

Kundenzeitung der Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Koeln

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



Neuer Betriebshof in Porz eröffnet

Appell an den Bund: Finanzielle Förderung der Antriebswende fortsetzen

Die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) haben im März die erste von zwei Baustufen ihres neuen Elektro-Busbetriebshofs Porz in Betrieb genommen. Damit ist das Unternehmen in seinem Programm „Smart City KVB“ einen bedeutenden Schritt vorangekommen. Bis 2030 stellt das Verkehrsunternehmen seinen gesamten Busbetrieb auf alternative Antriebe um. Landesverkehrsminister Oliver Krischer eröffnete vor Ort zusammen mit Stefanie Haaks, Vorstandsvorsitzende der KVB, Ascan Egerer, Beigeordneter für Mobilität der Stadt Köln, und der Porzer Bezirksbürgermeisterin Sabine Stiller die Anlage. Haaks dankte dabei dem Land NRW für dessen Engagement in der Antriebswende: „Die KVB investiert in den neuen Elektro-Busbetriebshof rund 35 Millionen Euro. Etwa 12,2 Millionen Euro hiervon steuert das Land bei. Ohne diese Unterstützung könnten wir den Wandel hin zu alternativen Antrieben nicht bewältigen. Gemeinsam schaffen wir die Basis für den Klimaschutz in der Mobilität.“

Unterstützung nötig. Die Inbetriebnahme des neuen Elektro-Busbetriebshofes Porz fällt in eine Zeit, in der sich der Bund aus der finanziellen Förderung der Antriebswende im Öffentlichen Personennahverkehr verabschieden möchte. Wegen der durch das Bundesverfassungsgericht festgestellten Verfassungswidrigkeit des Sondervermögens „Klimafond“ entstand ein Fehlbedarf im Bundeshaushalt in Höhe von rund 60 Milliarden Euro. In der Folge hat der Bund angekündigt, die Hochlaufförderung zur Beschaffung von Bussen mit alternativen Antrieben auslaufen zu lassen. Die KVB konnte ihr Programm „Smart City KVB“ bisher jedoch nur durch die nennenswerte Unterstützung von Bund und Land gestalten. Bisher hat das Land rund 18,5 Millionen Euro zum Erwerb von E-Bussen beigetragen, weitere rund 26 stehen aus. Der Bund beteiligte sich mit etwa 26,3 Millionen Euro. Zudem ist das Land bei der Umstellung der Busbetriebshöfe und der Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet aktiv.

Gemeinsame Aufgabe. Ohne die gemeinsame Gestaltung der Antriebswende droht diese zu scheitern. Dabei wirkt die Europäische Union auf den grundlegenden Wandel im öffentlichen Verkehr durch die aktive finanzielle Beteiligung der öffentlichen Hände hin. In ihrer „Clean Vehicles Directive“ (EU-Richtlinie 2009/33/EG) beharrt sie in ihrer Erwägung Nr. 22 darauf, dass die Mehrkosten der Umstellung auf alternative Antriebe nicht zu höheren Ticketpreisen führen sollen. Aber genau das wird die Folge sein, wenn die Verkehrsunternehmen und Bundesländer die finanziellen Herausforderungen allein tragen müssen. Stefanie Haaks: „Ich erwarte, dass der Bund einen konstruktiven Ausweg findet und auch, dass die nächste Verkehrsministerkonferenz auf eine baldige Lösung drängt. Die Verkehrsunternehmen benötigen diese Fördermittel zur Erreichung der Klimaschutzziele. Klimaschutz ist eine volkswirtschaftliche Aufgabe und kann daher nicht ausschließlich auf die Unternehmen abgewälzt werden.“ (Siehe auch Artikel Seite 4.)

Mobil in ganz Deutschland

Studierende können jetzt das Deutschlandsemesterticket nutzen

Seit Beginn des Sommersemesters können Studierende nun auch das Deutschlandsemesterticket nutzen und sind in ganz Deutschland mit den Bussen und Bahnen des ÖPNV mobil. Es kostet 176,40 Euro je Semester beziehungsweise 29,40 Euro pro Monat. Voraussetzung dafür ist, dass sich die entsprechende Hochschule oder deren Allge-

meiner Studierendenausschuss (ASStA) für dieses Ticket entscheidet, das dann für alle verpflichtend ist. In Köln gehört zum Beispiel die Universität zu den ersten Hochschulen, die das klassische SemesterTicket umgestellt haben. Weitere Hochschulen befinden sich in Gesprächen über eine Umstellung auf das Deutschlandsemesterticket.

„Heimvorteil“ bleibt bestehen. Das Deutschlandsemesterticket wird über einen Barcode des Branchenverbandes VDV heruntergeladen. Dennoch geht damit der „Heimvorteil“ der KVB nicht verloren, wenn die KVB Vertragspartner der Hochschule bleibt. Mit dem Heimvorteil kann zum Beispiel das KVB-Rad bis zu 30 Minuten je Fahrt kostenfrei genutzt werden. Über ihre E-Mail-Adresse der Universität registrieren sich die Studierenden bei nextbike, dem Kooperationspartner der KVB im Leihrad-Angebot, und das KVB-Rad bleibt unverändert im persönlichen Mobilitätsmix. Vor dem Deutschlandsemesterticket hat die KVB in den vergangenen zwölf Monaten zeitnah und mit großem Aufwand weitere Formen des Deutschlandtickets eingeführt. Es bleibt abzuwarten, ob sich der Bund und die Länder auf die dauerhafte Co-Finanzierung einigen.



Die Universität Köln hat das bisherige Semesterticket umgestellt

Aus für E-Scooter

Aufgrund von Brandgefahren ist die Mitnahme privater E-Scooter (E-Tretroller) in den Bussen und Stadtbahnen der KVB seit dem 1. März ausgeschlossen. Hintergrund dafür ist eine erhöhte Brandgefahr, die zum Beispiel dann entsteht, wenn die Ummantelung der Batterie beschädigt ist und somit Sauerstoff an eine sich erhaltende Batterie gelangen kann. Die Sicherheitsanforderung an die Batterien der E-Tretroller sind deutlich geringer, als die bei Batterien anderer Fahrzeuge. Nach Vorfällen im In- und Ausland wurde die Gefahr gutachterlich bewertet. Zahlreiche Verkehrsunternehmen in Deutschland – darunter die KVB – haben sich in der Folge auf Empfehlung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen für den Ausschluss dieser Verkehrsmittel entschieden. Die Leihfahrzeuge der verschiedenen Anbieter waren bisher bereits von einer Mitnahme ausgeschlossen.

KurzTakt

Recruiting

KVB-Karrierebus wieder unterwegs



Auch in 2024 ist der KVB-Karrierebus wieder in Köln auf Tour. Neben der Möglichkeit für ein persönliches Kennenlerngespräch können sich Interessenten außerdem direkt mit Mitarbeitenden aus dem Fahrdienst über ihre Erfahrungen austauschen. Nach einem erfolgreichen Auftakt im vergangenen Jahr geht die KVB mit ihrem innovativen „Karrierebus“ in die zweite Runde. Das speziell gestaltete Fahrzeug hat sich als Erfolgskonzept erwiesen und wird erneut dazu beitragen, qualifiziertes Personal für das #TeamHerzschlag zu gewinnen.

„Wir möchten mit diesem Eventformat 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“, betont Pamela Winkelmann, Bereichsleiterin Personalmanagement.

Neben dem Karrierebus bietet die KVB weitere Bewerberevents an. So finden regelmäßig Bewerberbörse auf unseren Betriebshöfen oder in unseren Werkstätten statt. Alle aktuellen Termine werden regelmäßig unter www.kvb.koeln/bewerberevent veröffentlicht. Den Karrierebus-Tourplan für 2024 finden Interessenten online.

www.kvb.koeln/karrierebus

Aktionstag im Museum

Sicher im Alter unterwegs



Am Samstag, 27. April, werden Seniorinnen und Senioren herzlich im Straßenbahn-Museum Thielenbruch empfangen. Dort findet von 11 Uhr bis 15 Uhr der Aktionstag „Unterwegs im Alter – aber sicher!“ statt, den die Stadt Köln zusammen mit der Polizei Köln, der KVB und weiteren Partnern durchführt. Wie gelingt es uns, möglichst lange eigenständig und eigenverantwortlich zu bleiben? Der Aktionstag lädt ein, Antworten auf diese Frage zu finden und Anregungen zu erhalten. Unter anderem wird ein Training in der Stadtbahn mit Rollator und Elektro-Rollstühlen durchgeführt. Überdies findet ein Reaktionstest mit einem Pedelec (E-Bike) statt, und es kommt ein Helmtest-Simulator zum Einsatz. Geboten werden aber auch zahlreiche Informationen zum Schutz vor Kriminalität und vor Erkrankungen. Der Eintritt ist frei.

Das Straßenbahn-Museum ist sehr gut mit den Stadtbahnen der Linien 3 und 18 zu erreichen. Letztere fährt aber, bedingt durch die Baustelle auf der Mühlheimer Brücke, lediglich ab Haltestelle „Mülheim Wiener Platz“. Gäste aus dem linksrheinischen Stadtgebiet überqueren den Rhein am besten mit den Linien 3, 4, 14 und 118 (Ersatzbus).

Im vergangenen Jahr fanden die Bahnen und Busse der Kölner Verkehrs-Betriebe erneut starken Zuspruch

Fahrgastzahlen nahezu konstant



235,8 Millionen Menschen waren – trotz schwieriger Rahmenbedingungen – mit den Bussen und Bahnen der KVB unterwegs

Die Fahrgastzahlen bei der KVB sind 2023 trotz schwieriger Rahmenbedingungen im Vergleich zum Vorjahr nahezu konstant geblieben. Im vorigen Jahr waren 235,8 Millionen Menschen mit den Bussen und Bahnen der KVB unterwegs, das waren 0,1 Prozent weniger als 2022 (236,1 Millionen). Trotz der Verteuerung vom 9-Euro-Ticket zum Deutschland-Ticket und dem angepassten Fahrplanangebot im Bus- und Stadtbahnbereich konnte die KVB ihre Fahrgastzahlen beinahe stabil halten.

Erneute Herausforderung. „2023 war erneut ein herausforderndes Jahr für uns“, so KVB-Vorstandsvorsitzende Stefanie Haaks. „Die Rahmenbedingungen waren schwierig und haben dazu geführt, dass unsere Betriebsqualität weder für die Fahrgäste noch für uns zufriedenstellend war. Wir arbeiten mit Hochdruck an den Stellschrauben, die wir beeinflussen können, um die Mobilitätswende in Köln und der Region voranzutreiben. Und wir bedanken uns bei allen Fahrgästen, die uns trotz aller Beeinträchtigungen die Treue gehalten haben.“ Die stabilen Fahrgastzahlen sind auch ein

Zeichen dafür, dass der öffentliche Nahverkehr trotz schwieriger Gesamtlage mit Personal, Beschaffung und Lieferung nach den schwierigen Corona-Jahren wieder an Attraktivität gewinnt.

Fahrplan 2025 wird in diesem Sommer mit der Stadt abgestimmt

Deutlich mehr Stammkunden. So erhöhte sich die Zahl der Stammkunden, die mit einem Zeiticket unterwegs sind, bei der KVB um acht Prozent: Ihre Zahl stieg von 275.500 im Jahr 2022 auf 298.100 im vorigen Jahr. Dieser Anstieg ist vor allem darauf zurückzuführen, dass viele Fahrgäste vom Bartarif oder anderen Abo-Angeboten auf das im Mai eingeführte Deutschlandticket umgestiegen sind. Im Dezember 2023 nutzten rund 222.200 Kunden das Deutschlandticket. Für die zweite Jahreshälfte 2024 zeichnet sich auch dank der Weiterführung der intensiven Recruiting-Ak-

tivitäten und des Ausbaus der Fahrlehrer-Kapazitäten eine bedingte Entspannung bei der Personalsituation im Fahrdienst ab. Im vierten Quartal könnten im Bus- und im Stadtbahnbereich weitere Fahrerinnen und Fahrer zur Verfügung stehen, um den aktuellen Fahrplan zuverlässig bedienen zu können. Voraussetzung ist, dass die getroffenen Annahmen für die weitere Personalentwicklung auch greifen.

Mehr Zuverlässigkeit. Stefanie Haaks: „Wie ein Fahrplan für das Jahr 2025 aussehen wird, darüber werden wir uns im Sommer mit der Stadt Köln abstimmen. Auch wenn sich die Personalsituation aller Voraussicht nach verbessern wird, bleiben die Lieferprobleme bei Fahrzeugen und Ersatzteilen bestehen. Das gilt vor allem im Stadtbahnbereich für die Niederflurfahrzeuge. Ziel ist es, schnellstmöglich die Fahrplananpassungen auf den Hochflur-Linien – also vor allem auf der Linie 18 – zurückzunehmen. Aber vor der Fahrplanausweitung steht für uns die zuverlässige Betriebsqualität im Mittelpunkt. Wir müssen zuverlässiger werden! Daran arbeiten wir auf allen Ebenen.“

Bauwerk aus statischen Gründen verfüllt

Wichtige Vorarbeiten für die Sanierung des Gleiswechsels am Waidmarkt abgeschlossen



Aus bautechnischen Gründen musste auf der Baustelle am Kölner Waidmarkt auch in der Nacht gearbeitet werden

In den vergangenen Monaten konnten mehrere wichtige Vorarbeiten für die Sanierung des Gleiswechsels am Waidmarkt erfolgreich abgeschlossen werden: Aus statischen Gründen musste das dreigeschossige Bauwerk weitgehend verfüllt werden, damit die Wände der Baugrubenumschließung – sogenannte Schlitzwände – bei später notwendigen Arbeitsschritten dem von außen wirkenden Wasser- und Erddruck standhalten.

Beton aus drei Werken. Nachdem der größte Teil der unteren Ebene zunächst mit Kies gefüllt worden war, wurden im November 2023 die restlichen drei Meter bis zu einer darüber liegenden Zwischendecke mit rund 1.360 Kubikmetern Beton verschlossen. Anschließend wurde der Vorgang ab Anfang 2024 in der mittleren Gebäudeebene wiederholt: Die Menge des hier über der Kiesaufschüttung einzubringenden Betons lag mit rund 2.100 Kubikmetern noch einmal deutlich höher. Für die Anlieferung bei dieser zweiten Großbetontage, die am 8. März startete, wurden etwa 300 Betonmischfahrzeuge benötigt, die das Material auch diesmal aus drei Betonwerken in Pulheim, Eschweiler und Hürth zur Baustelle am Waidmarkt brachten.

Nacharbeit notwendig. Aus bautechnischen Gründen musste der

Beton ohne Unterbrechung verarbeitet werden, weshalb auch nachts gearbeitet werden musste. Von den Mischfahrzeugen aus wurde das Material über mehrere Betonpumpen eingebracht. Die Arbeiten wurden von insgesamt rund 50 Mitarbeitenden und Tauchern durchgeführt, verließen beide Male reibungslos und innerhalb der vorgesehenen Zeit. Auch an dieser Stelle möchten sich die Arge Los Süd und die KVB noch einmal bei den Anwohnerinnen und Anwohnern bedanken, für die die nächtlichen Arbeiten leider mit nicht vermeidbaren Lärmbelastungen verbunden waren.

Herstellung der Vorsatzschale. Direkt im Anschluss an die Verfüllung konnte in der obersten Bauwerksebene, die nach oben hin offen ist und nicht mehr im Grundwasser liegt, mit der Herstellung einer sogenannten Vorsatzschale begonnen werden. Es handelt sich um eine 80 Zentimeter starke Betonschicht, die umlaufend innen auf die Schlitzwände montiert wird, wodurch die einzelnen Wandabschnitte stärker miteinander verbunden werden. Auch dies hat statische Gründe. In einem ersten Schritt wurden rund 1.000 Anschlusseisen mit einem Epoxidharzmörtel in vorbereitete Bohrflöcher eingeklebt. Wo dies erfolgt ist, kann nun bereits mit der Herstellung der Schalung begonnen werden.

Testlauf zur Anschauung

Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse: 90 Meter lange Stadtbahnen führen Mitte des Monats in der Innenstadt von „Deutz/Messe“ bis zum „Neumarkt“

Am Sonntag, 14. April, gab es mehrere Ereignisse, die die Kölner Bevölkerung in die zentrale Innenstadt um den Neumarkt lockten: Neben einem verkaufsoffenen Sonntag gastierte Roncalli auf der Platzfläche und nebenan wurde auf den Gleisanlagen der KVB ein zuvor angekündigter und von vielen Menschen mit Spannung erwarteter Test mit 90 Meter langen Stadtbahnen durchgeführt. Anlass für den Test, der auf Antrag der Fraktionen von CDU und Volt und einen entsprechenden Beschluss des Verkehrsausschusses zustande kam, sind die Planungen zum Ausbau der Ost-West-Achse (weitere Infos s. Text unten). Die KVB realisierte den Versuch, indem sie – statt der sonst üblichen 60 Meter langen Züge – insgesamt vier „Dreifachtraktionen“ mit 90 Metern Länge einsetzte.

Zunächst keine unmittelbar ableitbaren Schlüsse

Nur zur Anschauung. Der ursprünglichen Erwartung der Antragsteller, nämlich „die Auswirkungen auf den gesamten innerstädtischen Verkehr (Radfahrerinnen und Radfahrer, Fußgängerinnen und Fußgänger, MIV und des übrigen ÖPNV sowie der Querverkehre) darzustellen und auf normale Verkehrszeiten hochzurechnen“, mussten Stadt und KVB daher leider von vornherein eine Absage erteilen. Begründung: „Der Testlauf findet zur Schwachverkehrszeit, ohne Fahrgäste und ohne Umprogrammierung der Lichtsignalanlagen statt. Das innerstädtische Verkehrsaufkommen ist gering und nicht repräsentativ für einen durchschnittlichen Tag... Eine Übertragbarkeit jedwe-

der Zähl- oder Messdaten auf eine Realsituation ist aus Sicht der Verwaltung nicht möglich. Der Testbetrieb kann lediglich der Anschauung dienen, wie die oberirdisch geführten Langzüge im Straßenbild und in den Haltestellen optisch wirken.“

Eine erste Bilanz. Dies entspricht dem vorläufigen Fazit, das KVB-Vorstandsvorsitzende Stefanie Haaks, die selbst den ersten Langzug fuhr, zieht: „Es ist alles gut und ohne größere Zwischenfälle abgelaufen. Hierüber hinaus sind zunächst keine unmittelbar ableitbaren Schlüsse zu ziehen. Natürlich werden wir uns im Nachgang aber noch näher mit dem Thema befassen und schauen, was es möglicherweise an Knackpunkten gibt, die es in der weiteren Planung zu berücksichtigen gilt.“ Mobilitätsdezernent Ascan Egerer betonte seinerseits angesichts der zum Teil hitzigen Debatten darüber, ob die Züge der Linie 1 in der Innenstadt künftig ober- oder unterirdisch fahren sollen: „Jeder konnte sich nun ein eigenes Bild davon machen, wie 90-Meter-Bahnen im Stadtbild wirken. Es war wichtig, das heute zu zeigen und zu ermöglichen.“



Bei geringem Sonntagsverkehr kein Problem: Zwei der 90-Meter-Züge passieren zeitgleich die Haltestelle „Neumarkt“

Ohne Langzüge geht es nicht

Weitere Taktverdichtungen auf der Ost-West-Achse sind ausgeschlossen

Die KVB hat sich von Beginn an für einen Tunnel ausgesprochen, sofern dieser finanzierbar ist. Das hat wichtige betriebliche Gründe: Eine unterirdische Führung würde den Betrieb insgesamt sicherer machen. Es gäbe weniger Unfälle, weniger Verletzte und weniger Störungen durch Einsätze von Rettungswagen, Feuerwehr, Polizei oder PKW im Gleis. Die Trennwirkung der Bahn zwischen Innen- und Südstadt würde reduziert und mehr Platz für eine attraktive Nutzung der Oberfläche geschaffen.

Förderfähigkeit gegeben. Eine vorläufige Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) ergab, dass sowohl die oberirdische als auch die Tunnellösung finanziert werden kann. 90 Prozent der förderfähigen Kosten würden von Bund und Land getragen. Die Gelder werden projektbezogen bewilligt. Der Ausbau der Ost-West-Achse schließt also die Umsetzung anderer verkehrlicher Ausbaumaßnahmen keinesfalls aus.

Kapazitätsgrenze erreicht. Ob ober- oder unterirdisch: An 90-Meter-

Bahnen geht in der Zukunft kein Weg vorbei. Die 60-Meter-Züge haben in den Spitzenstunden ihre Kapazitätsgrenze erreicht. Sie fahren in diesen Zeiten schon heute in einem Zwei-Minuten-Abstand. Betrachtet man beide Richtungen, rollt sogar jede Minute eine Bahn über die Gleise. Kleinste Störungen wirken sich sofort aus. Daran ändert sich auch nichts, wenn es am Neumarkt vier Bahnsteigkanten (zwei je Richtung) gibt.

Bahnen ausgebremst. Selbst wenn Tunnellegger das Gegenteil behaupten: Taktverdichtungen führen auf den zwei Gleisen zwischen Neu- und Heumarkt unweigerlich zu Bahnstaus und zur Trennung aller querenden Verkehre – da sind sich alle Fachleute von Stadt und KVB einig. Die benötigte Grünphase für Fußgänger beträgt zwischen 53 und 59 Sekunden. Diese Zeiten werden bereits heute ausgeschöpft. Fahren mehr Bahnen, kommt es automatisch zu einem „Wartezeitengriff“ – Fußgänger erhalten eine Freigabe, die Bahnen müssen stehen blei-

ben. Langzüge können übrigens auch schon dann eingesetzt werden, wenn der Tunnel noch nicht fertig ist. Während der Bauzeit werden ohnehin provisorische Haltestellen eingerichtet, die deren Einsatz ermöglichen. Mehr Infos gibt es im KVB-Blog: <https://blog.kvb-koeln.de/ohne-langzuege-geht-es-nicht>



Ob ober- oder unterirdisch: Langzüge auf der Stadtbahnlinie 1 sind künftig unvermeidbar

KurzTakt

Oben oder unten? Entscheidung des Stadtrates



Die Stadtbahnen der Linie 1 sind in den Stoßzeiten hoffnungslos überfüllt. Soll die Verkehrswende gelingen, werden dringend mehr Kapazitäten benötigt. Da sich die Linie 1 die Strecke zwischen Neumarkt und Heumarkt mit den Linien 7 und 9 teilen muss, fährt dort schon heute je Richtung alle zwei Minuten eine Bahn. Kürzere Taktzeiten sind nicht drin. Die Lösung: 90 statt 60 Meter lange Stadtbahnen einsetzen und so 50 Prozent mehr Fahrgäste befördern. Das hat der Rat der Stadt Köln daher bereits vor mehr als sechs Jahren beschlossen. Doch dafür müssen die meisten müssen die meisten Bahnsteige zwischen Weiden West und Bensberg verlängert werden.

Ob die Bahnen zwischen Moltkestraße und Deutzer Brücke ober- oder unterirdisch fahren, soll im Juni der Rat der Stadt Köln entscheiden. Unabhängig hiervon ist für die Mobilitätswende absolut notwendig, dass es eine Entscheidung gibt und diese so zeitnah wie möglich umgesetzt wird.

Aktuell erarbeitet die Verwaltung die entsprechenden Vorlagen, die Ende Mai vorliegen soll. Vorlaufe wurden die Entscheidungsträger ab dem 28. April 2022 in neun Sitzungen über die Planungen in den verschiedenen Baubereichen, die Beurteilungskriterien für die jeweiligen Ausbauplanungen, die Bauabläufe, die mögliche Oberflächengestaltung, die Finanzierung und anderes mehr im „Politischen Begleitgremium“ informiert. Parallel erfolgte eine ebensolche Information der verschiedenen Interessengruppen in den sogenannten Fachgesprächen.

Neuer Webaufritt

Aktueller Stand der Planungen



Der Ausbau der Ost-West-Achse gehört zu den größten und dringlichsten Verkehrsprojekten der Stadt Köln und der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB). Um alle Kölnerinnen und Kölner umfassend über das Projekt zu informieren, wurden diesbezügliche Themen bisher auf der städtischen Webseite kommuniziert. Im März haben Stadt Köln und KVB nun einen neuen Webaufritt an den Start gebracht: www.oostwestachse.de.

Bürgerinnen und Bürger erhalten hier einen nutzerfreundlichen Überblick zum aktuellen Stand der Planungen. Es können alle Unterlagen zu den Gremiensitzungen mit den politischen Vertreterinnen und Vertretern sowie den Stakeholdern aus der Wirtschaft, dem Mobilitätssektor und aus der organisierten Stadtgesellschaft aufrufen werden. Zudem gibt es einen umfangreichen Frage-Antwort-Katalog mit umfassenden Erläuterungen rund um die Kapazitätserweiterung. Im Downloadbereich werden alle relevanten Dokumente zum Thema zur Verfügung gestellt. Eine Stichwortsuche und Kategorisierung hilft dabei, gewünschte Dokumente schnell und einfach zu finden. Auf YouTube findet sich ein Film zum 90-Meter-Test: <https://youtu.be/z195U-Owivc>

KurzTakt

2016 Neuland betreten
Bereits zahlreiche
Linien umgestellt



Zeitgleich mit der Inbetriebnahme des Betriebshofes Porz wurden die Porzer Bus-Linien 160, 161, 162, 165 und 166 vom Dieselmotriebetrieb auf den Betrieb mit E-Bussen umgestellt. Der Einsatz dieser Fahrzeuge wird mehr und mehr zum gewohnten Anblick im Kölner Stadtgebiet. Mit der Umstellung der Linie 133 im Dezember 2016 hat die KVB europaweit Neuland betreten. Erstmals wurde eine bestehende Innenstadtlinie auf den Betrieb mit Batterieelektronen umgestellt. Nach der Linie 133 folgten die Linien 126 („MuLi-Linie“), 141, 145 und 149 (im linksrheinischen Stadtgebiet) sowie die Linien 150, 153, 159 und 196 (im rechtsrheinischen Stadtgebiet). Mit dem Aufbau von Ladeinfrastruktur an den Endhaltestellen werden in einem der nächsten Schritte auch sehr lange Linien umgestellt, etwa die Linien 142, 151 und 152.

Steter Zuwachs
81 E-Busse
schon im Einsatz

Für den Betrieb von E-Bussen hat die KVB in mehreren Beschaffungen Batteriebusse erworben. Bisher sind 81 E-Busse im Einsatz, weitere zwölf E-Busse befinden sich im Zulassungsprozess und 24 E-Busse befinden sich in der Herstellung oder kurz vor der Auslieferung. Aktuell findet das Vergabeverfahren für weitere 46 E-Busse statt. Die gesamte Busflotte der KVB (einschließlich SOV) umfasst derzeit 407 Fahrzeuge. Mehr und mehr prägen E-Busse das Bild der KVB. Bis 2030 sollen alle Bus-Linien im Netz umgestellt werden.

Mit Ökostrom
Ladung der Busse



Selbstverständlich erfolgt die Ladung der E-Busse mit Ökostrom. Auch der Betriebshof selbst ist – trotz der großflächigen Versiegelung – als „grüner Betriebshof“ angelegt und so ein aktives Element des Klima- und Umweltschutzes. Dächer (gesamt 3.735 Quadratmeter) und Fassaden (zusammen 540 Quadratmeter) sind oder werden begrünt, über Photovoltaik wird Strom gewonnen (neun Anlagen mit zusammen bis zu 440 kW in der Spitze) und der Energieverbrauch zum Beispiel für Wärme wird sehr niedrig gehalten. In den Randbereichen des Betriebshofes werden zudem Bäume gepflanzt. Dies dient genauso der optischen Auflockerung wie der Biodiversität. Auch ist ein Biotop für Mauereidechsen auf einer Fläche von 900 Quadratmetern angelegt worden. Das Regenwasser wird über eine Neigung in der versiegelten Fläche in Rigolen gelenkt. Es kann dann versickern und wird nicht über eine Kanalisation abgeführt. Die Kanalisation nimmt nur Schmutzwasser zum Beispiel aus den Sanitäranlagen auf.



Strahlende Gesichter bei der Eröffnung des Betriebshofes

KVB ist Vorreiter mit „grünem Betriebshof“

Auf dem ehemaligen Dielektra-Areal werden nach dem Vollausbau rund 350 Arbeitsplätze angesiedelt sein

Der neue Betriebshof Porz der KVB, auf dem nur Elektrobusse ihre Heimat finden, wurde am 15. März feierlich eröffnet und zwei Tage später reibungslos in Betrieb genommen. Umrahmt von Klängen des KVB-Orchesters würdigte Landesverkehrsminister Oliver Krischer das Ereignis. „Es ist gut, dass die KVB mit gutem Beispiel vorangeht. Die Elektrifizierung mit Ökostrom ist eine Voraussetzung der Verkehrswende.“

Dank an das Land NRW. Ascan Egerer, Beigeordneter für Mobilität der Stadt Köln, unterstrich dies: „Die Mobilität ist eine der großen Herausforderungen im Klimaschutz. Es gilt, die Fahrzeugflotten insgesamt – Pkw, Lkw – auf alternative Antriebe umzustellen. Und deshalb ist es gut, dass die KVB zeigt: Es ist möglich!“ Egerer dankte dem Land Nordrhein-Westfalen. Mit über zwölf Millionen Euro beteiligt sich NRW am neuen Betriebshof. Nur mit der Unterstützung aus öffentlichen Kassen lassen sich die Antriebswende erfolgreich gestalten.

Schönes Beispiel. Sabine Stiller, Bezirksbürgermeisterin des Stadtbezirkes Porz, hob hervor: „Wir haben uns erfolgreich für einen „grünen Betriebshof“ eingesetzt. Sie können es zum Beispiel an den Photovoltaik-Platten auf den Traversen erkennen.“ Für sie sei der neue Betriebshof Porz ein Beispiel für die gelungene Zusammenarbeit von Bürgerschaft, Politik vor Ort, Stadtverwaltung und Bauherren.

Neun Fußballfelder. Die neue Anlage befindet sich an der Kaiserstraße in Porz. Das 63.000 Quadratmeter große Areal – entsprechend etwa neun Fußballfeldern – ist das Herzstück des bisherigen Dielektra-Geländes und lag rund 20 Jahre brach. Im neuen Betriebshof werden nach dessen Vollausbau rund 350 Arbeitsplätze angesiedelt sein – im Fahrdienst, in der Werkstatt und im Fahrdienstmanagement. Neben den klassischen Abstellflächen umfasst der Elektro-Busbetriebshof vor allem die Ladeinfrastruktur für E-Busse, eine Werkstatt und eine Waschanlage sowie ein Fahrdienstgebäude. Zudem baut die Rheinische Netzgesellschaft (RNG) dort ein Umspannwerk.



Bei der Eröffnung sprach unter anderem NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer (l. oben) – Das KVB-Orchester begleitete die Eröffnungsfeier musikalisch (r. oben) – Gastgeberin Stefanie Haaks im Gespräch mit den Gästen (l. unten) – Die Ladeinfrastruktur ist das Herzstück des Elektro-Betriebshofes (r. unten)

dermeter große Areal – entsprechend etwa neun Fußballfeldern – ist das Herzstück des bisherigen Dielektra-Geländes und lag rund 20 Jahre brach. Im neuen Betriebshof werden nach dessen Vollausbau rund 350 Arbeitsplätze angesiedelt sein – im Fahrdienst, in der Werkstatt und im Fahrdienstmanagement. Neben den klassischen Abstellflächen umfasst der Elektro-Busbetriebshof vor allem die Ladeinfrastruktur für E-Busse, eine Werkstatt und eine Waschanlage sowie ein Fahrdienstgebäude. Zudem baut die Rheinische Netzgesellschaft (RNG) dort ein Umspannwerk.

Gelungene Zusammenarbeit von Bürgerschaft, Politik, Verwaltung und Bauherren

Individueller Mobilitätsmix. Die E-Busse stehen unter freiem Himmel und werden dort über die Ladeinfrastruktur geladen. In der Werkstatt finden Inspektion, Wartung und Reparaturen statt. In diesem Gebäude befinden sich zudem die Sozialräume für die Mitarbeitenden. In der benachbarten Waschanlage erhalten die Busse ihre äußere Reinigung. Im Fahrdienstgebäude finden die Disposition von Fahrerinnen und Fahrern sowie Fahrzeugen sowie die Steuerung des Betriebs statt. Für den individuellen Mobilitätsmix der Mitarbeitenden stehen Pkw-Parkplätze und Zweiradstellplätze zur Verfügung. Hinzu kommt eine Energiezentrale, in der unter anderem die Heizung der Gebäude und die Bereitstellung von Warmwasser sowie die Löschwasserpumpen gesteuert werden.

Das Herzstück. Die Ladeinfrastruktur ist das Herzstück eines Elektro-Busbetriebshofes. Aktuell lie-



fernt die Konzernschwester RheinEnergie über zwei 10 kV-Leitungen (kV = Kilovolt) den benötigten Wechsel-Strom. Dieser wird in der Übergabestation registriert und auf den „Eigenbedarf“ des Betriebshofes (Werkstatt, Fahrdienstgebäude etc.) sowie die Ladeinfrastruktur des Busbetriebs aufgeteilt. In zwei Trafogebäuden wird der 10 kV-Wechselstrom auf 750 V (V = Volt) transformiert, auf Ladegeräte aufgeteilt und durch diese in Gleichstrom umgewandelt. Die Stromflüsse werden dann über Leitungen entlang der Traversen auf die Ladehauben verteilt, wobei jedes Ladegerät je zwei Ladehauben ansteuern kann.

Der Ladevorgang. Fährt ein E-Bus auf einen der Stellplätze, bewegt der Fahrer oder die Fahrerin über einen Knopfdruck den Stromabnehmer des E-Busses in Richtung der darüber liegenden Ladehaube. Pantograf und Ladehaube geraten in Kontakt, und die Technik tauscht die relevanten Daten aus. Der E-Bus fordert – in Abhängigkeit des bestehenden Ladevolumens seiner Batterie – der für die Ladung zur Verfügung stehenden Zeit und des im Betriebssystem vorgesehenen nächsten Linieneinsatzes, die notwendige Strommenge an.



Sieben Monate auf anderen Wegen

Instandsetzung der Mülheimer Brücke erfordert Trennung der Linien 13 und 18

Die Stadt Köln unterzieht die Mülheimer Brücke einer Generalinstandsetzung. Nach Ostern begann eine neue Phase des Projektes, in der die Fahrbahndeckbleche und Tragplatten unterhalb der KVB-Gleise ausgetauscht werden. Die KVB nutzt die städtischen Arbeiten auf der Mülheimer Brücke, um die Schieneninfrastruktur zwischen den Haltestellen „Slabstraße“ und der Haltestelle „Mülheim Wiener Platz“ zu erneuern.

Betriebliche Änderungen. Derzeit sind deshalb die beiden Stadtbahn-Linien 13 und 18 zwischen den Haltestellen „Slabstraße“ in Rieh und „Mülheim Wiener Platz“ getrennt. Die Trennung, die umfangreiche betriebliche Änderungen erfordert, dauert sieben Monate. Um den getrennten Abschnitt im Liniennetz zu

umgehen, wurden eine Ersatzbus-Linie 118 sowie die provisorische Stadtbahn-Linie 14 eingesetzt. Zudem entlastet die provisorische Stadtbahn-Linie 19 am Morgen die Linie 18. Deren Fahrten, die in Klettenberg beginnen, entfallen. Während der Trennung fahren die Bahnen der Linie 13 im linksrheinischen Stadtgebiet lediglich zwischen der Endhaltestelle „Sülzgürtel“ und der Haltestelle „Slabstraße“. Im rechtsrheinischen Stadtgebiet fährt die Linie 13 nicht.

Möglichkeiten zum Umsteigen. Die Bahnen der Linie 18 fahren während der Trennung im linksrheinischen Stadtgebiet aus Bonn beziehungsweise Brühl kommend nur bis zur Haltestelle „Slabstraße“ und von dort zurück. Im rechtsrheinischen Stadtgebiet fahren

die Bahnen der Linie 18 im Streckenabschnitt zwischen den Haltestellen „Mülheim Wiener Platz“ und der Endhaltestelle „Thielenbruch“, über die Stadtbahn-Linie 3 wird ganztägig bis Thielenbruch verlängert. Die Fahrgäste haben verschiedene Umsteigemöglichkeiten zwischen den einzelnen Linien.

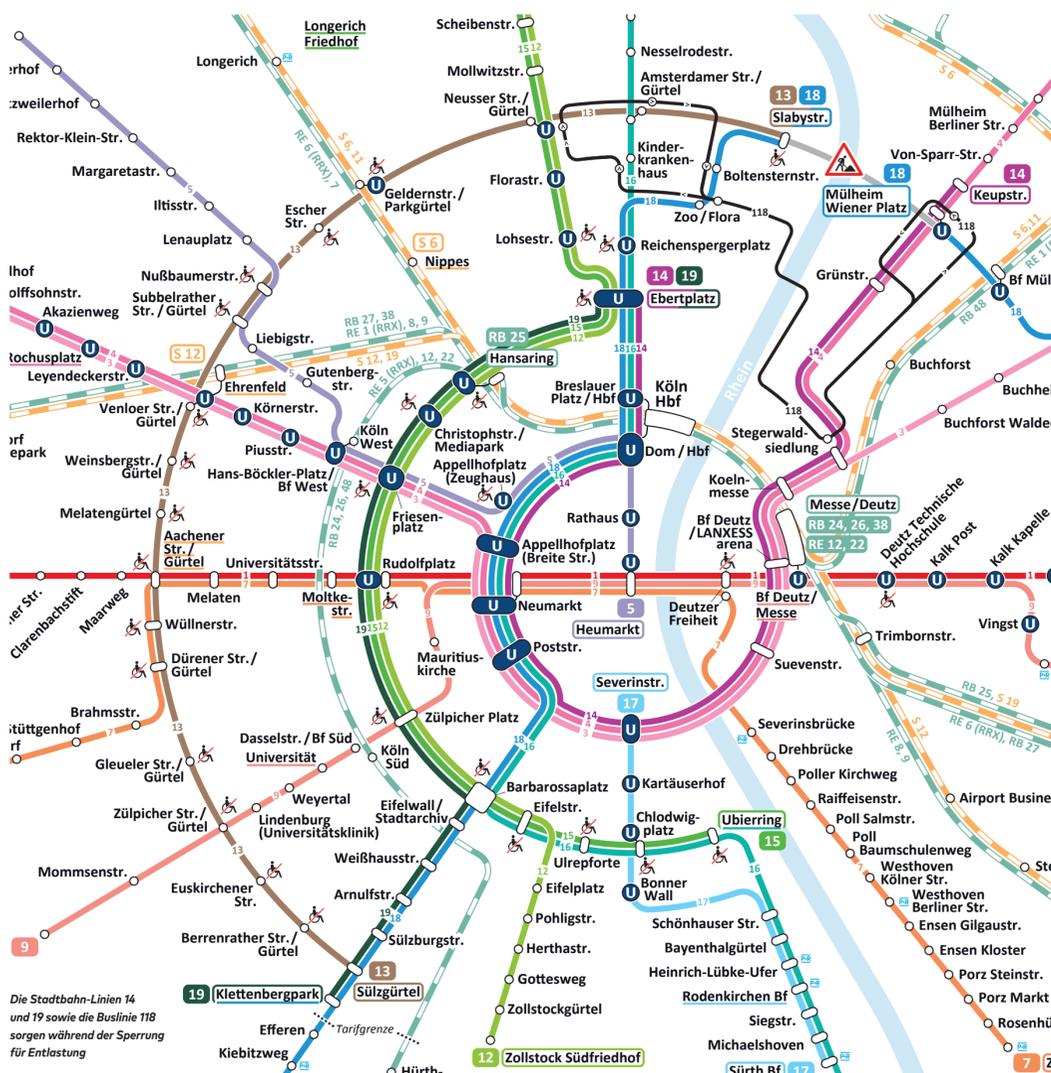
Busse im Rundkurs. Die Busse der Linie 118 fahren in einem Rundkurs von der Haltestelle „Mülheim Wiener Platz“ zur Haltestelle „Stegerwaldsiedlung“, über die Zoobrücke zur Haltestelle „Zoo/Flora“ und zur Haltestelle „Neusser Straße/Gürtel“. Von hier aus fahren sie weiter über die Haltestellen „Amsterdamer Straße/Gürtel“ und „Boltensterstraße“ wieder zur Haltestelle „Zoo/Flora“ und zurück zur Haltestelle „Mülheim Wiener Platz“. Die provisorische Stadtbahn-Linie 14 fährt von der Haltestelle „Keupstraße“ über die Haltestelle „Neumarkt“ bis zur Haltestelle „Ebertplatz“ und dann zurück in Richtung Mülheim. Die Linie 14 fährt über den gesamten Tag in einem Zehn-Minuten-Takt, abends im 15-Minuten-Takt und im Nachtverkehr im 30-Minuten-Takt.

Genügend Kapazitäten. Um ausreichend Kapazität in der morgendlichen Verkehrsspitze anzubieten, wurde die provisorische Linie 19 eingesetzt, die zwischen den Haltestellen „Klettenbergpark“ und „Ebertplatz“ über die Ringstrecke verkehrt. Die Bahnen fahren bis zur Haltestelle „Barbarossaplatz“ auf dem Linienweg der Linie 18 und wechseln dann bis zur Haltestelle „Ebertplatz“ auf den Linienweg der Linien 12 und 15. Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sollten beachten, dass in Fahrtrichtung Ebertplatz die Haltestelle „Eifelwall/Stadarchiv“ die letzte barrierefreie Haltestelle ist; die Haltestellen auf der Ringstrecke sind nicht barrierefrei. Die Linie 19 fährt montags bis freitags von 6 Uhr bis 9 Uhr im Zehn-Minuten-Takt. Alle Informationen gibt es online.



Die provisorische Stadtbahn-Linie 14 verkehrt in den kommenden Monaten zwischen „Ebertplatz“ und „Mülheim Wiener Platz“

www.kvb.koeln/bruecke



Die Stadtbahn-Linien 14 und 19 sowie die Buslinie 118 sorgen während der Sperrung für Entlastung

KurzTakt

Die Demontage
Bauwerk geräumt



Die KVB hat ihre ersten Arbeiten auf der Mülheimer Brücke durchgeführt. Seit dem 2. April entfernte das Team der Fahrleitung den Fahrdrat sowie diverse Trag- und Querseile von den 25 Mastpaaren der Oberleitungsanlage. Ab dem 5. April folgten dann die Gleisbauer, die die Schienenbefestigungen gelöst, die Schienen zertrennt und abtransportiert haben. Zugleich wurden Signale und weitere Techniken abgebaut. Am 10. April konnte der Staffeltab planmäßig wieder an die Stadt Köln übergeben werden, die nun die Schutzbleche und Tragplatten unter der Schienenbrücke bearbeitet. Die Entfernung der Gleisinfrastruktur war notwendig, damit die Generalinstandsetzung unter der KVB-Trasse fortgesetzt werden kann. Die enge Terminlage funktioniert nur, weil alle Beteiligten Hand in Hand arbeiten.

Die Erneuerung
Neuaufbau ab
September

Zum Ende der Bauphase 2b wird ab Anfang September 2024 die Schieneninfrastruktur neu aufgebaut. Insgesamt werden über 4.500 Meter neue Schiene verlegt. Dabei werden auch 3.120 neue Gleisauflager („Böckchen“) auf der Flut- und Strombrücke genutzt. Weiter werden an den links- und rechtsrheinischen Brückenrändern in die Schwellen auf der festen Fahrbahn integriert. Des Weiteren werden zwei Weichen und die Gleiskreuzung zur Verzweigung der Linien 13 und 18 im linksrheinischen Bereich erneuert. Durch den Einbau einer kontinuierlich-elastischen Schienenlagerung (KES) und die vorzunehmende Gleisoptimierung im Weichenbereich wird der Lärmschutz verbessert. Im Bereich der Deichbrücke bis zur rechtsrheinischen Rampe müssen alle Signale und Gleiseinbauten wieder eingebaut werden. Für die neue Oberleitungsanlage ersetzt die Stadt überdies alle Maste durch neue.

Die Finanzierung
Bund und Land
fördern das Projekt



Die KVB kalkuliert ihre Projektkosten mit zirka 18,6 Millionen Euro. Hiervon entfallen etwa 20 Prozent (ca. 3,7 Millionen Euro) auf die Planung, der größte Anteil von etwa 80 Prozent auf Material und Arbeitsleistung. Von den KVB-Kosten tragen der Bund 50 Prozent und das Land Nordrhein-Westfalen zehn Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Dies betrifft nur die ÖPNV-Infrastruktur auf der Brücke. Das Gesamtprojekt der Stadt ist mit erheblichen höheren Kosten verbunden. Die Internetseite der Stadt Köln informiert umfassend über die Generalinstandsetzung der Mülheimer Brücke. www.stadt-koeln.de/muelheimerbruecke

Auf einer Gleis-Strecke von 1.800 Metern tauschen Arbeiter in den kommenden Monaten die Schieneninfrastruktur



Umfangreicher Gleisbau in Dünnwald

Stadtbahn-Linie 4 muss für knapp drei Monate getrennt werden

Die KVB erneuert die Infrastruktur entlang der Stadtbahn-Linie 4 in Dünnwald. Von Samstag, 25. Mai, bis Sonntag, 18. August, werden auf einer Gleislänge von 1.800 Metern die Schienen ausgetauscht. Dabei werden auch nicht weniger als 5.000 Schwellen durch neue ersetzt. Insgesamt 4.000 Kubikmeter Schotter werden bewegt – der

Drei Bahnübergänge werden saniert

alte Schotter des Gleisbettes kommt raus, der neue Schotter wird aufgefüllt. Spannend wird der Austausch von drei Weichen. Die neuen Weichen müssen wieder an die Entwässerung und Stromversorgung angeschlossen werden und ihre Funktionstests bestehen. Außerdem werden drei Bahnübergänge – an der Leuchterstraße, Odenthaler Straße und in Schlebusch – saniert. Der Straßenverkehr muss Umleitungen akzeptieren. Gearbeitet wird im Zwei- und auch im Dreischichtbetrieb. Das bedeu-

tet, dass auch in der Nacht nicht immer Stille herrschen wird. Dafür bittet die KVB die Anwohnerinnen und Anwohner um Verständnis. Aber die Baustelle wandert, das heißt der Lärm kommt und geht.

In Sinne der Anwohner. Der lange Bauzeitraum rührt daher, dass die KVB längere Abschnitte in einem Zug bearbeiten möchte. Früher wurden kleinere Stücke in Angriff genommen, und die Bautrupps kamen häufiger. Nun stellt die Strategie darauf ab, einmal kräftig einzugreifen, um der Anwohnerschaft und den Fahrgästen dann längere Zeit Ruhe zu geben. Die Erneuerungsmaßnahme in Dünnwald ist das erste Projekt dieser Art. Und es gibt noch eine weitere Baumaßnahme: Für den Einsatz längerer Stadtbahnen werden an der Endhaltestelle „Schlebusch“ die beiden Bahnsteige verlängert. Und direkt nebenan wird auch die Technik eines Unterwerks und eines Hauses mit Steuerungstechnik neu aufgebaut (s. Beitrag unten).

Ersatzbusse im Einsatz. Deshalb muss die Stadtbahn-Linie 4 von Samstag, 25. Mai, bis Sonntag,

18. August, getrennt werden. Die Bahnen der Linie 4 fahren dann, von Bocklemünd kommend, lediglich bis zur Haltestelle „Im Weidenbruch“ und wieder zurück in den Kölner Westen. Auf dem Abschnitt von der Haltestelle „Leuchterstraße“ bis zur Endhaltestelle „Schlebusch“ fahren dann statt der Stadtbahnen Ersatzbusse mit der Linienkennung „104“. Diese starten bereits an der Haltestelle „Mülheim Berliner Straße“. Dort können die Fahrgäste auch am besten von der Stadtbahn-Linie 4 in die Ersatzbusse der Linie 104 umsteigen. Die Busse fahren sieben Haltestellen an und benötigen für den Weg von etwa 5,7 Kilometer je Fahrtrichtung etwa 14 Minuten. Die Ersatzbus-Haltestellen befinden sich in unmittelbarer Nähe der regulären Stadtbahn-Haltestellen. Ab Montag, 19. August, verkürzt sich der Einsatzweg der Ersatzbusse. Der Gleisbau auf der Strecke ist dann vorbei, aber an der Endhaltestelle „Schlebusch“ wird im Rahmen der Bahnsteigverlängerung noch kräftig gearbeitet. Den Fahrgästen wird empfohlen, die Informationen auf der Website der KVB, auf in den Fahrzeugen ausliegenden Falblättern und an den Haltestellen zu beachten.



An der Stadtbahn-Haltestelle „Schlebusch“ wird sich jede Menge tun – unter anderem entstehen dort ein Technikgebäude und ein Unterwerk

13 und 18“ sieht eine Ertüchtigung dieser Stadtbahnlinien für den Einsatz von 70 Meter langen Zügen vor. Bisher fahren im Streckennetz der KVB lediglich 60 Meter lange Bahnen. In bestimmten Zeiten und auf bestimmten Strecken reichen die verfügbaren Kapazitäten der aktuell in der aktuellen Broschüre „Ausbau des ÖPNV-Netzes“.

ge jedoch nicht mehr aus. Züge und Bahnstege werden daher bedarfsgerecht verlängert. Weitere Infos zum Projekt erhalten Interessierte auf der Internetseite der KVB unter www.kvb.koeln/unternehmen/presse/publikationen/broschueren.html in der aktuellen Broschüre „Ausbau des ÖPNV-Netzes“.

Längere Züge. Das Projekt „Kapazitätserweiterung auf den Linien 4,

Die Stadtbahnhaltestelle „Schlebusch“ ist in die Jahre gekommen und kann baulich nicht mehr erhalten werden. Im Rahmen des Projektes „Kapazitätserweiterung auf den Linien 4, 13 und 18“ wird die Station „Schlebusch“ deshalb abgerissen und mit einem Seiten- und einem Mittelbahnsteig, Gleisen, Zugängen und Betriebsanlagen komplett neu errichtet. Im östlichen Bereich der Haltestelle entstehen ein neues Technikgebäude und ein neues Unterwerk für die Bahnstromversorgung.

Start im Dezember 2023. Die Arbeiten wurden mit dem Neubau eines Technikgebäudes im Dezember 2023 gestartet. Am 25. Mai beginnen nun die Maßnahmen an der Haltestelle selbst (betriebliche Änderungen siehe Artikel oben). Der Neubau beider Bahnsteige mit einer Höhe von 90 Zentimetern soll in weitgehend gleicher Lage erfolgen. Im Westen wird der Seitenbahnsteig mit einer Nutzlänge von 60 Metern und einer Breite von drei Metern neu auf-

gebaut. Der östliche Bahnsteig wird durch einen Mittelbahnsteig mit einer Nutzlänge von ebenso 60 Metern und einer Breite von 4,7 Metern ersetzt und mit einer Pflasteroberfläche versehen.

Zugang über Rampen. Der Zugang zu den Bahnsteigen wird am nördlichen Ende über Rampen ermöglicht. Im Regelbetrieb soll der Mittelbahnsteig genutzt werden, sodass Fahrgäste sich beim Einstieg nicht zwischen zwei Bahnsteigen entscheiden müssen. Bei Unregelmäßigkeiten im Betrieb steht ergänzend der Seitenbahnsteig zur Verfügung. Für eine mögliche Streckenerweiterung Richtung Leverkusen könnten zudem der Seitenbahnsteig und der Mittelbahnsteig genutzt werden. Der Bau erfolgt zeitgleich mit der Gleisanierung der Strecke zwischen der Haltestelle Odenthaler Straße und Schlebusch.

KurzTakt

VRS eazy.nrw-App

Millionste Fahrt auf der Luftlinie



Einfach per App einchecken, losfahren und sich keine Gedanken um den richtigen Tarif oder die Bezahlung machen: Diese komfortable Nutzung des ÖPNV bietet eazy.nrw. Der innovative elektronische Tarif auf Luftlinienbasis erfreut sich bei den Fahrgästen im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) großer Beliebtheit. Nun wurde die millionste Fahrt mit der VRS eazy.nrw-App absolviert.

„Der Trend zu den digitalen Angeboten ist ungebrochen, wie das Erreichen dieser Fahrtenzahl eindrucksvoll beweist“, erklärt VRS-Geschäftsführer Michael Vogel (Foto, l.). „eazy ist rundum eine Erfolgsgeschichte.“ Die App wird von der KVB verantwortet. Daher freut sich auch Vorstandsvorsitzende Stefanie Haaks über die hohe Akzeptanz von eazy: „Ein einfacher, unkomplizierter Zugang zum ÖPNV ist eine der wesentlichen Voraussetzungen, um den Umstieg auf Bus oder Bahn attraktiv zu machen. Die VRS eazy.nrw-App leistet dazu einen ganz entscheidenden Beitrag.“

Die Fahrgäste benötigen keinerlei Tarifkenntnisse mehr, die Abrechnung erfolgt auf Basis der kürzesten Verbindung zwischen Start- und Zielpunkt: der Luftlinie. Auch Stephan Schleiner weiß die Vorteile von eazy zu schätzen: „Die Nutzung ist nicht nur einfach, sondern für mich auch preislich attraktiv. Darüber hinaus bietet eazy durch den Monatspreiskeckel Planungssicherheit. Man ist nie teurer unterwegs als mit dem Deutschlandticket.“ VRS und KVB haben dem Kölner anlässlich der millionsten Fahrt mit der VRS eazy.nrw-App ein Geschenk überreicht: Er darf sich über drei Monate Freifahrt mit eazy freuen.

Impressum

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

Verantwortlich: Matthias Pesch
Redaktion: Stephan Anemüller, Gudrun Meyer, Matthias Pesch
Mitarbeiter: Helge Neumann, Christian Seiter

Fotos: Stephan Anemüller, bildschön, Oliver Czernik, Thomas Dittmer, Gudrun Meyer, Helge Neumann, Christoph Seelbach, Christian Seiter, KVB

Mediaverkauf, Layout und Produktion:
MVR Media Vermarktung Rheinland GmbH,
Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln
Geschäftsführung: Oliver Sieger
Redaktion: Martin Fernholz
Layout: Claudia Streich, Udo Behr

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

Druck:
Mittelrhein-Verlag GmbH,
Mittelrheinstr. 2-4,
56072 Koblenz

Für ein respektvolles Miteinander

KVB und Cat Ballou starten Kampagne „Seid lieb zueinander“

„Es war für uns eine Herzensangelegenheit, die Schirmherrschaft über diese Initiative zu übernehmen und gemeinsam mit der KVB zu einem respektvollen Umgang aufzuzufahren – nicht ausschließlich, aber vor allem in Bussen und Bahnen.“ So beschreiben die Musiker von Cat Ballou ihre Motivation, mit der KVB die Initiative unter dem Motto „Seid lieb zueinander“ zu starten. Sie soll ein Appell sein für mehr Freundlichkeit und gegenseitige Achtung – in Bus und Bahn und überall sonst. Sie zielt sowohl auf das Verhalten der Fahrgäste untereinander als auch gegenüber den KVB-Mitarbeitenden ab. Die Menschen sollen dafür sensibilisiert werden, dass gegenseitiger Respekt das Leben für alle angenehmer macht. Die Botschaften werden auf unterhaltsame und authentische Art und Weise unter anderem über Social Media und Plakate verbreitet, auf Stadtbahnen und mit Videoclips.

Glaubwürdiger Partner. KVB-Vorstandsvorsitzende Stefanie Haaks: „Wir stellen schon seit längerer Zeit fest, dass in vielen Bereichen der Gesellschaft der Respekt abnimmt: gegenüber Polizisten und Polizistinnen, gegenüber Feuerwehrleuten und Hilfskräften – und eben leider auch gegenüber unseren Mitarbeitenden. Wir freuen uns daher sehr, dass wir mit Cat Ballou einen prominenten und glaubwürdigen Partner gefunden haben, mit dem wir für ein respektvolles Miteinander aller Menschen im Alltag werben können.“



Die Mitarbeitenden der KVB zeigen auf Plakaten ebenfalls Flagge im Rahmen der Initiative

Ein wichtiges Anliegen. Cat-Ballou-Sänger und -Frontmann Oliver Niesen ergänzt: „Wenn viele Menschen auf sehr engem Raum zusammenkommen – zum Beispiel in Bus und Bahn oder auch auf den Bahnsteigen – dann ist es besonders wichtig, dass alle Leute freundlich, rücksichtsvoll und vor allem zugleich respektvoll miteinander umgehen. Das gilt natürlich gleichermaßen für das Verhalten unter den Fahrgästen, aber ebenso gegenüber dem Personal der KVB. Deshalb wollen wir das ganze Jahr hindurch gemeinsam mit der KVB immer wieder darauf aufmerksam machen: Seid lieb zueinander.“

Weitere Aktionen. Die Kampagne ist gestartet mit einem Motiv, das die Band zeigt mit dem Appell „Seid lieb zueinander“, mit dem Cat Ballou-Frontmann Oliver Niesen nach den Konzerten stets sein Publikum entlässt. Inzwischen sind auch Mitarbeitende der KVB zu sehen, die auf Plakaten für mehr Respekt werben – mit Sprüchen wie „Respekt sollte nie auf der Strecke bleiben“ oder „Mehr Respekt in der Bahn wäre ein feiner Zug“. Weitere gemeinsame Aktionen sind für das Jahr geplant. Alle Informationen zur Kampagne finden sich online.

www.kvb.koeln/liebsein



Die erfolgreiche Band Cat Ballou engagiert sich im Rahmen der Kampagne für einen respektvollen Umgang untereinander

Viele Sonderfahrten über den Rhein

Seilbahn mit exklusiven Angeboten in die neue Saison gestartet – Fahrpreise bleiben in diesem Jahr stabil

Die Kölner Seilbahn ist Mitte März in die Saison 2024 gestartet. Seitdem können die Fahrgäste wieder täglich von 10 Uhr bis 17:45 Uhr in den Seilbahn-Stationen „Zoo“ und „Rheinpark“ in eine der 44 nostalgischen Gondeln einsteigen. Aus bis zu 50 Metern Höhe lässt sich die Aussicht auf den Rhein, Rheinpark, Mülheimer Hafen und die Kölner Altstadt genießen. Die einfache Strecke über den Rhein wird in rund sechs Minuten zurückgelegt.

Beliebte Termine. Zu den Höhepunkten der Saison gehören erneut die beliebten Nachtfahrten: Am 22. Juni lädt die Kölner Seilbahn zur „Mittsommernacht“, bei der bis 1 Uhr gefahren wird (letzter Einstieg jeweils eine Viertelstunde vorher). Am 13. Juli findet die „Sternschnuppenfahrt“ statt. Auch in dieser Nacht schweben die Gondeln bis 1 Uhr. In der „Kölner Nacht der Seilbahn“ am 17. August endet der Betrieb um 24 Uhr, ebenso am 7. September zu „Indian Summer“ und zur „Herbstnachtfahrt“ am 12. Oktober. Hinzu kommt eine Nachtfahrt zur „Museumsnacht

Köln“ am 2. November. Dann schweben die Gondeln sogar bis 2:15 Uhr über den Rhein und schließen somit eine Weglücke zwischen den diversen Museen und Ausstellungen Kölns.

Kulinarischer Genuss. Zusammen mit ihrem langjährigen Partner Kirberg Catering bietet die Kölner Seilbahn erneut das „Dinner in the Air“ an. Im vergangenen Jahr wurde mit dieser hochwertigen kulinarischen Veranstaltung eine neue Attraktion mit bester Aussicht geschaffen. Weitere Attraktionen bieten Kooperationen der Kölner Seilbahn mit dem Betreiber des Kölner Riesenrads, mit den Claudius Thermen, der Kölner Citytour und Wolters-Zooexpress.

Günstiges Vergnügen. Die normalen Fahrpreise der Seilbahn bleiben in der Saison 2024 stabil. Erwachsene zahlen für die Hin- und Rückfahrt fünf Euro, für die Hin- und Rückfahrt neun Euro. Für Kinder- und Jugendliche von 4 bis 12 Jahre betragen die Fahrpreise weiterhin drei Euro für die Hin- und Rückfahrt, 4,50 Euro für die Hin- und Rückfahrt.

Maßnahmen zur Sicherheit. In dieser Saison gilt wieder die Höchstgrenze für den Betrieb bei Wind, der mit einer Geschwindigkeit von bis zu zwölf Meter je Sekunde möglich ist. Auch wenn im Hochsommer die Temperaturen zu hoch sein sollten und dieser Umstand die Fahrgäste in den Gondeln beeinträchtigen könnte, muss

der Seilbahn-Betrieb unterbrochen werden. Bei zeitweiligen Betriebs-einstellungen informiert die Seilbahn über einen aktuellen Ticker auf ihrer Internetseite sowie in ihren Stationen. Weitere Informationen finden sich ebenfalls online.

www.koelner-seilbahn.de



Die Fahrt über den Rhein bietet eine spektakuläre Aussicht

KurzTakt

Projekt „Ohrenauf!“

Attraktive Bahn zum Geburtstag



Auf besondere Weise hat die KVB dem Gürzenich-Orchester zu einem Jubiläum gratuliert: Das Projekt „Ohrenauf!“, das Musikvermittlungsprogramm des Orchesters, feiert in diesem Jahr sein 25-jähriges Bestehen. Aus diesem Anlass hat die KVB eine Stadtbahn gestaltet. KVB-Vorstandsvorsitzende Stefanie Haaks (Foto oben r.) und Stefan Englert, Geschäftsführender Direktor des Gürzenich-Orchesters, stellten die Bahn mit einem kleinen musikalischen Programm auf dem Neumarkt vor. „Wir freuen uns sehr, mit dieser Bahn einen attraktiven Beitrag zum Jubiläum leisten zu können“, so Stefanie Haaks. „Das Gürzenich-Orchester als Orchester der Stadt Köln ist ein Orchester für alle“, so Stefan Englert. „Wir sind nicht nur in der Philharmonie zu erleben, sondern gehen bewusst zu den Menschen, um jeden für klassische Musik zu begeistern – egal ob mit oder ohne Vorkenntnisse.“

TimeRide

Mit „Finchen“ auf Zeitreise



Die virtuelle Zeitreise TimeRide konnte im Januar ihren millionsten Besucher begrüßen. Aus diesem Anlass hatten TimeRide und KVB gemeinsam ein Gewinnspiel gestartet. Der Preis: eine Fahrt mit dem historischen „Finchen“. Die 25 Gewinner mit ihren Begleitern genossen kürzlich die Fahrt in der Straßenbahn aus dem Jahr 1911. Die musikalische Begleitung während der Fahrt musste leider vom Band kommen, da der kölsche Musiker Björn Heuser wegen einer Erkrankung kurzfristig absagen musste. Peter Densborn, Mitglied des Vorstands und Arbeitsdirektor, wies während der Fahrt auf die traditionsreiche Geschichte der KVB hin, die auch im TimeRide-Senseum am Alter Markt seit 2017 ein wichtiger Bestandteil der dortigen Zeitreise ist. Ebenso sprach er einen Dank an die Mitarbeitenden des Straßenbahnmuseums in Thielenbruch aus, die sich um den Erhalt und die Fahrtüchtigkeit des Finchens und ebenso anderer historischer Fahrzeuge kümmern. www.timeride.de

Persönliche Geschichten

Neuer Wettbewerb

Nach dem erfolgreichen Auftakt geht der bundesweite Wettbewerb „LieblingsbusfahrerIn“ in die nächste Runde. Bis zum 17. Mai 2024 können Fahrgäste bundesweit online ihre persönliche Bus-Geschichte erzählen und Ihren Lieblingsbusfahrer/In nominieren. Der Wettbewerb „LieblingsbusfahrerIn“ ist eine Initiative von Fahrgastverband PRO BAHN, DB Regio, dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen. Eine Jury wählt aus die bewegendsten und schönsten Erlebnisberichte aus und kürt die Sieger. www.lieblingsbusfahrerIn.de

Sicherheitskräfte der KVB bei einem Kontrollgang in der Haltestelle „Friesenplatz“



24/7-Bestreifung wird fortgesetzt

Aufgrund der Wünsche und Forderungen aller Betroffenen hat der KVB-Vorstand beschlossen, die erfolgreich durchgeführte, erhöhte Sicherheitsbestreifung am Neumarkt und am Ebertplatz fortzusetzen. Bis die erneute Auftragsvergabe für die benötigten externen Dienstleister erfolgt ist, werden KVB-Mitarbeitende aus dem Bereich Fahrgastsicherheit und -service die Bestreifungen im Rahmen der vorhandenen personellen Kapazitäten punktuell fortsetzen. Die Wiederaufnahme der 24-Stunden-Bestreifung kann mithilfe der externen Fachkräfte voraussichtlich bereits ab dem 22. April 2024 wieder aufgenommen werden.



Unterstützung beschlossen

In der Sitzung am 15. April 2024 wurde ein Dringlichkeitsantrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, CDU und Volt im Hauptausschuss der Stadt Köln angenommen. Der gefasste Beschluss sieht vor, dass von der KVB ausgearbeitete Konzept „KVB SOS“ zur Erhöhung der Sicherheit an den Haltestellen und in den Bahnen und Bussen zu unterstützen. In Ergänzung hierzu soll ein regelmäßiger Austausch mit Trägern aus der Sozialarbeit beziehungsweise Streetworker/innen erfolgen. Für die kurzfristige Umsetzung sollen bislang nicht verausgabte Mittel aus der Haushaltsposition „Abbau von Angsträumen“ in Höhe von 1,5 Millionen Euro herangezogen werden. Zudem wurde festgelegt, dass KVB und Verwaltung erörtern sollen, wie eine Finanzierung über 2024 hinaus dargestellt werden kann. Die KVB begrüßt den Beschluss, macht jedoch deutlich, dass Personal erst dann eingestellt werden kann, wenn die Finanzierung des Vorhabens und der Stellen über 2024 hinaus gesichert ist.



KVB setzt zusätzliche Bestreifung am Ebertplatz und am Neumarkt fort – Das Verkehrsunternehmen geht finanziell in Vorleistung

„Unhaltbare Zustände“ vor allem an zentralen Haltestellen beklagen zahlreiche Fahrgäste, Anwohner und auch KVB-Mitarbeitende in zunehmendem Maß. Problematisch sind vor allem Drogendealer, -konsumenten und wohnungslose Personen, die die Stationen zweckentfremden. Eltern möchten ihre Kinder nicht mehr unbegleitet zur Schule fahren lassen. Selbst Erwachsene scheuen die Nutzung einiger Haltestellen vor allem abends und nachts.

Inakzeptable Situationen. Die KVB reagierte auf die Entwicklung, indem sie eine Sofortmaßnahme am Ebertplatz und am Neumarkt umsetzte: Wegen der inakzeptablen Situationen wurden die Stationen ab dem 27. Dezember 2023 rund um die Uhr von Teams mit jeweils vier Einsatzkräften eines durch die KVB beauftragten externen Sicherheitsdienstleisters und einem KVB-Servicemitarbeitenden bestreift. Der Einsatz stellte eine Sofortmaßnahme dar. Er wurde zunächst zeitlich auf drei Monate begrenzt und auf eigene Kosten der KVB umgesetzt.

Sofortige Wirkung. Der erhöhte Personaleinsatz verlief äußerst erfolgreich und zeigte sofortige

Wirkung: Die Dealer zogen sich aus den Haltestellen in angrenzende Bereiche außerhalb des Einflussbereichs des Sicherheitsteams zurück. Die Obdachlosen, die sich in den Stationen angesiedelt hatten und sie erheblich verunreinigten, wurden aufgefordert, diese zu verlassen. Der Erfolg der Einsätze war jedoch lokal auf die Haltestellen begrenzt und führte in der Folge dazu, dass es in den nahegelegenen Stationen – beispielsweise am Appellhofplatz und am Hansaring – zu einer Verschärfung des Problems kam.

Berechtigte Beschwerden. Schon zuvor hatte die KVB im November vergangenen Jahres ein im Rahmen der Haushaltsbegleitbeschlüsse in 2022 von der Politik gefordertes Konzept für mehr Sicherheit und Sauberkeit in ihren Fahrzeugen und an den wesentlichen Haltestellen der Stadt bei der Verwaltung eingereicht. „Das von uns entwickelte und vorgeschlagene Konzept bezieht sich auf das gesamte Netz des Kölner ÖPNV, wurde bisher aber noch nicht in den entsprechenden Gremien beraten“, erläutert Stefanie Haaks, Vorstandsvorsitzende der Kölner Verkehrs-Betriebe AG. „Aufgrund

der inakzeptablen Zustände und der berechtigten Beschwerden und Forderungen unserer Fahrgäste hat der Vorstand der KVB daher beschlossen, am Ebertplatz und am Neumarkt zunächst weiter in Vorleistung zu gehen und die Bestreifung fortzusetzen. Die Probleme, mit denen wir es hier zu tun haben, sind ein gesamtgesellschaftliches Thema, das nur gemeinsam und in enger Zusammenarbeit mit den Ordnungskräften der Stadt, der Polizei sowie der Sozialarbeit gelöst werden kann. Daher sind wir froh über die bestehenden Ordnungspartnerschaften.“

Finanzmittel erforderlich. Das neue, erweiterte Sicherheitskonzept der KVB mit dem Arbeitstitel „SOS“ (Service, Ordnung, Sicherheit) sieht unter anderem eine quantitative und qualitative Verstärkung der zuständigen Abteilung durch 38 zusätzliche Mitarbeitende vor. Es sollen Bezirksteams gegründet werden, die kleinere Einsatzradien abdecken und in einigen Bereichen rund um die Uhr vertreten sind. Zur Realisierung des Vorhabens sind pro Jahr jedoch finanzielle Mittel in Höhe von 2,5 Millionen Euro erforderlich.

Gewinnen mit Sudoku



Unsere Preise: Fünf Body Bags (Foto), zehn Sicherheits-Dreiecks-Reflektoren und zehn Kölschgläser.

Einsendeschluss: Einsendungen bis zum **31. Mai 2024** 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.

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

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