

Im Jahr 2021 waren 171,8 Millionen Menschen mit den Bussen und Bahnen der KVB unterwegs



Wieder mehr Fahrgäste in Bus und Bahn

Die KVB hat Köln auch im Krisenjahr 2021 mobil gehalten

Die Coronapandemie hat im gesamten Jahr 2021 den betrieblichen Alltag und die Einnahmesituation der KVB erneut geprägt. Erfreulich ist, dass die Fahrgastzahlen im Vergleich zu 2020 wieder leicht gestiegen sind: von 167,7 Millionen auf 171,8 Millionen. Allerdings bewegen sich die Fahrgastzahlen nach wie vor auf einem deutlich niedrigeren Niveau als vor der Pandemie. KVB-Vorstandsvorsitzende Stefanie Haaks: „Wir haben auch in diesem schwierigen Jahr – mit nur vorübergehenden und geringen Fahrplan-Einschränkungen – für die Menschen in Köln und Umgebung ein stabiles Bus- und Bahnangebot sicherstellen können.“

Verluste ausgeglichen. Trotz der leicht gestiegenen Fahrgastzahlen sind die Einnahmen aus den Ticketverkäufen gesunken: von 230,4 Millionen Euro im Jahr 2020 auf 219,6 Millionen Euro im vorigen Jahr. Auch die Zahl der Stammkunden ging zurück: von 303.200 auf rund 278.500. Dank

des ÖPNV-Rettungsschirms von Bund und Land konnten 2021 diese Einnahmeverluste ebenfalls ausgeglichen werden.

Wichtige Projekte. Ungeachtet dieser schwierigen Rahmenbedingungen hat die KVB im Jahr 2021 wichtige Projekte realisiert, um ihre Position als umweltfreundlicher Mobilitätsdienstleister in Köln und der Region zu stärken: zum Beispiel den innovativen Luftlinien-Tarif eazy VRS. Gemeinsam mit der RheinEnergie und Ford wurde zudem in Bocklemünd das innovative Projekt MuLI gestartet. Mit MuLI – Multimodale Lademodul-Integration – wird unter anderem die Bremsenergie der Stadtbahn genutzt, um Batteriebusse der KVB und zugleich Kraftfahrzeuge mit Elektroantrieb zu laden.

Neue Fahrzeuggeneration. Auf dem Busbetriebshof der KVB wurde überdies die neue Ladeinfrastruktur für E-Busse in Betrieb genommen. Der Umbau der Stadt-

bahnserie 2100 zur neuen Serie 2400 wurde abgeschlossen: Dabei hat die KVB durch die Sanierung von 28 alten Fahrzeugen 40,6 Millionen Euro weniger ausgegeben als der Erwerb neuer Stadtbahnwagen gekostet hätte. Ende des Jahres 2021 gingen außerdem die ersten beiden Fahrzeuge der neuen Hochflurgeneration (Baureihe 5300) in den Fahrgastbetrieb – es war der Start für die umfangreiche Erneuerung fast der gesamten Stadtbahnflotte. In Weidenpesch wurde die neue Abstellanlage für Stadtbahnen ihrer Bestimmung übergeben.

Mehr KVB-Räder. Mit der Ausweitung des Leihrad-Angebotes hat die KVB einen weiteren wichtigen Schritt zur Stärkung des Umweltverbundes gemacht: Die Anzahl der KVB-Räder wurde auf 3.000 verdoppelt, das Bediengebiet auf die gesamte Stadt ausgeweitet. Mit rund 1,5 Millionen Ausleihen war 2021 das bisher nachfragestärkste Jahr seit dem Start 2015.

Seilbahn nimmt neuen Schwung

Gondeln schweben seit Kurzem wieder über den Rhein

Vor wenigen Tagen ist die Kölner Seilbahn in ihre neue Saison gestartet. Erfreut nutzen die ersten Gäste die Möglichkeit, wieder in eine der 44 Gondeln einzusteigen. Auf 930 Metern Länge je Fahrtrichtung genießen sie den Blick über

Rhein, Rheinpark, auf das Panorama der Altstadt und den Mülheimer Hafen. Nun kann wieder täglich von 10 Uhr bis 17.45 Uhr „eingescheckt“ werden.

Faszinierendes Erlebnis. „Wir möchten den Fans ein faszinierendes Erlebnis bieten“, so Sonja Lorsy, kaufmännische Geschäftsführerin der Seilbahn. „Noch müssen wir auf vieles verzichten, aber die Fahrt mit der Seilbahn birgt kein Corona-Risiko.“ In den Stationen und während der Fahrt gelten die Corona-Schutzregeln. Bevor die Saison mit neuem Schwung gestartet werden konnte, prüften externe Gutachter, etwa des TÜV, die Anlage auf Herz und Nieren. Für Martin Süß, technischer Geschäftsführer, ist der Check Routine: „Auch 2022 wird Kölns höchstes Denkmal mit bestmöglichem technischem Standard betrieben.“



Eine Fahrt in einer der Gondeln bietet einen tollen Ausblick

nierendes Erlebnis bieten“, so Sonja Lorsy, kaufmännische Geschäftsführerin der Seilbahn. „Noch müssen wir auf vieles verzichten, aber die Fahrt mit der Seilbahn birgt kein Corona-Risiko.“ In den Stationen und während der Fahrt gelten die Corona-Schutzregeln. Bevor die Saison mit neuem Schwung gestartet werden konnte, prüften externe Gutachter, etwa des TÜV, die Anlage auf Herz und Nieren. Für Martin Süß, technischer Geschäftsführer, ist der Check Routine: „Auch 2022 wird Kölns höchstes Denkmal mit bestmöglichem technischem Standard betrieben.“

www.koelner-seilbahn.de

TimeRide im Museum

Das Straßenbahn-Museum Thienenbruch hat eine neue Attraktion hinzugewonnen: Die Besucher können sich jetzt mit TimeRide auf eine virtuelle Zeitreise durchs Köln der Kaiserzeit begeben. Es handelt sich dabei um die erste Tour, die TimeRide bis August 2021 am Alter Markt präsentiert hatte und die dann durch eine neue Fassung ersetzt wurde. Für die Präsentation der ersten Tour im Museum wurde eigens ein historischer Straßenbahnwagen technisch umgerüstet. Das Museum ist jeweils am zweiten Sonntag eines Monats geöffnet; für die Zeitreise wird eine eigene Gebühr von fünf Euro erhoben.

www.hsk.koeln

Filme und Clips rund um die Kölner Verkehrs-Betriebe finden sich im Internet:

www.youtube.com/kvbag



KurzTakt

„Porz Markt“

Kurze Wege

Der neue Busbetriebshof wird für die Menschen in Porz die Qualität des ÖPNV verbessern. Vor allem sind E-Busse leiser als Dieselsebusse – das macht sich bei Ein- und Ausfahrt positiv bemerkbar. In den drei Stadtbezirken rechts des Rheins findet heute bereits 41 Prozent des Busverkehrs statt. Allein an der zentralen Haltestelle „Porz Markt“ beginnen oder enden tagsüber sechs Bus-Linien und nachts drei weitere. Mit dem Betriebshof an der Kaiserstraße werden kurze Wege zum Linieneinsatz realisiert und die Wirtschaftlichkeit der KVB verbessert.

Erste E-Bus-Linien

Auf der Schöl Sick



Mit den Linien 150, 153 und 159 werden die ersten drei rechtsrheinischen Bus-Linien auf E-Mobilität umgestellt. Die Ladeinfrastruktur wurde errichtet. So finden sich Ladestationen an verschiedenen Endhaltestellen, unter anderem an der Haltestelle „Neuer Mülheimer Friedhof“. Diese wird im April betriebsbereit sein. Fast nahtlos geht es weiter: Mit den Linien 151, 152, 155 und 196 stehen die nächsten rechtsrheinischen Linien zur Umstellung an. Dafür werden die ersten E-Busse ab Herbst dieses Jahres ausgeliefert. Ladeinfrastruktur entsteht an den Endhaltestellen „Porz Markt“, „Porz Markt“, „Chempark“, Birkenweg“ und „Bonhoefferstraße“.

Kölner Westen

Mehr Angebote



In Lövenich entsteht ein neues Gymnasium, das gut an den ÖPNV angeschlossen werden muss. Mit der Eröffnung der Schule wird die Linie 136 von Hohenlind bis zur neuen Haltestelle „Zusestraße“ verlängert. Im kommenden Jahr bekommt dann die Linie 149 in Lövenich einen neuen Weg, um der zunehmenden Schülerzahl gerecht zu werden. Weitere Veränderungen in diesem Sommer betreffen die Linien 141 und 143 in Müngersdorf, Junkersdorf und Lövenich, stehen aber nicht im Zusammenhang mit dem neuen Gymnasium. Zudem kann die Linie 143 das Gewerbegebiet Marsdorf anbinden, wenn die Finanzierung stimmt.



Der neue Betriebshof in Porz bietet Platz, Ladeinfrastruktur und Werkstatt für die E-Fahrzeuge – im Einzelnen:

- 01 Fahrdienstgebäude
- 02 Umspannwerk
- 03 Übergabestation
- 04 Stellflächen für E-Busse
- 05 Trafogebäude
- 06 Energiezentrale
- 07 Werkstatt
- 08 Waschanlage

Die Arbeiten laufen auf Hochtouren



Heimat für 150 E-Busse

Bauarbeiten für den neuen Betriebshof in Porz haben bereits begonnen

Die KVB baut an der Kaiserstraße in Porz einen neuen Betriebshof für ihre E-Bus-Flotte. Anfang 2023 sollen dort die ersten E-Busse abgestellt und betreut werden. Der neue Betriebshof ergänzt denjenigen in Riehl und den Betriebshof Hürth beim größten Subunternehmer der KVB.

Gelände lag brach. Der Betriebshof Porz wird am Ende Platz für 150 E-Busse bieten. Gebaut wird auf einem etwa 63.000 Quadratmeter großen Areal, also auf etwa neun Fußballfeldern. Auf der bisherigen Brachfläche, von der die KVB nur einen Teil erworben hat, befand sich früher das Unternehmen Dielektra (später Siemens) und stellte Bauteile für die Elektrowirtschaft her. Seit über 20 Jahren lag das Gelände brach.

Unter freiem Himmel. Abgestellt werden die E-Busse nach ihrem Linieneinsatz unter freiem Himmel. Mittels Ladeinfrastruktur werden sie mit Ökostrom versorgt, der über Ladehauben in die E-Busse fließt. Diese Ladehauben befinden sich an Traversen, die die Stellplätze überspannen. Ein Umspann-

werk, eine Übergabestation und Trafogebäude komplettieren die Ladeinfrastruktur. Das Umspannwerk versorgt später den Betriebshof mit dem benötigten Strom und schützt das Porzer Stromnetz zugleich vor Überlastung. In der Übergabestation wird die eingesetzte elektrische Leistung registriert und verteilt. Die beiden Trafogebäude beherbergen Transformatoren und die ei-

Die KVB investiert rund 46 Millionen Euro in das Projekt

gentlichen Ladegeräte, die den Strom vom Wechselstrom auf den benötigten Gleichstrom umwandeln.

Regelmäßige Wartung. Zur Anlage gehören auch eine Waschanlage, in der die Busse gereinigt werden, und eine kleine Werkstatt zur regelmäßigen Wartung. In einem Fahrdienstgebäude finden Disposition und

Fahrdienststeuerung statt. Eine Energiezentrale enthält die Anlagen zur Beheizung verschiedener Gebäude, die Anlagen zur Bereitstellung von Warmwasser sowie die Löschwasserpumpen. Zunächst sollen rund 50 Elektrobusse abgestellt werden. Dafür begann im Januar der erste Bauabschnitt. Die Planungen für eine zweite Ausbaustufe laufen. In die Errichtung der ersten Baustufe des neuen Betriebshofes investiert die KVB rund 46 Millionen Euro.

Zwei Zufahrtsstraßen. Das Gelände des Betriebshofes wird über eine westliche und eine östliche Zufahrtsstraße erschlossen, die beide in die Kaiserstraße einmünden. Um die verkehrlichen Auswirkungen des „neuen Lebens“ auf der ehemaligen Brachfläche zu ermitteln, wurde ein Verkehrsgutachten erstellt. Dieses führte zum Ergebnis, dass die ein- und ausfahrenden Busse der KVB und die privaten Fahrzeuge (Pkw, Fahrräder) ihrer Beschäftigten nicht zur Überlastung des unmittelbar angrenzenden Straßennetzes führen werden.

Viel Grün und Fotovoltaik auf den Dachflächen

Bei der Errichtung des Betriebshofs stehen Klima- und Umweltfreundlichkeit im Vordergrund

Der neue Betriebshof der KVB in Porz wird eine klima- und umweltfreundliche Anlage werden. Neun Fassaden an vier Gebäuden werden begrünt, insgesamt eine Fläche von 540 Quadratmetern. Dadurch entsteht eine attraktive optische Gestaltung. Zudem wirken sich begrünte Fassaden, genauso wie begrünte Dächer, positiv auf das Mikroklima aus. Allerdings ist nicht jede Fassade dafür geeignet. Ein Bewuchs muss zur Platzierung von Fenstern, Türen und anderen Fassadenöffnungen passen, und notwendige Durchlüftungen dürfen nicht durch Grünmasse unterbrochen werden.

Geringer Pflegeaufwand. Auf allen sieben Dächern der Gebäude wird eine Dachbegrünung in einer Größe von 3.735 Quadratme-

tern realisiert. Dafür ist die Tragfähigkeit der Dächer entscheidend: Wegen weiterer zu platzierender Geräte ist nicht in allen Fällen eine vollständige oder zumindest weitreichende Begrünung möglich. Die ausgedehnte Vegetation wird einen geringen Pflegeaufwand erfordern, der natürliche Regenwassereintrag wird ausreichen. In den Randbereichen des Betriebshofes werden außerdem Bäume gepflanzt.

Wasser versickert. Das weitere Regenwasser des Betriebshofes wird über eine geeignete versiegelte Oberfläche gelenkt und fließt in eine Rigole. Es kann dann versickern und wird nicht in die Kanalisation eingebracht. Die Kanalisation nimmt nur Schmutzwasser, etwa aus Sanitäranlagen, auf.



Die Energie der Sonne wird genutzt

Großer Gewinn. Das Sonnenlicht wird nicht nur Pflanzen wachsen lassen. Über insgesamt neun Fotovoltaik-Anlagen werden bis zu 440 Kilowattstunden Strom in der Spitze (kWp) erzeugt, wenn die Einstrahlung des Sonnenlichtes optimal ist. Die E-Busse selbst werden mit Ökostrom angetrieben, weshalb keine Kohlendioxid- und Stickoxid-Emissionen entstehen. Die Umstellung des gesamten Busbetriebs der KVB auf E-Mobilität bis 2030 bedeutet einen großen Gewinn für den Klimaschutz.

Einsatz mit Bodycams

Pilotprojekt: KVB-Mitarbeitende im Außendienst erproben Körperkameras

Mitarbeitende aus den Bereichen Service, Sicherheit und Fahrausweisprüfung erleben mitunter unerfreuliche oder sogar bedrohliche Situationen bei ihren Einsätzen. „Die meisten Fahrgäste sind freundlich, aber Ausnahmen bestätigen die Regel“, sagt Sascha Lautwein. Zusammen mit 19 Kolleginnen und Kollegen hat sich der „Leiter Sicherheit in der Bahn“ zur Teilnahme an dem einjährigen Pilotprojekt „Bodycams“ gemeldet. Die Aufgabe des Teams ist es, in Bahnen, an und in den Haltestellen nach dem Rechten zu sehen und Fahrscheinkontrollen durchzuführen. Kein leichter Job: „Es gibt immer wieder renitente Personen, die auf Widerstand aus sind, Hausregeln missachten oder schwarzfahren. Immer häufiger kommt es zu Übergriffen. Vielfach sind das verbale Attacken, aber auch körperliche Auseinandersetzungen, die Arbeitsausfälle nach sich ziehen.“

Deeskalierende Wirkung. 2019 verzeichnete die KVB aufgrund tätlicher Übergriffe auf Mitarbeitende rund 230 Ausfalltage, 2020 waren es bereits 580. Die Bodycams sollen dazu beitragen, diese Entwicklung aufzuhalten. Sie sollen deeskalierend wirken und

sowohl die Sicherheit derjenigen erhöhen, die die Körperkameras tragen, als auch die weiterer beteiligter Personen. Lautwein ist überzeugt, dass die Bodycams etwas bringen: „Wenn ich die Kamera einschalte, sieht sich mein Gegenüber direkt im Display. Die Person realisiert, dass sie gefilmt wird. Das wirkt oft schon.“

Aggressives Verhalten. Zunächst wird ein sogenanntes Pre-Recording aktiviert. Dabei werden zwei Minuten lang Aufnahmen gemacht, die jedoch laufend überschrieben werden. Bei Bedarf kann in einen kontinuierlichen Aufnahmemodus geschaltet werden. Da Tonaufnahmen im öffentlichen Raum weiterreichenden rechtlichen Regelungen unterliegen, verzichtet die KVB zunächst darauf. Der Einsatz der Körperkameras ist möglich, wenn jemand aggressives Verhalten zeigt. Die Nutzung ist beschränkt auf Stadtbahnen, Busse und Haltestellen. Die Zielperson wird vor dem Einschalten der Kamera auf die Aufnahme hingewiesen, zudem tragen die Mitarbeitenden Warnwesten, auf denen das Wort „Video“ steht.

Die Auswertung. Der Einsatz wird regelmäßig ausgewertet. Nach einem Jahr soll über einen weiterführenden Einsatz entschieden werden. Einen Film zum Thema gibt es hier:

www.youtube.com/kvbag

Rechtlicher Rahmen

Die Aufnahmen werden verschlüsselt aufbewahrt. Die Bodycam-Träger selbst haben keine Zugriffsberechtigung. Eine Auswertung oder ein Zugriff auf die Daten erfolgt nur zu festgelegten Zwecken – etwa um die Aufnahmen an die zuständige Ermittlungsbehörde zu übergeben. Die Bilder tragen dazu bei, Ergebnisse bei der Strafverfolgung, der Identifikation von Tätern und bei der Durchsetzung zivilrechtlicher Ansprüche zu verbessern. Nicht benötigte Daten werden unverzüglich und irreversibel gelöscht.



20 Mitarbeitende aus den Bereichen Service, Sicherheit und Fahrausweisprüfung versehen ihren Dienst im Rahmen des einjährigen Pilotprojektes jetzt mit Bodycams

Längere Bahnsteige für längere Züge

Baumaßnahme zur Erhöhung der Beförderungskapazitäten auf drei Linien

Mit dem Konzept „Köln Mobil 2025“ hat sich die Stadt Köln zum Ziel gesetzt, die Anteile des mobilisierten Individualverkehrs zugunsten des Umweltverbundes bis 2025/2030 auf 33 Prozent zu reduzieren. Maßgeblich für die Umsetzung ist unter anderem die Erhöhung der Beförderungskapazitäten im ÖPNV. Da Taktverdichtungen aufgrund der Netzstruktur und der bereits bestehenden Auslastungen allein nicht ausreichen, sind Ausbaumaßnahmen notwendig. So sollen auf den Linien 4, 13 und 18 Bahnsteige verlängert werden, um anschließend längere Stadtbahnen (rund 70 Meter statt bisher 60 Meter) dort einsetzen zu können.

Ein erster Schritt. Das Projekt ist auf mehrere Jahre

angelegt und beginnt in einem ersten Schritt mit dem Umbau von zunächst drei Haltestellen der Linie 13, an denen jeweils ein Bahnsteig verlängert werden muss. An der Station „Aachener Straße/Gürtel“ werden hierfür rund acht bis zehn Arbeitstage benötigt, an der „Dürener Straße/Gürtel“ circa neun und an der „Wüllnerstraße“ voraussichtlich zehn. Starten sollen die Arbeiten nach den Osterferien. Die konkreten Termine werden rechtzeitig kommuniziert. Mehr Infos zum Projekt erhalten Interessenten in der Broschüre „Ausbau des Kölner ÖPNV-Netzes – Längere Bahnsteige für längere Züge auf den Linien 4, 13 und 18“. Diese ist verfügbar auf www.kvb.koeln und dort unter Presse/Publikationen.

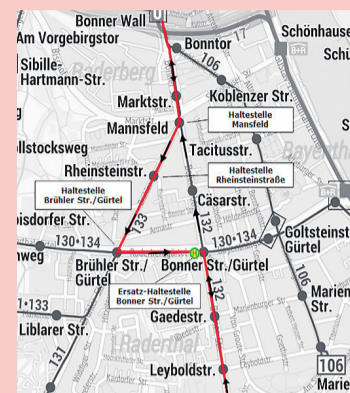


Die Nutzer der Stadtbahn-Linie 4, 13 und 18 werden von der Ausbaumaßnahme profitieren

KurzTakt

Nord-Süd Stadtbahn

Dritte Baustufe hat begonnen



Im Januar startete das Amt für Brücken, Tunnel und Stadtbahnbau die Bauarbeiten für die dritte Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn auf der Bonner Straße. Von diesen Arbeiten ist zeitweise auch der Busverkehr betroffen. Seit Montag, 14. März 2022, wird die Bus-Linie 132 stadtauswärts in Fahrtrichtung Meschenich bis auf Weiteres ab der Haltestelle „Marktstraße“ über die Brühler Straße und den Raderberggürtel auf die Bonner Straße umgeleitet (s. Grafik). Ortsfeste Haltestellen werden auf dem Umleitungsweg kundenorientiert mitbedient.

So fahren die Busse während der Umleitung



Die Haltestellen „Mannsfeld“, „Cäsarstraße“ und „Bonner Str./Gürtel“ können aufgrund der Umleitung nicht bedient werden. Es stehen folgende Ersatzhaltestellen zur Verfügung: für die „Cäsarstraße“ an der Kreuzung Raderberggürtel/Bonner Straße, für die „Bonner Straße/Gürtel“ am Raderberggürtel vor Hausnummer 58 und für die Haltestelle „Mannsfeld“ auf der Brühler Straße an der Haltestelle „Mannsfeld“ der Linie 133. Weitere Informationen hält die KVB auf ihrer Internetseite unter <https://www.kvb.koeln/fahrtinfo/fahrplanauskunft> sowie in den Rubriken „Haltestellen“ und „Aktuelles“ bereit.

Mehr Informationen zu den Arbeiten im Netz

Eine weitere Busumleitung für die stadteinwärts fahrenden Linien 132 und 133 wird voraussichtlich im Frühsommer einzurichten sein, wenn für die Dauer von rund einem Monat die Bonner Straße zwischen Schönhauser Straße und Koblenzer Straße in Fahrtrichtung Chlodwigplatz für den gesamten Individualverkehr gesperrt werden muss. Details hierzu werden von der KVB und der Stadt Köln rechtzeitig mitgeteilt. Wer mehr zur dritten Baustufe erfahren möchte, wird auf der Homepage der Stadt Köln fündig:

www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/3-baustufe-nord-sued-stadtbahn

KurzTakt

KVB-Website

Im Voraus planen

Umsteigen

unbegrenzt

Umsteigezeit

mind. 5 Min.

Fußweg

Barrierefreiheit

Gehbehinderter Mensch

kvb.koeln

Vor der Fahrt können sich Fahrgäste über barrierefreie Verbindungen informieren. Die Fahrplanauskunft auf www.kvb.koeln ermöglicht es, über die Funktion „Optionen“ individuelle Einstellungen vorzunehmen. So können sich User verschiedenen Personengruppen mit Einschränkungen zuordnen. Filter sorgen dafür, dass nur passende Verbindungen angezeigt werden. Dazu informiert die KVB auf ihrer Startseite unter „Aktuelles“ über defekte Aufzüge. Dort können jedoch nur länger andauernde Störungen gezeigt werden, aber auch das hilft bereits, um die ein oder andere Barriere zu vermeiden.

Broschüre

Sicher unterwegs



Die Broschüre „Mit Bus und Bahn unterwegs“ gibt Tipps in einfacher Sprache. Sie richtet sich gerade an Menschen, die Schwierigkeiten mit komplexen Darstellungen haben. Die Tipps sind in einer geeigneten Kombination aus Bild und Text dargestellt. Vorgestellt werden technische Einrichtungen, die dem Schutz vor Verkehrsgefahren oder durch andere Menschen dienen. Zudem wird beschrieben, wie Hilfe erbeten oder eingefordert werden kann. Die Broschüre liegt in den KVB-KundenCentern, aber auch in den Bürgerämtern der Stadt und weiteren öffentlichen Einrichtungen bereit. Sie findet sich zudem im Internet.

Plan

Touren ohne Treppen

Der Plan „Touren ohne Treppen“ stellt für den Schienenverkehr die Situation der Haltestellen dar. Diese können barrierefrei, eingeschränkt barrierefrei oder nicht barrierefrei sein. Dabei wurden sowohl die Stadtbahn-Linien als auch die Eisenbahn-Linien aufgenommen. Menschen mit Einschränkungen können sich darüber informieren, wo ein Aufzug und wo hingegen eine überlange oder steile Rampe vorhanden ist. Eine Rolle spielt zudem, ob Lücken oder Kanten zwischen Bahnsteig und Fahrzeugen existieren. Alle Haltestellen wurden überdies in einer Textübersicht einer der drei Kategorien zugeordnet, sodass auch Menschen mit starker Seheinschränkung geholfen wird, die den Linienplan nicht lesen können.

Aktuell können noch nicht alle Bahnsteige von allen Fahrgästen, die mobilitätseingeschränkt sind oder etwa einen Kinderwagen dabei haben, problemlos erreicht werden



Auf dem Weg zum ÖPNV für alle – ohne Barrieren

Mit einer ganzen Reihe von Maßnahmen ermöglichen Stadt und KVB allen Menschen die Nutzung von Bussen und Bahnen

Die KVB ist auf zwölf Stadtbahn- und über 50 Bus-Linien unterwegs. Dabei werden zusammen rund 1.000 Haltestellen angefahren. Unter den Fahrgästen befinden sich einige, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind – Menschen im Rollstuhl, mit Rollator, Kinderwagen, Buggy oder einfach mit „älteren Beinen“. Nicht vergessen werden dürfen in diesem Zusammenhang blinde Menschen, Personen mit einer Sehbehinderung und Leute mit anderen Einschränkungen. Personen mit Mobili-

tätseinschränkungen fehlt meist nicht die nahe gelegene Haltestelle, aber sie haben hier und da Schwierigkeiten zu den Fahr-

Bei diesem Thema wurden viele Fortschritte gemacht

zeugen zu gelangen oder die notwendigen Informationen zu bekommen.

Große Aufgabe. Deshalb ist Barrierefreiheit eine große Aufgabe im öffentlichen Nahverkehr. Es gilt, den „ÖPNV für alle“ zu realisieren. Dabei sind die Stadt Köln und die KVB in den vergangenen Jahrzehnten ein erhebliches Stück vorangekommen. Alle Busse im KVB-Netz verfügen über eine einfach ausklappbare Rampe, die der Fahrer oder die Fahrerin sehr schnell bedienen. Rollstuhlfahrer müssen dafür an der Haltestelle nur ein einfaches Handzeichen geben, um auf sich aufmerksam zu machen.

Niveaugleiche Erreichbarkeit

Umbau von U-Bahn-Stationen gestaltet sich teilweise schwierig

Die niveaugleiche Erreichbarkeit von Bus und Bahn ist eines der großen Ziele der Barrierefreiheit. Fahrgäste sollen sowohl die Haltestellen als auch die Fahrzeuge ohne Stufen betreten können. Im Busnetz sind einige



Die Stadt baut immer mehr Fahrstühle ein

Bussteige erhöht worden. Vor allem aber verfügen alle Busse über eine einfach ausklappbare Rampe. Bei den oberirdischen Stadtbahnhaltestellen ist es auch noch relativ einfach möglich, Bahnsteige im Hochflurnetz zu erhöhen. Doch beispielsweise im Verlauf der Linie 13 – eine Hochflurlinie – müssen noch einige Bahnsteige erhöht werden.

Komplizierte Lage. Aktuell plant die Stadt den Ausbau der Haltestellen „Subbelrather Straße/Gürtel“ und „Nußbaumerstraße“. Bei den U-Bahn-Stationen stellen sich häufig große Schwierigkeiten. So befindet sich etwa die Haltestelle „Friesenplatz“ in einer komplizierten örtlichen Lage. Sie hat im Untergrund zwei Fahrebenen, die auch noch versetzt zueinander angeordnet sind. Oben – an der Straßenoberfläche – befindet sich ein dichter Verkehrsraum und eine durchgehende Bebauung. Dort Aufzüge nachträglich zu platzieren, ist eine der größten Herausforderungen im Netz.



Blinde und Sehbehinderte sind auf Stock und Leitsystem angewiesen



Starke farbliche Kontraste erleichtern die Orientierung



Die Busse verfügen über Rampen, mit deren Hilfe Rollstuhlfahrer in die Fahrzeuge gelangen beziehungsweise diese verlassen können

Zudem können alle Busse abgesenkt werden, um den Höhenunterschied zwischen Bus und Bürgersteig zu verringern.

Echte Herausforderungen Schwieriger ist es im Stadtbahnnetz. Nahezu 90 Prozent der Haltestellen ermöglichen einen niveaugleichen Zugang zu den Fahrzeugen. Viele Aufzüge wurden bisher nachträglich eingebaut. Jüngste Beispiele sind die Haltestellen „Kalk Post“ und „Vingst“. Doch es warten auch noch „harte Nüsse“, wie zum

Beispiel die Haltestelle „Friesenplatz“, auf ihre Lifte. Bei dieser sind bei der Stadt die Planungen angelaufen und stellen deren

Es gilt, in der Zukunft einige „harte Nüsse“ zu knacken

Fachleute zusammen mit externen Experten vor große Herausforderungen.

Eine Übersicht. Barrierefreiheit bedeutet ein vielseitiges Aufgabenpaket. Dazu gehören auch die Informationen, die nicht nur lesbar sein müssen. Trainings und weitere Hilfestellungen gehören genauso dazu. Diese Doppelseite gibt eine Übersicht über die gesamte Aufgabenstellung. Dabei kann es sich nicht um eine vollständige Darstellung handeln. Es mag aber deutlich werden, warum es bei Barrierefreiheit nicht nur um die Höhe von Bahnsteigen geht.

Der Stab ersetzt die Augen

Viele Haltestellen verfügen über ein Blindenleitsystem

Blinde Menschen und solche mit einer starken Sehbehinderung sind auf besondere Hilfe angewiesen. Sie müssen sich an starken farblichen Kontrasten orientieren, um die richtigen Wege zu finden und um an Gefahrstellen vor Unfällen bewahrt zu werden. Die meisten Bahn- und Bushaltestellen sind deshalb mit einem Blindenleitsystem ausgestattet.

Bessere Orientierung. In den Rillen dieser Systeme, die es in gelber und weißer Plattenfärbung gibt, gleiten die Stäbe blinder Menschen entlang. Stößt der Stab auf die Rillenkannten, erfährt der Mensch über den Widerstand in seinem Arm, dass er dort nicht weiterlaufen darf. Dies ist zum Beispiel an Bahnsteigkanten extrem wichtig. Mit diesen Systemen gelangen die blinden Menschen zudem von Aufzügen bis zu den Stellen auf Bahnsteigen, an denen sich die Türen der Stadtbahnen öffnen.



Die Durchsagen sind gut verständlich



Tastschalter ermöglichen den Abruf der Ansagen

Infos auf die Ohren

Sogenannte DFI-Anzeiger geben wichtige akustische Unterstützung

Alle Stadtbahn-Haltestellen und über 150 Bus-Haltestellen sind mit DFI-Anzeigern ausgestattet, die der dynamischen Fahrgastinformation dienen. Gerade werden die alten Anlagen im Stadtbahnnetz durch neue Anzeiger ersetzt. Blinden Menschen nutzen die DFI zunächst nichts und stark sehbehinderte Fahrgäste können die Anzeigen nicht immer lesen. Deshalb werden die nächsten Fahrten und allgemeine Ansagen auch vorgelesen.

Sichtbares Symbol. Dafür befinden sich Lautsprecher in den Anzeigern. In den U-Bahn-Stationen erfolgen die Ansagen automatisch. An den oberirdischen Haltestellen der Stadtbahn können die Ansagen über Knopfdruck angefordert werden. Diese Tastschalter gibt es auch an den Bushaltestellen, die über eine DFI-Anlage verfügen. Die Schalter sind dabei mit einem sichtbaren Info-Symbol und mit dem Zeichen in Blindenschrift ausgestattet.

KurzTakt

Trainings

Mobil mit Rollator



Ungeübte Rollatornutzer benötigen Training, um sich mit ihm sicher zu bewegen. Bei Ein- und Ausstieg sowie während der Fahrt kann es zu Unfällen kommen. Wie bewege ich den Rollator über eine Kante an der Fahrzeugtür? Warum darf ich mich während der Fahrt nicht auf ihn setzen? Wie bekomme ich einen Platz nahe der Tür? Solche Fragen beschäftigen viele Fahrgäste. Die KVB hilft mit Trainings. Wegen Corona konnten 2021 nur 155 Senioren daran teilnehmen. Dabei ist die Anzahl der Menschen, die an den verschiedenen Trainings mit und ohne Rollator teilgenommen haben, zuletzt stetig gestiegen. Im Jahr 2011 waren es 730 Menschen, 2016 wurde die 3.000er-Marke überschritten.

Soziale Einrichtungen

Hürden überwinden



Die KVB führt zusammen mit sozialen Einrichtungen Trainings für Menschen mit Behinderung durch. Dazu gehören Werkstätten genauso wie Wohneinrichtungen. Ziel: diesen Menschen die Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen. Dabei müssen oft mentale Hürden und Ängste in Gewohnheiten und positive Erfahrungen umgemünzt werden. Viele Betroffene nutzten zuvor spezielle Mobilitätsdienste. Diese sind aber nicht flexibel verfügbar wie Bus und Bahn. Für die Trainings fährt die KVB mit einem Bus vor. In 2021 konnten – trotz Corona – immerhin 202 Menschen mit Behinderung davon profitieren.

Unterstützung

Gegenseitige Hilfe

In Werkstätten und Wohneinrichtungen finden sich immer wieder Menschen, die selbst zu Trainern werden. Sie unterstützen ihre Mitmenschen beim Üben und begleiten sie. Manchmal finden sich gar Teams aus Menschen mit und ohne Behinderung, die gemeinsam Besorgungen machen oder Freizeit miteinander verbringen. Dies zeigt, dass Barrieren beim Zugang zum ÖPNV und bei der Fahrt mit Bus und Bahn auch ohne Technik abgebaut werden können. Der Schlüssel dazu ist dabei die persönliche Ansprache. Gerade die Kölnerinnen und Kölner zeichnen sich durch eine große Hilfsbereitschaft aus.

KurzTakt

KVB-App

Weitere E-Scooter und Transporter



Die KVB hat die E-Scooter und E-Bikes des Anbieters Dott in die KVB-App integriert. Damit sind die verfügbaren Fahrzeuge schnell auffindbar und können – zum Beispiel in Fortsetzung einer Bus- oder Stadtbahnfahrt – ausgeliehen werden. Die Nutzer werden vom System zur Dott-App weitergeleitet. Zudem wurde auch das Angebot des Carsharing-Anbieters MILES in die KVB-App integriert. Dessen Transporter, die sich zum Beispiel für Umzüge oder andere umfangreiche Aufgaben eignen, sind somit noch einfacher zu finden. Zur Ausleihe der Fahrzeuge werden die Nutzer gleichfalls vom System zur MILES-App weitergeleitet. Neukunden, die sich dort registrieren und dabei den Code KVB eintragen, erhalten von diesem Anbieter 15 Euro Startguthaben.

Die KVB-App entwickelt sich mehr und mehr zum Schlüsselmedium des Kölner Umweltverbundes. In ihr sind – neben den KVB-Angeboten mit Bus, Stadtbahn und Rad – außerdem zahlreiche Sharing-Anbieter mit Carsharing, Leihrrädern, E-Scootern und -Mopeds enthalten. Auch die Standplätze des Kölner Taxi Ruf finden sich in der KVB-App. Aktuell sind 800.000 Kunden für deren Nutzung registriert.

Impressum

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

Verantwortlich: Matthias Pesch
Redaktion: Stephan Anemüller,
Gudrun Meyer, Matthias Pesch
Mitarbeit: Dirk Rosin

Fotos: Stephan Anemüller, Oliver
Güth, Claudia Larcher, Christoph
Seelbach, KVB

Layout und Produktion:
Creative DuMont Rheinland
GmbH, Amsterdamer Str. 192,
50735 Köln

Geschäftsführung:
Mirco Strieswki
Redaktion: Martin Fernholz
Layout: Xenia Fink, Mario Klenner

Mediaverkauf:
MVR Media Vermarktung
Rheinland GmbH,
Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln
Geschäftsführung: Mirco Striewski

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

Die Ausbildungsberufe bei der KVB sind vielfältig und abwechslungsreich



Vorstand Peter Densborn über Ausbildung und Perspektiven bei der KVB



Peter Densborn

Herr Densborn, die KVB hat aktuell noch einige wenige Ausbildungsplätze für 2022 zu vergeben. Warum sollte sich ein junger Mensch für eine Ausbildung in Ihrem Unternehmen bewerben?

Peter Densborn: Im Zuge des demografischen Wandels werden uns bis 2030 rund 1.000 Kolleginnen und Kollegen aus Altersgründen verlassen. Wir setzen darauf, junge Menschen für uns zu begeistern und dann auch bei uns im Unternehmen zu halten. Dafür ist eine attraktive, qualifizierte Berufsausbildung unerlässlich. Wir bilden in sieben kaufmännischen und gewerblich-technischen Berufen aus und bieten jungen Menschen neben attraktiven Rahmenbedingungen die Chance, einen Beruf in einer Branche mit Zukunft zu erlernen.

Wie wird die KVB zum Chancegeber für junge Menschen?

Densborn: Als einer der größten Ausbildungsbetriebe in Köln werden wir unserer sozialen Verantwortung gerecht, indem wir junge Menschen auf ihrem Weg ins Berufs-

leben begleiten und dabei Schulabgängern jeder Schulform eine Chance geben. Leistungsschwächere Auszubildende unterstützen wir gerne mit Zusatzförderung, wenn sie in bestimmten Bereichen noch Schwächen haben. Wir versuchen, sie da abzuholen, wo sie stehen. Denn die heutigen Prüfungen und auch der Arbeitsalltag stellen ganz andere Herausforderungen an die jungen Menschen, als es früher der Fall war.

Worauf legen denn die jungen Menschen ihrerseits Wert?

Densborn: Sie achten viel stärker darauf, ob sie sich mit einer Aufgabenstellung oder einem Unternehmen identifizieren können. Nicht nur wo sie arbeiten, sondern auch wofür sie arbeiten, wird für sie zunehmend wichtiger. Und da sind wir als Unternehmen der ÖPNV-Branche, die für klimafreundliche Mobilität steht und die Verkehrswende vorantreibt, gut aufgestellt. Damit können sich viele junge Menschen identifizieren.

Sie haben zum wiederholten Male das Siegel „Faire Ausbildung“ erhalten. Was bedeutet diese Auszeichnung?

Densborn: Die Auszeichnung basiert auf der Befragung unserer eigenen Auszubildenden.

Sie hat daher für uns einen hohen Stellenwert. Die Befragung zeigt, wie unsere Auszubildenden ihre Lehrzeit wahrnehmen. Wichtig dabei ist: Wir nutzen die Ergebnisse der Befragung, um auf Schwachstellen zu reagieren. In Workshops mit den Auszubildenden, aber auch mit den Ausbildern wird darüber beraten, wo wir noch besser werden können. Eine wichtige Erkenntnis für uns ist: Die jungen Menschen haben oft einen ganz anderen Blick auf Dinge und Prozesse, hinterfragen sie, bieten neue, unerwartete Lösungen an, wollen mitgestalten. Das ist eine ungeheure Bereicherung und bringt uns voran. So haben wir zum Beispiel auf Initiative der Auszubildenden 3-D-Drucker angeschafft oder auch neue, hochmoderne Maschinen für unsere Ausbildungswerkstatt. Die Auszubildenden sagen: Wir können uns gleichberechtigt einbringen und die Zukunft mitgestalten. Was gibt es Besseres?

Mehr Infos

Weitere Informationen und
Bewerbungsmöglichkeiten unter:
www.kvb.koeln/ausbildung



Philipp Otto
Kaufmann für Büromanagement

„Die KVB bietet mir viele Möglichkeiten zur Weiterentwicklung und ist als öffentliches Unternehmen auch ein sehr sicherer Arbeitgeber. Darüber hinaus finde ich den wertschätzenden Umgang der Kollegen untereinander toll.“



Yaren Bingöl
Fachkraft im Fahrbetrieb/Stadtbahn

„Die Ausbildung bei der KVB macht mir Spaß, da ich hier die große Vielfalt der unterschiedlichen Tätigkeiten im Innen- und Außendienst kennenlernen kann: von der Leitstelle hin bis zum Fahrausweisprüfdienst.“



Angelina Biergans
Elektronikerin/Betriebstechnik

„Ich habe mich für die Ausbildung zur Elektronikerin bei der KVB entschieden, da ich für mich hier gute Zukunftsperspektiven sehe. Besonders schätze ich auch unsere hilfsbereiten Ausbilder, die immer ein offenes Ohr für unsere Fragen haben.“

Rekordjahr für KVB-Räder

Rund 1,5 Millionen Ausleihen und mehr als 30.000 neue Nutzer verzeichnete das Verkehrsunternehmen – eine imposante Bilanz

Das vergangene Jahr war ein Rekordjahr für das KVB-Rad. Insgesamt rund 1,5 Millionen Mal wurden die Räder ausgeliehen. Damit ist 2021 das nachfragestärkste Jahr seit Beginn des Angebotes und übertrifft deutlich den bisherigen Spitzenreiter 2018 (1,2 Millionen Ausleihen). Der September und Oktober 2021 waren mit 223.000 und 205.000 Fahrten die bisher nachfragestärksten Monate. Auch im Dezember 2021 wurde mit bisher rund 150.000 Ausleihen eine sehr starke Nachfrage der insgesamt 3.000 KVB-Räder verzeichnet.

Viele Neukunden. Zugleich haben sich 2021 insgesamt 35.006 Menschen für die Nutzung der KVB-Bikes registrieren lassen. Abokunden mit VRS-Ticket können die KVB-Räder 30 Minuten bei jeder Ausleihe

kostenlos nutzen. Bei der Nutzung der Bikes werden weder Kohlendioxid (CO₂) noch Stickoxide (NO_x) ausgestoßen. Die durchschnittliche Fahrdistanz (Luftlinie) beträgt 1,66 Kilometer. Somit wurden im Jahr 2021 rund 2,5 Millionen CO₂- und NO_x-freie Kilometer zurückgelegt. Wesentliche Gründe für diesen Erfolg liegen im Austausch der Drahtesel und in der Vergrößerung der Flotte seit Ende April 2021.

Weitere Stationen entstehen. Der Aufbau der Stationen für das KVB-Rad in den Vororten geht weiter. Nach der Eröffnung von rund 40 Standorten des Basisnetzes seit Herbst 2021 wird aktuell der Ausbau des Angebotes auf bis zu 100 Stationen vorbereitet. Die Standorte für die Stationszonen werden in einem mehrstufigen

Verfahren festgelegt. Die KVB hat Vorschläge auf Basis der verkehrswirtschaftlichen Expertise erstellt und diese mit der Stadtverwaltung abgestimmt. Diese Empfehlungen wurden anschließend acht der neun Bezirksvertretungen als Beschlussvorlage vorgelegt und einige Stationen beschlossen. Diese durchliefen dann das verkehrs- und baurechtliche Genehmigungsverfahren. Der Bezirk Innenstadt liegt vollständig in der Flexzone, in der es keine Stationen gibt.

Flexible Rückgabe. Die KVB-Räder müssen in den Vororten nicht an derselben Station zurückgegeben werden, an der sie zuvor ausgeliehen wurden. Zudem können die Nutzer zwischen der Flexzone in der Innenstadt und der Stationszone wechseln.



Immer mehr Menschen entdecken das KVB-Rad als umweltfreundliches Verkehrsmittel für sich

Gedenken an die Opfer

Am 3. März jährte sich der Tag des Archiveinsturzes zum 13. Mal. Bei dem Unglück kamen zwei junge Männer um ihr Leben. Ihrer wurde auch in diesem Jahr im Beisein von OB Henriette Reker am Bauzaun gedacht, an dem die Stadt Köln Kränze anbringen ließ. Im Sommer 2020 wurde ein Vergleich zwischen der bauausführenden Arge Los Süd als Verursacherin auf der einen sowie der Stadt Köln und der KVB auf der anderen Seite geschlossen. Im November 2020 konnten die Bauarbeiten wieder aufgenommen werden. Vor einem Sanierungsbeginn des Gleiswechsels Waidmarkt sind umfassende Vorarbeiten durchzuführen. Aktuell wird ein umfangreiches Erkundungsprogramm im Inneren der mit Grundwasser gefüllten Baugrube durchgeführt. Dabei sind mehrerer Taucherteams im Einsatz, die die Schlitzwände mit Hochdruckreinigern säubern und deren Bauzustand dokumentieren.

Operation am „offenen Herzen“ in Lindenthal

Umfangreiche Maßnahmen im April am Gürtel

Die KVB erneuert zwei Weichen auf der Kreuzung Zulpicher Straße/Gürtel in Lindenthal. Zudem werden rund 180 Meter Schiene und 30 Schwellen ausgetauscht. Dafür müssen auf einer Fläche von 500 Quadratmetern die Asphaltdecke und der darunter liegende Beton aufge-

stemmt werden. Die Stadtbahn-Linie 13 wird daher vom 9. bis zum 14. April getrennt. Der Straßenverkehr kann hingegen – genauso wie die Bahnen auf der Linie 9 – den Bereich durchgehend befahren. Jedoch werden auf dem Gürtel jeweils eine Fahrspur je Fahrtrichtung im Baustel-

lenbereich gesperrt, die Engstelle kann über die weiteren Fahrspuren passiert werden.

In die Ferien gelegt. In der Nacht vom 13. auf den 14. April wird zudem der Lindenthalgürtel in Fahrtrichtung Aachener Straße gesperrt, um die Entwässerung der neuen Weichen an einen Entwässerungsschacht auf der anderen Straßenseite anschließen zu können. Die Bauarbeiten direkt neben dem fließenden Verkehr gleichen einer Operation am offenen Herzen und sind auf die beschriebene Weise nur möglich, weil in den Osterferien weniger Verkehr als üblicherweise stattfindet. Die Auswirkungen auf den Stadtbahnverkehr finden sich auf der KVB-Homepage:



Die Arbeiter erneuern zwei Weichen, Schienen und Schwellen

www.kvb.koeln

KurzTakt

Osterferien

Landesweit mobil

Mit dem landesweit gültigen SchöneFerienTicket NRW können Kinder und Jugendliche von sechs bis einschließlich 20 Jahren ihre Osterferien planen. Das Ticket gilt als Fahrschein in allen Bussen und Bahnen des Nahverkehrs. Mit ihm sind für nur 30,20 Euro alle Ziele erreichbar – ohne EinzelTickets erwerben oder die räumlichen Geltungsgrenzen von Zeit-Tickets beachten zu müssen. Das Ticket gilt vom 9. April bis 24. April für beliebig viele Fahrten mit der KVB sowie mit allen Verkehrsmitteln des ÖPNV der weiteren NRW-Verkehrsunternehmen. Erhältlich ist das Ticket in den KVB-Kunden-Centern und in den Vertriebsstellen sowie online:

www.busse-und-bahnen.nrw.de

Linie 16

Busse im Einsatz



In Rodenkirchen und Sürth werden Schwellen der Stadtbahn-Linie 16 ausgetauscht. Deshalb muss die Linie an den Wochenenden 2./3. April und 23./24. April zwischen den Haltestellen „Rodenkirchen Bahnhof“ und „Sürth Bahnhof“ getrennt werden. An ihrer Stelle fahren Ersatzbusse mit der Linienkennung „116“, die für den einfachen Weg zwischen Rodenkirchen und Sürth rund zehn bis 15 Minuten benötigen. Diese fahren auch im durchgehenden Nachtverkehr im 30-Minuten-Takt. Die Ersatzbus-Haltestellen befinden sich entlang der Strecke der Bus-Linie 130 und somit nicht unbedingt in direkter Nähe zu den bekannten Stadtbahn-Haltestellen.

Linie 18

Neues Stellwerk



Die HGM nimmt in Kendenich ein neues elektronisches Stellwerk in Betrieb. Das bisherige Stellwerk arbeitete bereits – als erstes in Deutschland – mit Elektronik, um etwa den um den Stadtbahnbetrieb zu ermöglichen. Für die Inbetriebnahme des neuen Stellwerkes muss die Linie 18 vom 9. April bis zum 23. April getrennt werden. Im diesem Zeitraum können zwischen den Haltestellen „Klettenbergpark“ und „Brühl Mitte“ keine Bahnen fahren. Stattdessen kommen Ersatzbusse zum Einsatz, die auch über die südliche Trennstelle hinaus bis zur Haltestelle „Brühl-Schwadorf“ fahren.

Eine „Geisterzug“ der besonderen Art: Die Stadtbahn ist nicht zu sehen – aber deutlich zu hören



„Es fährt ein Zug nach nirgendwo ...“

Jeden Abend fahren unsichtbare Stadtbahnen durch die Haltestelle „Heumarkt“

Mit dem Zug, der nirgendwo hinfuhr und den es noch gestern gar nicht gab, landete Christian Anders 1972 einen Hit, der ihn schnurstracks bis in die Charts beförderte – auch in Österreich. Werner Reiterer war damals im zarten Alter von acht Jahren. „Natürlich kenne ich den Schlager“, sagt der in Graz geborene Künstler. „Die Installation des Geisterzuges ist durch den Song aber nicht inspiriert, obwohl der mir durchaus manchmal im Kopf herumschwirrte!“ Auch mit dem Geisterzug, der in der Karnevalszeit 1991, in der der Rosenmontagszug abgesagt wurde, als Anti-Golfkriegs-Demonstration durch Köln zog, hat das Reitersche Werk nichts zu tun.

Durch die Wand. Aber was hat es dann mit diesem Geisterzug auf sich, wo fährt er und vor allem: warum? Nun: Wer sich abends nach 20 Uhr in der unterirdischen Haltestelle Heumarkt aufhält, hat gute Chancen, dem Zug zu begegnen. Zweimal rauscht er – von der Haltestelle „Rathaus“ kommend – durch die Bahnsteigebene der Nord-Süd Stadtbahn in mehr als 21 Metern Tiefe. Dass es von dort aus gar nicht weitergeht, weil die Station wegen des Archiveinsturzes am Waidmarkt noch ein Sackbahnhof ist und ein massives Betonschott in der Tunnelröhre jede Weiterfahrt Richtung Süden unmöglich macht, interessiert den Geisterzug wenig. Er fährt einfach hindurch.

Per Zufallsgenerator. Das ist irritierend. „Und genau das soll es auch sein“, sagt der Künstler. Der Geisterzug existiert nur akustisch. Niemand sieht ihn, aber er ist deutlich zu hören. Wie alle anderen Züge wird er über die Stationslautsprecher angesagt und auf der digitalen Anzeigetafel angekündigt. „Man muss schon Glück haben, den Geisterzug zu erleben, der per Zufallsgenerator abgespielt wird. Das gehört mit zum Konzept“, erklärt Reiterer. „Manche Leute sprechen mich an, weil sie nicht sicher sind, ob es den Zug überhaupt gibt oder alles nur ein Fake ist.“

Nachhaltiger Eindruck. Aber nein, den Geisterzug gibt es wirklich. Die Fahrgeräusche kommen aus Lautsprechern, die versteckt unter der Bahnsteigkante angebracht sind und die den mit Richtmikrofonen aufgenommenen Originalton einer fahrenden Bahn rund zehn Sekunden lang in die Station übertragen. Ein flüchtiges Phänomen, das einen nachhaltigen Eindruck hinterlässt. Gewohnt, dass in dieser Umgebung in regelmäßigen Zeitabständen Bahnen einfahren, in die die Menschen dann einsteigen, sorgt das Nicht-erscheinen einer Bahn, die alle doch haben kommen hören, für ein Aufschrecken, ein Innehalten und Verwunderung. Was war das?

Überraschende Dynamik. Die Ungewöhnlichkeit des soeben Erlebten spiegelt sich in den

Reaktionen der Menschen. Sie schauen sich fragend um, sprechen andere Fahrgäste an, sind unsicher, ob ihre Wahrnehmung ihnen einen Streich gespielt hat. Genau das will Reiterer: „Ich verstehe diese Arbeit als eine Intervention, die den öffentlichen Raum, in dem sie stattfindet, für einen Moment in etwas Neues, Surreales verwandelt. Entscheidend ist der Prozess, der in den Köpfen der Betrachter und Hörer stattfindet: Dass und wie die Fahrgäste über das Erlebnis des „Ghosttrains“ sprechen, wie er sich als Thema verselbstständigt und eine eigene überraschende Dynamik entwickelt, ist der eigentliche Kern dieses Projektes.“

Kunstwettbewerb Nord-Süd Stadtbahn

Der „Ghosttrain“ ist eines von vier Kunstwerken, das im Zuge eines internationalen Wettbewerbs 2009 von einer hochkarätigen Jury ausgewählt wurde. An dem Wettbewerb beteiligten sich mehr als 222 Künstler/-gruppen. Weitere Infos in der Broschüre „Kunst im Untergrund“ unter: www.nord-sued-stadtbahn.de/publikationen/index.html

Mehr als Kunst im öffentlichen Raum

Die Werke von Werner Reiterer eröffnen neue Perspektiven



Der Künstler Werner Reiterer

Werner Reiterer ist nicht auf ein einzelnes Genre festgelegt. Das Werk des in Wien lebenden Künstlers umfasst neben Installationen im öffentlichen Raum auch Zeichnungen, Fotografien und Skulpturen. Viele Arbeiten Reiterers sind interaktiv – sie sprechen oder atmen, fordern den Betrachter zum Dialog heraus und lassen ihn die Realität aus neuen, ungewohnten Perspektiven heraus wahrnehmen.

Zu Reiterers neueren Arbeiten gehört eine Skulptur, die im November 2021 im Stadtpark in Leibnitz eingeweiht wurde. Sie ist das Ergebnis eines Wettbewerbs, den das Land Steiermark und das dortige Institut für Kunst im öffentlichen Raum ausgeschrieben hatten. Aufgabe war es, die Covid-19-Pandemie zu reflektieren. Es wurden 300 Entwürfe eingereicht. Der von Werner Reiterer erhielt – zusammen mit zwei weiteren – den Zuschlag.

„Die Kugel ist 17.000 Kilogramm schwer und versinkt in schätzungsweise 120 bis 130 Jahren im Boden – eine Analogie zur Infektion einer Zelle durch das Virus in Slow Motion“, erläutert der Künstler. „Eine Rolle spielt auch der Faktor des Vergessens: Vor rund 100 Jahren forderte die Spanische Grippe Millionen von Todesopfern. Vor der Covid-Pandemie war diese weitgehend aus dem kollektiven Gedächtnis verschwunden. Diesen Prozess zeichne ich skulptural noch einmal nach, indem diese Kugel ganz langsam verschwindet.“



Die Skulptur in Leibnitz

Gewinnen mit Sudoku



Unsere Preise: Fünf Trinkflaschen, zehn Brillenputztücher und zehn Frühstücksbrettchen.

Einsendeschluss: Einsendungen bis zum 30. April 2022 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.

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

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

Gewinner des Sudoku aus der KölnTakt 3-2021: Heidrun Barion, Klaus Bente, Regina Brunda, Martina Fiedler, Gregor Fischer, Stefanie Hermann, Sigrid Hogeback, Norbert Joos, Heinrich Thedor Kayser, Monika Marxen, Paul Mei, Bernd Mumm, Jörg Pfennig, Ottilie Raabe, Jutta Rautenbach, Theodor Roppel, Hans-Josef Rygol, Oskar Scheliga, Barbara Schulze, Bernhard Steinmetz, Walter und Barbara Szyska, Annemarie Wallraf, Erhard Weber, Karin Ziemek, Max Zimmermann