiti und Farbschmierereien reinigen und teilweise erneuern lassen müssen. Daraus ergab sich ein Schaden von rund 2,13 Millionen Euro. „Das sind Kosten, für die die öffentliche Hand aufkommen muss“, so Haaks.



Impressum

Kundenzeitung der Kölner Verkehrs-Betriebe AG
KVB Unternehmenskommunikation
Scheidtweilerstraße 38
50933 Köln

Verantwortlich: Matthias Pesch
Redaktion: Stephan Anemüller, Gudrun Meyer, Matthias Pesch
Mitarbeit: Helge Neumann, Dirk Rosin, Christian Seiter

Fotos: Stephan Anemüller, Maya Claussen, Vera Drewke, Melanie Freitag, Oliver Güth, Christiane Kellersmann, Alexander Kreuzer, Gudrun Meyer, Christoph Seelbach, Christian Seiter, KVB

Medienverkauf, Layout und Produktion:
MVR Media Vermarktung
Rheinland GmbH,
Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln
Geschäftsführung: Mirco Striewiski

Verlag:
M. DuMont Schauberg, Expedition der Kölnischen Zeitung GmbH & Co. KG Amsterdamer Straße 192 50735 Köln

Druck:
DuMont Druck Köln GmbH & Co. KG, Amsterdamer Straße 192, 50735 Köln



In drei Bauphasen wird die Schieneninfrastruktur der Stadtbahn-Linien 1, 7 und 9 saniert

Gleisbau im Herzen der City

Umfangreiche Baumaßnahme auf den Stadtbahn-Linien 1, 7 und 9 – Einschränkungen auch für den Individualverkehr

Die KVB saniert ab dem 16. September die Schieneninfrastruktur der Stadtbahn-Linien 1, 7 und 9 auf der Hahnenstraße in der Kölner City. Zwischen dem Neumarkt und dem Rudolfplatz wird es deshalb für den Verkehr spürbare Einschränkungen geben. Saniert wird auch ein Abschnitt der Linie 9 von der Hahnenstraße auf den Mauritiussteinweg. Die Stadtbahnen der Linien 9 biegen kurz hinter dem Neumarkt von der Hahnenstraße in Richtung Südbahnhof und Sülz ab. Zudem wird die Busspur am Neumarkt erneuert, sodass auch die Bus-Linien 136 und 146 betroffen sind, wenn auch nur geringfügig. Gebaut wird in mehreren Phasen bis zum 30. Oktober.

Ersatzbusse im Einsatz. In Bauphase 1, die vom 16. September bis zum 1. Oktober dauern wird, wird die Hahnenstraße von der westlichen Ausfahrt aus dem Neumarkt bis etwa zur Einmündung der Straße „Am Rinkenpfuhl“ bearbeitet. Zudem steht dann die genannte Erneuerung auf dem Mauritiussteinweg an. In dieser Bauphase werden die Stadtbahn-

Linien 1 und 7 zwischen den Haltestellen „Neumarkt“ und „Rudolfplatz“ getrennt. Die Stadtbahn-Linie 9 endet vom Königsforst kommend am Neumarkt. Ihr Streckenabschnitt von der Haltestelle „Neumarkt“ bis zur Endhaltestelle „Sülz Hermeskeiler Platz“ wird nicht durch Stadtbahnen befahren. Ersatzbusse kommen zum Einsatz.

Weiter nach Westen. Mit Bauphase 2 – vom 1. bis zum 17. Oktober – wird der Bau weiter nach Westen fortgesetzt. Zwischen „Am Rinkenpfuhl“ und dem Rudolfplatz wird dann die Schieneninfrastruktur erneuert. Auch in dieser Phase werden die Linien 1 und 7 getrennt, und zwar von der Haltestelle „Neumarkt“ nun bis zur Haltestelle „Universitätsstraße“. Die Bahnen der Linie 9 können derweil bereits wieder durchgehend auf ihrem regulären Linienweg fahren.

Kurze Phase. Die Bauphase 3 ist hingegen mit nur einem Tag am 29. Oktober recht kurz. Dort wird ein Teil der Umfahrt um den Neumarkt

erneuert. Deshalb sind dann auch wieder alle drei genannten Stadtbahn-Linien betroffen und können nun nicht zwischen den Haltestellen „Heumarkt“ und „Rudolfplatz“ (Linien 1 und 7) sowie „Heumarkt“ und „Zülpicher Platz“ (Linie 9) fahren. Die unterschiedlichen Enden der Linientrennungen resultieren daher, dass die Bahnen für den Wechsel auf das jeweilige Gegengleis immer eine befahrbare Weiche benötigen.

Betroffene werden informiert. Auch für den Straßenverkehr wird es Einschränkungen geben. Hierbei handelt es sich um die Sperrung einzelner Fahrspuren, auf denen sich Baufahrzeuge bewegen müssen und Materialien abgelagert werden. Hahnenstraße und Neumarkt werden somit nicht gänzlich gesperrt, aber es entstehen Engstellen. Die KVB wird die Anwohner, Geschäftsbetreiber, deren Kunden und die Verkehrsteilnehmer rechtzeitig und über die Baumaßnahme und die mit ihr verbundenen Einschränkungen informieren.

Ein klarer Wettbewerbsvorteil

In Sülz ist ein Gebäudekomplex mit bezahlbarem Wohnraum für KVB-Mitarbeitende entstanden



In diesem Häuserblock leben Mitarbeitende der KVB – inklusive Tiefgarage, Kindertagesstätte sowie einer Photovoltaikanlage

Einen Gebäudekomplex mit Wohnungen für Mitarbeitende der KVB sowie einen Mitarbeiter der Kölner Verkehrs-Betriebe hat die Wohnungsgesellschaft der Stadtwerke Köln mbH (WSK) im Auftrag der KVB am Hermeskeiler Platz in Sülz realisiert. Nach den Plänen des Frankfurter Büros hapticarchitecture ist dort ein gemischt genutztes Gebäude aus zwei Baukörpern mit einer darunterliegenden Tiefgarage entstanden. Das größere Gebäude umfasst 41 Wohnungen für Mitarbeitende der KVB sowie eine rund 200 Quadratmeter große Gewerbefläche im Erdgeschoss. Im kleineren Gebäude ist eine vierzügige Kindertagesstätte untergebracht. Die Tiefgarage bietet Platz für 61 Pkw (für die Bewohner des Neubaus und des Hauses Hermeskeiler Straße 15 a–d), für etwa 80 Fahrräder sowie zehn Lastenräder. Die KVB hat 16,65 Millionen Euro in das Bauvorhaben investiert.

„Ein wichtiges Instrument.“ „Das Bauvorhaben ist ein ganz wichtiges Instrument zur Gewinnung und Bindung von Mitarbeitenden“, so Peter Densborn, Vorstand und Arbeitsdirektor der KVB. „Auf dem hart umkämpften Arbeitsmarkt und bei nach wie vor hohen Immobilienpreisen ist es ein großes Plus, wenn wir aktuellen und potenziellen Kolleginnen und Kollegen bezahlbaren Wohnraum anbieten können.“
Strom per Photovoltaik. Das neue Gebäude wird gemeinsam mit den bereits bestehenden Häusern Hermeskeiler Straße 13 a–c und 15 a–d über eine neue errichtete Heizungsanlage versorgt. Den Mietern wird Strom aus Photovoltaikanlagen zur Verfügung gestellt, die sowohl auf den Dächern des neuen Wohngebäudes als auch auf dem Dach des Gebäudes Hermeskeiler Str. 13 a–c installiert sind. Die Kindertagesstätte bekommt ein begrüntes Dach.

Riesiger Andrang in der Hauptwerkstatt

Tag der offenen Tür lockte tausende junge und alte KVB-Freunde an

Weidenpesch, 3. Juni, wenige Sekunden vor 11 Uhr: Vor dem Eingangstor zur Hauptwerkstatt versammelten sich hunderte Menschen, die gemeinsam einen Countdown runterzählten – bis der Tag der offenen Tür anlässlich des 100-jährigen Jubiläums des Gebäudes offiziell begann. Als sich die Pforten schließlich öffneten, liefen die ersten Neugierigen zu den Klängen des KVB-Orchesters auf das Gelände. Ihnen folgten bis zum Ende der Veranstaltung um 18 Uhr tausende weitere Interessierte, darunter viele Technikbegeisterte, Familien, Anwohner, Kolleginnen und Kollegen und ehemalige Mitarbeitende der KVB. Sie alle erlebten einen abwechslungsreichen Tag bei herrlichem Sommerwetter.

Tiefe Verbundenheit. „Ein großes Dankeschön an alle, die diesen außergewöhnlichen Tag durch ihren Einsatz ermöglicht haben! Das #TeamHerzschlag hat sich Köln von seiner besten Seite gezeigt. Das enorme Interesse und die Begeisterung der vielen Besucherinnen und Besucher zeigen die Verbundenheit der Menschen mit der KVB“, erklärten die Vorstandsmitglieder Stefanie Haaks, Peter Densborn, Dr. Thomas Schaffer und Jörn Schwarze, die wie viele weitere

Führungskräfte tatkräftig und unermüdlich am Getränkestand Kölsch, Fassbrause oder Wasser ausschenkten.

Interessante Führungen. In der Werkstatthalle erläuterten Mitarbeitende an zahlreichen Stationen fachkundig die dort durchgeführten Arbeiten und zeigten Besucherinnen und Besuchern, wie sie selbst Hand anlegen konnten. Wie funktioniert ein Drehgestell? Wie sieht eine Stadtbahn von oben aus? Wo werden die Bahnen gewaschen? All das und noch viel mehr konnten die Besucher hautnah erleben. Die Führungen durch die neue Abstellanlage der KVB neben der Hauptwerkstatt wurden ebenso begeistert angenommen wie die Ausstellung von historischen und im Fahrbetrieb befindlichen Bahnen auf dem Freigelände. Ganz besonders groß war der Andrang aber beim Stadtbahnfahren. Für die einmalige Gelegenheit, eigenhändig unter Anleitung des Fahrlehrerteams eine Stadtbahn für einige Meter über die Gleise zu fahren, standen die Menschen mehrere Stunden geduldig an.

Spaß und Abwechslung. Die jungen KVB-Fans kamen ebenfalls nicht zu kurz: Ein

Bauchladen-Theater, Kinderschminken, ein „Tattoostudio“, das Mobi-Mix-Derby und der KVB-Hüpfbus sorgten für viel Spaß und Abwechslung. Für alle, die vor Ort waren, war dieser Tag ein außergewöhnliches Erlebnis.

Lesetipp

Anlässlich des Jubiläums ihrer Hauptwerkstatt hat die KVB die Broschüre „100 Jahre Zukunft Hauptwerkstatt“ veröffentlicht. Sie beschreibt die Aufgaben der Werkstatt, ihre Geschichte und Zukunft sowie die ausgebildeten Berufe. Die Broschüre steht im Internet unter www.kvb.koeln -> Unternehmen -> Medien -> Publikationen und Pressebilder -> Broschüren und kann dort heruntergeladen werden. Wer ein oder mehrere gedruckte Exemplare haben möchte, schreibt bitte eine kurze E-Mail an stephan.anemuller@kvb.koeln.



Die historischen Stadtbahnen zählten zu den beliebtesten Publikumsmagneten – Kleines Bild: Mitmach-Aktionen sorgen für jede Menge Abwechslung



KVB-Rad mit neuer Bestmarke

1,6 Millionen Ausleihen im ersten Halbjahr und 364.000 im Juni sind ein Rekord

Das KVB-Rad, das die KVB gemeinsam mit ihrem Partner nextbike bei TIER betreibt, weist eine überaus erfolgreiche erste Jahreshälfte auf. Mit 364.000 Ausleihen allein im Juni wurde

ein neuer Monatsrekord erreicht. Insgesamt wurden im ersten Halbjahr 1,6 Millionen Fahrten mit den KVB-Rädern registriert. Dieses Niveau wurde im gesamten Jahr 2021 erreicht.

Im Jahr 2022 waren es 1,95 Millionen Ausleihen. Damit beweist sich das KVB-Rad immer mehr als ein überaus erfolgreiches Instrument der Kölner Mobilitätswende für den Klima- und Umweltschutz.

Enormer Erfolg. Das Leihradangebot ist in ganz Köln mit insgesamt 3.000 KVB-Rädern präsent. Dadurch unterscheidet sich dieses Sharing-Angebot von den meisten anderen Angeboten mit Leihrädern, E-Scootern und Carsharing-Autos. Eine wesentliche Basis für den enormen Erfolg ist die Integration des Bikes in den öffentlichen Nahverkehr. Die Stammkunden mit einem Abo des Verkehrsverbundes VRS auf der Chipkarte können das KVB-Rad bis zu 30 Minuten je Fahrt

kostenfrei nutzen. Erst danach fallen die üblichen Ausleihpreise des nextbike-Tarifes an. Auch wurde dieses Leihradangebot in die Nutzungsbedingungen der im Verkehrsverbund VRS erworbenen Deutschlandtickets integriert. Als „Heimvorteil“ bleiben die kostenfreien 30 Minuten je Fahrt erhalten.

Stationsnetz wird ausgebaut. Wenn sich der aktuelle Trend im zweiten Halbjahr weiterhin fortsetzt, gehen KVB, nextbike by TIER und die Stadt Köln davon aus, dass in diesem Jahr die Marke von deutlich über 2,5 Millionen Fahrten erreicht wird. Dafür wird zusammen mit der Stadt Köln unter anderem das Stationsnetz in den Stadtteilen außerhalb der Innenstadt ausgebaut.



Das Mobilitätsangebot erfreut sich stetig wachsender Popularität

KurzTakt

Spendenübergabe

Kindernöte lindern



Die KVB hat dem gemeinnützigen Verein Kindernöte in Chorweiler 4.000 Euro gespendet. KVB-Vorstand Jörn Schwarze (r.) überreichte zusammen mit Projektleiterin Marion Densborn (l.) einen entsprechenden Scheck an Anna Knauer, Pädagogische Leitung des Vereins. Die Summe stammt aus dem Verkauf von Getränken und Eis auf dem Tag der offenen Tür, den die KVB am 3. Juni in ihrer Hauptwerkstatt veranstaltete. Die Überschüsse der umfangreichen Eistheke etwa mildern nun die Nöte von Kindern und deren Eltern in Chorweiler. Kindernöte e.V., gegründet 1996, stellt unter anderem einen Hebammendienst zur Verfügung, der werdende Mütter begleitet. Zudem werden beispielsweise Eltern mit Säuglingen und Kleinkindern beraten, ein Ferienprogramm angeboten, Grundschulkindern bei deren individuellen Herausforderungen geholfen.

Come-Together-Cup

Schöne Tradition



Der Come-Together-Cup ist eine feste Institution in Köln. Jährlich pilgern tausende Zuschauerinnen und Zuschauer auf die Vorwiesen am RheinEnergieSTADION, um das bunte Fußballfest der Vielfalt zu verfolgen. Die sexuelle Orientierung und Lebensformen der Aktiven sind bei dieser Veranstaltung egal – es zählen nur Spaß und Fairness. Die KVB war am 28. Mai wieder mit kurzweiligen Angeboten dabei, so wurde etwa von der Pferdebahn aus, dem Karnevalswagen der Pänz von der Päädsbahn, das Spielgeschehen kommentiert. Die Einnahmen aus der Veranstaltung spenden die teilnehmenden Organisationen traditionell dem Jugendtreff anyway und der Aidshilfe Köln. Die KVB konnte in diesem Jahr 1.000 Euro beisteuern, insgesamt kamen 11.500 Euro zusammen.

Neues Kundencenter

Mehr Service

Die KVB hat in der U-Bahn-Station „Dom/Hauptbahnhof“ ein neues Kundencenter eröffnet. Dort befand sich auf der Verteilerebene vorher lediglich eine Verkaufsstelle. Durch eine Neuaufteilung der Fläche konnte dort nun ein Kundencenter integriert werden. Im Kundencenter informieren Berater insbesondere über das Ticket-Sortiment der KVB und die Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV in Köln.

„Dem unrechtmäßig Reisenden“ steht übersetzt auf dem Tor vor dem Eingang zur U-Bahn-Station „Akazienweg“ – Das kleine Bild zeigt die Tore an den Bahnsteigenden



Tor zur Unterwelt

Im Kölner Stadtteil Ehrenfeld führen Portale geradewegs ins Erdinnere

Ein Tor zur Unterwelt gibt es nicht nur in Nikopolis, einer antiken römischen Stadt im Nordwesten Griechenlands am Ambrakischen Golf, in der nordostsibirischen Taiga, wo sich in den 1960er-Jahren plötzlich ein gewaltiger Krater in der Erde auftat, oder in der Lüneburger Frommestraße, wo der Salzabbau zu massiven Senkungen des Erdrachs führte. Auch Köln hat in Ehrenfeld ein Tor zur Unterwelt, genau genommen sogar mehrere.

Lateinische Inschriften. Das erste Tor befindet sich vor dem Eingang zur U-Bahn-Station „Akazienweg“ in Höhe der Venloer Straße 728. Auf zwei rund drei Meter hohen Granitsäulen liegt ein schwarzer Stahlträger, der beidseitig mit lateinischen Inschriften versehen ist. Obenauf thront ein mächtiger goldener Stein. Wer auf die Treppe zugeht, die in die Haltestelle führt, liest „VIATORI ILLEGALI“, was so viel bedeutet wie „Dem unrechtmäßig Reisenden“. Wer die Station verlässt, liest „IANVA IVDICII“, „Tor des Gerichts“. Die Inschriften sollen von römischen Stadttoren stammen. Was sie an einer U-Bahn-Haltestelle bedeuten, darüber darf spekuliert werden.

Eulenspiegel der Kunst. Der Künstler Heinrich Brummack (1936 bis 2018) erläuterte in einem Zeitungsinterview einmal: „Ich liebe die Heiterkeit und die Ironie, wie man sie

beispielsweise bei Heinrich Heine oder Erich Kästner findet.“ „Die Zeit“ schrieb über ihn, er sei „der witzigste Künstler Deutschlands“. Andere betrachteten ihn als „Sozialpoet“ und „Eulenspiegel“, dem bewusst war, dass er oft aneckte.

Anspielung auf Schwarzfahrer? Es würde daher passen, wenn der Bildhauer mit diesem Kunstwerk – wie allgemein vermutet wird – auf Schwarzfahrer anspielt, die keinen Fahrschein lösen und insofern „illegal reisen“. Die Strafe könnte nicht nur in einem Bußgeld bestehen, sondern auch darin, dass der scheinbar nur wackelig auf dem Tor liegende, goldene Felsklumpen dem Dienstleistungerschleicher auf den Kopf fällt, wenn er die U-Bahn-Station durch das „Tor des Gerichts“ verlässt.

Viele Interpretationen. Zwei weitere Tore kennzeichnen die beiden Enden des Mittelbahnsteigs. Sie bestehen aus einer Steinpfeilerkonstruktion, die durch goldene Felsblöcke ausbalanciert und von roten Stahlträgern überdacht wird. Die Wände dahinter sind in einem kräftigen Blau lackiert. Diese Tore stehen am wahren Zugang in den Untergrund – dort, wo Passanten vom Bahnsteig in die Tunnelröhren gelangt. Unbefugten ist dies, wie der goldene Stein folgerichtig vielleicht auch an diesen Stellen deutlich machen soll, nicht

anzuraten. Möglicherweise bricht die Konstruktion zusammen, wenn der Stein heruntersinkt, und versperrt den Weg zurück. Viele Interpretationen sind denkbar.

Weitere Werke. Fest steht: Brummack hatte es mit Toren. Im Gartenschaupark in Hockenheim steht ein „Tor der Fröhlichkeit“. Auf einem blau-roten Eisenportal thront ein knallrotes Wildschwein. In Würth umrahmt das Tor „Salve“ die Treppe zur dortigen Kunsthalle, und auch das „Wolkentor“ aus Edelstahl am Flughafen Berlin-Tegel ist von Heinrich Brummack. Das in Köln bei der Ecken KG gefertigte Kunstwerk ist mit 15 Metern Höhe und 15 Metern Breite eine der größten Plastiken der Hauptstadt und wurde zu einem Wahrzeichen für den Flughafen.

Infos sind gefragt
Kunst im Untergrund
 Wenn Sie Hinweise und Informationen zur Kunst in den Kölner U-Bahn-Stationen haben, wenden Sie sich gern an Gudrun.Meyer@kvb.koeln

Fantasievolle Motive

Heinrich Brummack studierte an den Hochschulen für Bildende Künste in Berlin und Paris, lehrte später Plastisches Gestalten und Design an der Fachhochschule Münster. Seine Skulpturen stehen nicht nur an etlichen Orten in Deutschland, sondern auch in Nikosia (Zypern) und Osaka (Japan).

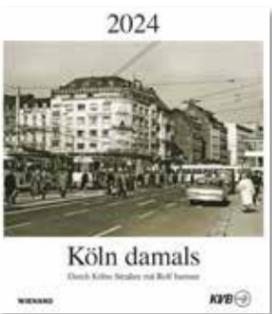


Aufsehen erregte der Bildhauer mit seinen nicht alltäglichen Motiven. Ein Beispiel ist „Das blaue Wunder“ (oberes Bild), das 2001 in Köln bei der 3. „Kunst im Park“-Ausstellung im Vorgebirgspark zu sehen war: Ein überlebensgroßer goldener Hase, der auf einer roten Säule hockt, an seiner ausgeworfenen Angelrute einen blauen Fisch aus Plastik. Heute steht das Werk in Schmalenberg im Hochsauerlandkreis. Auf einen Schild steht (Ausschnitt): „Ich möchte mit dieser Skulptur ein Zeichen setzen, ein Symbol dafür, dass unsere Träume Realität werden können. Wer diesen Gedanken nicht folgen kann wird scheitern.“



Die „Drei Säulen“ von Brummack auf dem Schulhof des Kölner Gymnasiums Kreuzgasse (unteres Bild) sind von unterschiedlichen Objekten gekrönt: Eine vergoldete Kugel, drei verschieden große Würfel und eine Feder. Die Säulen sollen die Entwicklung der Heranwachsenden darstellen: Die Märchenphase, die Phase des Lernens und die Phase der geistigen Freiheit.

Gewinnen mit Sudoku



Unsere Preise: 10 historische Kalender 2024 „Köln damals“, 10 Koffergurte sowie 10 Flaschenöffner.

Einsendeschluss: Einsendungen bis zum **30. September 2023** an die KVB-Unternehmenskommunikation, Stichwort „Sudoku“, Scheidtweilerstr. 38, 50933 Köln, oder schnell über das Internet. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Sudoku lösen auch im Internet. Nutzen Sie das E-Magazin unter www.kvb-koeln.de/koelntakt.

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

	3	0		6		5	9
		5					1
			2				4
	1			9			6
	7				2		
8				4	9		
1	2				7		
		5				3	
		6		8	1		9

Gewinner des Sudoku aus der KölnTakt 1-2023: Christiane Beilstein, Klaus Bente, Rüdiger Bernhardt, Hella Berlinski, Frithjof Boehme, Christine Brüll, Anni Deinet, Markus Döhnel, Erika Filla, Helmut Gath, Dieter Harzmeier, Joachim Huth, Thomas Kloeters, Anita Krawczyk, Christa Läuschner, Jacqueline Mader, Anita Merkel, Berndt Mumm, Robert Okon, Ursula Schlegel, Dieter Schmitt, Marion Schröder, Karl-Heinz Wamhof, Hans-Georg Warkentin, Marco Weber, Erhard Weber, Barbara Weidner, Doris Wenzel, Hartmut Werner, Paul Ziemek