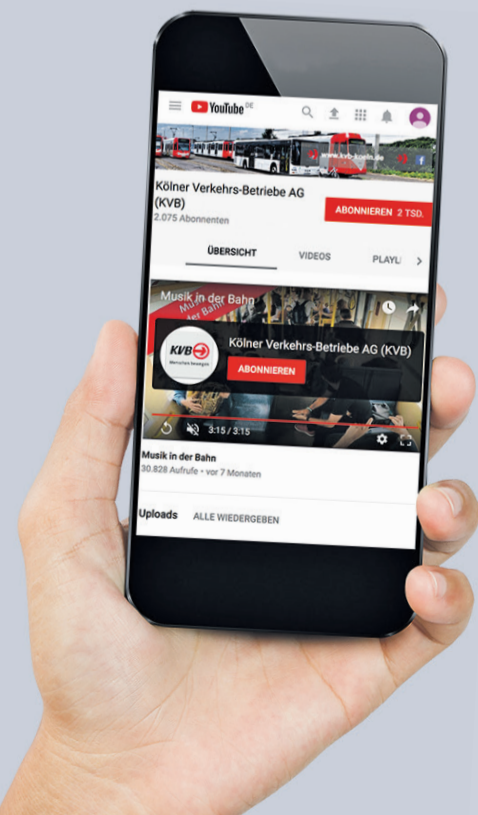


Köln

Mehr Informationen, Filme und Bilder rund um die Kölner Verkehrs-Betriebe im Internet:

www.youtube.com/kvbag



ÖKOSTROM

Alternative Gewinnung von Energie gewinnt im ÖPNV immer mehr an Bedeutung

3

OST-WEST-ACHSE

Die nächsten Schritte auf dem Weg zur Ertüchtigung der wichtigen Verkehrsverbindung

4

JUBILÄUM

Eine Zeitreise: Rückblick auf ein halbes Jahrhundert U-Bahn-Bau in Köln

8

Feierliche Eröffnung der neuen Stadtbahn-Haltestelle „Görlinger-Zentrum“. Mit dabei waren Verkehrsdezernentin Andrea Blome (5. v. l.) und KVB-Chef Jürgen Fenske (7. v. l.)



Ein kleiner Schritt in die richtige Richtung

Einweihung der neuen Stadtbahn-Haltestelle „Görlinger-Zentrum“ als wichtige Verlängerung der Linie 3 – Kosten von zwölf Millionen Euro

Das Streckennetz der KVB ist länger geworden. Und zwar um 0,25 Prozent. Klingt nach wenig, ist aber durchaus von Bedeutung. Die 600 Meter Verlängerung führen von der bisherigen Endhaltestelle „Olenhauerring“ der Linie 3 bis zur neuen Haltestelle „Görlinger-Zentrum“. Am 25. August wurde die Station mit Vertretern aus Politik und Verwaltung, den ausführenden Firmen und beteiligten KVB-Mitarbeitern eingeweiht. Pünktlich zum Schulbeginn wurde zwei Tage später der reguläre Betrieb aufgenommen.

Intensive Beteiligung. „Ein kleiner Schritt für die KVB, aber ein großer für die Menschen, die hier leben“, sagte Jürgen Fenske. Etwa 5.800 Bürger im Umkreis von 600 Metern werden von der neuen Verbindung profitieren. Unglaubliche 50 Jahre hat es gedauert, das Vorhaben endlich zu realisieren. In dieser Zeit gab es immer wieder Einwände: Mal waren die Anwohner mit der Streckenführung nicht einverstanden, mal hielt der

Zuschussgeber die Kosten für einen ehemals in Betracht gezogenen unterirdischen Anschluss für zu hoch. Der Rat der Stadt Köln beauftragte daraufhin im Jahr 2006 die Verwaltung, mehrere Varianten für eine oberirdische Weiterführung zu planen, wobei Anbindungen beziehungsweise Endhaltestellen im Bereich der Tollerstraße, des Schumacherings und des Buschweges untersucht werden sollten. Nach einer intensiven Bürgerbeteiligung wurde beschlossen, die Variante „Schumacherherring Schule“ umzusetzen.

Konkrete Planung. Im September 2009 wurden die konkreten Planungen aufgenommen, die erforderlichen Genehmigungen und Fördergelder beantragt. Im Dezember 2015 lag ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vor und nach einer europaweiten Ausschreibung im Jahr 2017 wurden die Aufträge vergeben. Im Februar 2018 wurde mit den Arbeiten an der Strecke begonnen, die sechs Monate dauerten und nun termingerecht abgeschlossen werden konnten.

Budget eingehalten. „Der Ausbau des ÖPNV ist dringender nötig denn je“, sagte Andrea Blome, Beigeordnete für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur. „Und auch ein kleiner Schritt ist ein Schritt in die richtige Richtung. Ich freue mich darüber, dass wir in der vorgesehenen Zeit fertig geworden sind und das geplante Budget eingehalten wurde.“ Die Gesamtkosten für die Maßnahme liegen bei rund zwölf Millionen Euro, von denen rund 90 Prozent durch das Land Nordrhein-Westfalen getragen werden. Für die Anwohner ein riesiger Gewinn: Ab jetzt geht es für sie mit der Linie 3 in 22 Minuten ohne Umstieg bis zum Neumarkt.



Einfach den QR-Code scannen und in einem Video mehr erfahren:



KVB erneuert Bahnflotte

Deutlich mehr Kapazität auf der Linie 1 geplant

Die KVB forciert die Modernisierung ihrer Bahnflotte: Nachdem bereits mit der Düsseldorf Rheinbahn 20 Hochflurfahrzeuge bestellt wurden, hat die KVB jetzt den Kauf von Niederflurbahnen ausgeschrieben. Zunächst sollen 62 Fahrzeuge mit einer Länge von circa 60 Metern („Langzüge“) sowie zwei circa 30 Meter lange Niederflurfahrzeuge beschafft werden. Die Langzüge sollen 124 Fahrzeuge der Baureihe K4000 ersetzen. Nach der Ertüchtigung der Ost-West-Achse sollen auf der Linie 1 und später auf der Linie 9 rund 90 Meter lange Zugverbände fahren, um die Kapazität zu erhöhen.

Hohe Anforderungen. Die Anforderungen an die Fahrzeuge sind genau vorgegeben: vom Grundkonzept über die Gestaltung, die Informations- und Kommunikationseinrichtungen bis hin zu technischen Innovationen wie etwa Fahrerassistenzsystemen zur Kollisionswarnung. Klimaanlage gehören

ebenso zu den Vorgaben. Die Auftragsvergabe ist für Anfang 2020 geplant. Ab 2022 sollen zwei Lang- und zwei Kurzzüge getestet werden, die Auslieferung der Serienfahrzeuge ist ab Mitte 2023 vorgesehen. Die Kosten für diese Serie liegen voraussichtlich bei rund 450 Millionen Euro.



Die Bahnen der Baureihe K4000 sollen nach und nach ersetzt werden

Seilbahnbetrieb erst 2019

Die Kölner Seilbahn wird erst 2019 ihren Betrieb wieder aufnehmen. Nach dem Stopp im Juli 2017 war eine umfangreiche Sicherheitsuntersuchung durchgeführt worden. Zudem wurden Gespräche mit der Aufsichtsbehörde geführt, die eine Überarbeitung der Berge-Richtlinie als notwendig erachtet. Speziell geht es um die Frage, wie eine eventuelle Bergung an beiden Ufern des Rheins sicher und schnell vonstattengehen kann, wenn sich dort bei Großveranstaltungen viele Menschen aufhalten und Fahrzeuge Anfahrtswege versperren können. Die Erarbeitung nimmt Zeit in Anspruch, daher lohnt ein Saisonstart in diesem Jahr nicht mehr.

KurzTakt

Weidenpesch
Arbeit geht voran

In Weidenpesch entsteht neben der KVB-Hauptwerkstatt eine Abstellanlage für 64 Stadtbahnwagen. Inzwischen wurde das Baufeld frei gemacht. Dafür mussten drei alte Bunker entfernt, ein Gleisanschluss zurückgebaut und Oberboden abgetragen werden. Zudem wurde ein altes Holzlager demontiert. Mit über 1.000 Bohrungen suchten Fachleute Kampfmittel aus dem Zweiten Weltkrieg. Außerdem wurden acht Rigolen zur Versickerung von Regen eingebaut. Die nötigen Lkw-Fahrten werden über die Straße Simonskaul geführt, sodass große Teile der angrenzenden Häuser vom Verkehr verschont bleiben. Ein Teil des Abbruchmaterials wurde zerkleinert und für die Baustraße verwendet.

📍 www.kvb.koeln/abstellanlage-weidenpesch

Stellwerk
Bunte Gestaltung



An der linksrheinischen Auffahrt zur Mülheimer Brücke befindet sich ein neues Stellwerk der KVB, das von der Architektin Ute Piroeth entworfen wurde. Die Fassade des Gebäudes hat eine farbenfrohe Gestaltung. Zu entdecken sind angeordnete Zeichen des Flaggenalphabets. Wer dieses aus der Schifffahrt kennt, kann die Geschichte „Stiüßungen – Autobus-S“ von Raymond Queuneau lesen. Die Geschichte stellt, genauso wie die Wahl des Flaggenalphabets, den Bezug zur Mobilität her. Die künstlerische Umsetzung übernahm Wolfgang Rüppel.

Barbarossaplatz
Weichen getauscht

Vier Weichen, eine Rautenkreuzung und einen Gleisbogen hat die KVB Mitte September am Barbarossaplatz ausgetauscht. Freitags um 20 Uhr ging es los, montags um 4 Uhr konnte der Verkehr wie gewohnt fließen. Zeitweilig waren zehn Schweißergruppen parallel im Einsatz, um die Dauer der Beeinträchtigungen so kurz wie möglich zu halten. Betroffen von Sperrungen waren neben dem Kfz-Verkehr die Stadtbahn-Linien 12, 15, 16 und 18.



Projektleiter Lars Mörl erläutert Aufbau und Wirkungsweise des nachzurüstenden Filters

Verbesserung der Luftqualität

Mit der Nachrüstung von knapp 200 Dieselnissen leisten die Kölner Verkehrs-Betriebe einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz

Die KVB lässt 194 Busse nachrüsten, um deren Abgasstandard zu verbessern und einen weiteren Beitrag zur Luftreinhaltung in Köln zu leisten. Damit werden die eigenen Dieselnisse und solche von Subunternehmern, die bereits den Standard Euro V oder EEV erfüllen, auf das Niveau des Standards Euro VI gebracht. Das einzubauende Abgasminderungssystem senkt den Ausstoß von Stickstoffoxiden (NO_x) um mindestens 85 Prozent. Während bei Euro V und EEV noch ein Stickstoffoxid-Ausstoß von zwei Gramm NO_x je Kilowattstunde (kWh) Motorleistung erlaubt war, liegt der Grenzwert bei Euro VI mit 0,4 g NO_x je kWh weit darunter. Bereits jetzt trägt die KVB nennenswert zur Luftreinhaltung bei. Über alle Bus- und Stadtbahn-Linien betrachtet, stößt die KVB lediglich 0,135 Gramm NO_x je Fahrgast-Kilometer aus. Feinstäube stoßen die KVB-Busse ebenfalls nicht aus. Bereits seit einigen Jahren ist die gesamte Flotte mit der grünen Plakette ausgestattet.

Isolierte Teile. Die Umrüstung funktioniert, indem unterhalb des Partikelfilters ein weiteres Gefäß in etwa gleicher Größe eingebaut wird. In dieses werden sowohl die gefilterten Abgase als auch eine Ad-Blue genannte Flüssigkeit eingeleitet. Das auf Harnstoff basierende Ad-Blue verwandelt sich bei den hohen Betriebstemperaturen in Ammoniak und reduziert Stickoxide in den Abgasen. Um die benötigte Temperatur zu halten, sind Teile der Anlage isoliert.

Anpassung der Technik. Die Kosten der Umrüstung belaufen sich auf geschätzte 24.000 Euro je Bus. Die Gesamtkosten von über 4,6 Millionen Euro werden zum Teil aus dem „Sofortprogramm Saubere Luft“ des Bundes gedeckt. Die KVB wird einen Antrag auf Förderung der Maßnahme aus dem Sofortprogramm in Höhe von 80 Prozent stellen. Nach Bewilligung und erfolgreicher Ausschreibung wird die Anpassung der Technik etwa ein halbes Jahr dauern.

Elektrisch antreiben. Busse mit einem niedrigeren Abgasstandard als Euro V werden mit den nächsten Neubeschaffungen aus der Flotte genommen. Somit lohnt eine Nachrüstung bei diesen Fahrzeugen nicht mehr. Die Tage der Busse mit Euro IV und Euro III sind insbesondere deshalb gezählt, weil bis 2021 die linksrheinischen Linien 141, 145 und 149 sowie die rechtsrheinischen Linien 150, 153 und 159 auf den Betrieb mit E-Bussen umgestellt werden. Hierfür werden 50 E-Busse beschafft, an deren Kosten sich das Land Nordrhein-Westfalen mit 13,3 Millionen Euro beteiligt. Diese erste Ausbaustufe der E-Mobilität im Busverkehr folgt – unter dem Namen „Smart City KVB“ – auf die sehr erfolgreiche Umstellung der Linie 133 vom Diesel- und Batteriebetrieb im Dezember 2016. Nach 2021 soll die Umstellung auf die E-Mobilität im Busverkehr weitergehen. Beabsichtigt ist, bis 2030 die gesamte Busflotte der KVB elektrisch anzusteuern. Einen entsprechenden Beschluss hat der Rat der Stadt Köln gefasst.

Perfekte Einladung

Schöne Stadtbahn zum 40-jährigen Bestehen des Museums für Ostasiatische Kunst Köln

KVB-Chef Jürgen Fenske sprach von einem „Kleinode“, das die ohnehin „wohl schönste Bahnflotte Deutschlands“ bereichert: Mit einer kunstvollen Stadtbahn gratuliert die KVB dem Museum für Ostasiatische Kunst zum 40-jährigen Bestehen am heutigen Standort. Die Bahn wird zunächst für ein Jahr auf den Linien 1, 7, 9, 12 und 15 fahren.

Berühmte Motive. „Mit unserem Geschenk, dieser besonders gelungenen Museumsbahn, wollen wir noch mehr Menschen zu den Schätzen des einmaligen Museums für Ostasiatische Kunst locken“, so

Fenske. Museumsdirektorin Adele Schombs zeigte sich begeistert: „Ich kann mir keine bessere Einladung in unser Haus vorstellen als diese Bahn, auf der berühmte Motive unserer Holzschnittsammlung locken. Mein herzlicher Dank gilt der KVB, die diesen wunderschönen – und in Deutschland einzigartigen – Zug für uns auf die Schiene gebracht hat.“

Klassische Architektur. Köln besitzt das älteste Museum für Ostasiatische Kunst in Europa. 1913 am Hansaring eröffnet, beherbergt es einzigartige Kunstschatze aus China, Korea und Japan. Mit den Aus-



Echter Hingucker: Diese Stadtbahn lockt die Menschen zu einem Museumsbesuch

stellungen „Das gedruckte Bild. Die Blüte der japanischen Holzschnittkultur“ (bis 30. September 2018) und „Alles unter dem Himmel. 40 Jahre Museum für Ostasiatische Kunst Köln“ (17. November 2018 bis 30. Juni 2019) feiert das Haus das 40-jährige Bestehen seines Baus am Aachener Weiher. Dieser wurde vom japanischen

Architekten Kunio Maekawa entworfen und fügt sich ganz im Sinne der klassischen japanischen Architektur harmonisch in die Parklandschaft am Aachener Weiher ein. Im Zentrum der Anlage steht der von dem japanischen Bildhauer Masayuki Nagare in der Tradition japanischer Meditationsgärten gestaltete Landschaftsgarten.

Ökostrom ohne Emissionen

Im Stadtbahnbetrieb wird jährlich der Ausstoß von 57.000 Tonnen CO₂ vermieden

Die Kölner Verkehrs-Betriebe und die RheinEnergie haben Ende August die „Ökostrom-Bahn“ präsentiert. Das Verkehrsunternehmen setzt für den Betrieb ihrer zwölf Stadtbahn-Linien Ökostrom ein und spart dadurch rund 57.000 Tonnen Kohlendioxid (CO₂) jährlich. Die „Ökostrom-Bahn“ von KVB und RheinEnergie soll dokumentieren, dass alle 382 Bahnen der KVB zu 100 Prozent emissionsfrei auf und unter Kölns Straßen unterwegs sind. Darüber hinaus wollen die Stadtwerke-Unternehmen mit dieser Bahn dafür werben, aus Klimaschutzgründen Ökostrom einzusetzen und den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu nutzen.

Schadstoffe vermeiden. Der ÖPNV leistet bekanntlich ohnehin einen wichtigen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz. Verglichen mit einem Pkw können die Fahrgäste deutlich Emissionen vermeiden: Ein Kleinwagen mit einem Verbrauch von 5,9 Liter Benzin auf 100 Kilometern stößt laut der Prüfgesellschaft DEKRA beispielsweise 140 Gramm CO₂ je Kilometer aus.

Ohne CO₂-Ausstoß. Darüber hinaus hat die KVB in den letzten Jahren die Klima- und Umweltschutzbilanz konsequent ausgebaut. So wurde 2015 das KVB-Rad eingeführt, was jährlich zu rund 2,3 Millionen CO₂-freien Kilometern in Köln beiträgt. Die Umstellung der Bus-Linie 133 auf den E-Bus-Betrieb Ende 2016 vermeidet den Ausstoß von rund 520 Tonnen CO₂ je Jahr. Bis

Der ÖPNV spielt eine wichtige Rolle beim Klimaschutz

2021 werden weitere sechs Linien von Dieselbetrieb auf den Einsatz von E-Bussen mit Ökostrom umgestellt. Damit fahren dann insgesamt 59 E-Busse, etwa ein Viertel der KVB-Flotte, ohne CO₂-Ausstoß.

Erneuerbare Energie. Die RheinEnergie ist der Partner bei der Entwicklung der E-Mobilität in Köln und der Region. Neben der Kooperation

mit der KVB baut das Unternehmen zum Beispiel sein TanKE-Netzwerk für batteriebetriebene Autos aus und bietet Landstrom-Infrastruktur für die Binnenschifffahrt. Konsequenterweise investiert die RheinEnergie in erneuerbare Energien. So wurden beispielsweise kürzlich drei deutsche Windparks mit einer Leistung von 33 Megawatt erworben. Auch investiert der Energieversorger in Zukunftstechnologien – wie etwa eine innovative Solardachpfanne, die sowohl Strom als auch Warmwasser liefert. Durch die Fernwärmeversorgung mittels Kraft-Wärme-Koppelung reduziert die RheinEnergie den lokalen Ausstoß von Klimagasen und Luftschadstoffen maßgeblich.

Zahlreiche Aktivitäten. Daseinsvorsorge, Klimaschutz und Luftreinhaltung sind für die Unternehmen des Konzerns Stadtwerke Köln (SWK) ein zentraler Auftrag. Über die zahlreichen Aktivitäten informiert der SWK-Nachhaltigkeitsbericht 2017 auf der Website der Stadtwerke:

📍 www.stadtwerkekoeln.de



RheinEnergie-Vorstand Dr. Dieter Steinkamp (l.) und KVB-Chef Jürgen Fenske präsentieren die „Ökostrom-Bahn“

Ein Punkt, an dem alles zusammenkommt

An zehn neuen Mobilstationen werden unterschiedliche Verkehrsmittel angeboten

Hinter dem Bahnhof Deutz wurde im Sommer die Mobilstation Charles-de-Gaulle-Platz eröffnet. Weitere solcher Stationen finden sich am Bahnhof Mülheim, in der Steegerwaldsiedlung – nahe der KölnMesse – und an sieben weiteren Standorten, vor allem im Stadtbezirk Mülheim. Dort können sich Verkehrsteilnehmer Leihräder und CarSharing-Autos ausleihen, Bus- und Bahnhaltstellen befinden sich in der direkten Umgebung. Die Mobilstationen dienen dazu, Menschen vollständige Mobilität zu ermöglichen und dabei auf die Nutzung eines eigenen Autos zu verzichten. Angeboten werden auch E-CarSharing-Autos und E-Bikes. Mobilstationen sind eine Basis des weiterentwickelten Umweltverbun-

des, zu dem auch moderne Informations- und Buchungsdienste über Mobiltelefone gehören. In Köln werden die Stationen vor allem durch Kölner Stadtverwaltung, KVB, Cambio CarSharing und RheinEnergie entwickelt.

Clevere Möglichkeiten. Die Konzentration der verschiedenen Angebote an einem Punkt dient aber vor allem einem pragmatischen Ziel: Gezeigt werden soll, welche cleveren Möglichkeiten der Fortbewegung es gibt. Im Zeitalter der „Sharing Oeconomy“, also des Teilens, haben sich neben den Klassikern Bus, Bahn und Taxi verschiedene weitere Angebote entwickelt. An Mobilstationen werden diese zusammengeführt. Diese Örtlichkeiten befin-

den sich dort, wo viele Menschen automatisch vorbeikommen, in der Schnittmenge von Wegen an Bahnhöfen, in Wirtschaftsarealen oder in Wohnquartieren. Die Europäische Union fördert mit dem Programm „GrowSmarter“ den Aufbau von Mobilstationen. Insgesamt 25 Mil-

lionen Euro stehen unter anderem für solche Projekte zur Verfügung. Neben Köln nehmen Barcelona und Stockholm am Programm teil. Diese drei „Leuchttürme“ sollen in andere Städte Europas ausstrahlen, um in diesen Folgeprojekte zu initiieren.



Blick auf die neue Mobilstation am Charles-de-Gaulle-Platz

KurzTakt

Ticket-Automaten
Austausch abgeschlossen



Die KVB hat den Austausch ihrer Ticket-Automaten abgeschlossen. Insgesamt wurden 112 neue stationäre Geräte für den Einsatz an Haltestellen aufgestellt sowie 738 mobile in die Busse und Stadtbahnen eingebaut. Im Vergleich zu den alten Automaten weisen die neuen viele Vorteile auf. So können die Kunden an allen neuen Geräten mit EC- und Kreditkarte (Visa und Mastercard) sowie über Girogo zahlen, weiterhin mit Geldkarte und Münzen. Zuvor war lediglich an wenigen Haltestellen die Zahlung mit EC-Karte möglich. In allen Automaten ist das gesamte Ticket-Sortiment des VRS erhältlich. Mit der Warenkorb-Funktion können bis zu zwei unterschiedliche Ticketarten und insgesamt bis zu zehn Fahrscheine gleichzeitig gekauft werden.

Mobilität
Der Mix macht's

Nur noch 35 Prozent der Kölner nutzen laut aktueller infas-Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ vor allem das Auto. 2006 waren es noch 43 Prozent. Der Anteil der Radfahrer hat zugleich von zwölf auf 19 Prozent zugenommen. Der Anteil des ÖPNV liegt weiterhin bei etwa 20 Prozent. Dabei ist Köln laut Bundesverband CarSharing unter den vier Millionenstädten Deutschlands die Stadt, mit dem besten Angebot. Auf 1.000 Kölner kommen 1,27 CarSharing-Autos. Nur Karlsruhe, Stuttgart und Freiburg haben – wenngleich keine Million Einwohner – eine noch dichtere Versorgung. Inzwischen gibt es in Köln neben dem KVB-Rad drei weitere Leihradanbieter und einen für Lastenräder. Die gewachsene Konkurrenz stört die Entwicklung des KVB-Bikes nicht. Mit mehr als 4.000 Ausleihen pro Tag ist die Nachfrage aktuell so groß wie nie zuvor.

Social Media
Neuer Info-Kanal

Die KVB bietet ihren Kunden nun im ersten Pilotprojekt Informationen über den Social-Media-Kanal WhatsApp. Über den Dienst können Stellenausschreibungen abonniert werden und außerdem der KVB-Newsletter mit Informationen zu Baustellen, Kundenvorteilen, Gewinnspielen, Events und anderen aktuellen Themen. Der kostenfreie WhatsApp-Kanal ist ein reiner Info-Kanal, Anfragen werden nicht beantwortet. Online-Registrierung:

📍 www.kvb.koeln/whatsapp

KurzTakt

Daten & Fakten

Bürgerbeteiligung in Zahlen

• Für den 17. März 2018 luden Stadt Köln und KVB alle Bürger zu einem „Dialog-Forum“ ins Rathaus ein. Kommuniziert wurde dies über die Medien, die am 5. März bei einer Pressekonferenz informiert worden waren, zudem über KVB-Blog, Facebook sowie Twitter & Co.

• 2.000 Plakate wurden ausgehängt, 22.000 Flyer in den KundenCentern, dem Bürgerzentrum und in den Stadtbahnen ausgelegt. 28.000 Flyer gingen per Post an die Anwohner entlang der Strecke.



• An mehreren Sams- und Sonntagen vor der Auftaktveranstaltung und der Auswertungskonferenz stand eine Bahn auf dem Neumarkt, in der Fachleute informierten. Um auf die Aktionen und Veranstaltungen aufmerksam zu machen, machte sich ein Ost-West-Achsen-Lastenradfahrer auf den Weg. KVB-Servicekräfte verteilten damit in der City Flyer.



• Eingeladen wurden die Bürger zu dem über Texte auf den Anzeigetafeln an den Haltestellen. Abo-Kunden der KVB erhielten einen Newsletter. Dazu wurde berichtet auf den Websites von Stadt und KVB sowie in der „KölnTakt“.

• 450 Bürger nahmen am „Dialog-Forum“ teil. In den Konsultationsgruppen arbeiteten 200 Kölner. Zur Auswertungskonferenz am 30. Juni, über die ebenfalls intensiv informiert wurde, kamen 250 Bürger.

• 113 Eingaben mit Anregungen, Rückfragen oder einem Votum von Bürgern, Initiativen und Verbänden sind per Mail und Post bei Stadt und KVB eingegangen, die alle beantwortet und in das Verfahren eingebracht wurden.

Weitere Informationen gibt es unter:
www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/ost-west-achse

Ost-West-Achse: Große Chance für den Neumarkt



Umbau soll mehr Kapazität für den Stadtbahnbetrieb schaffen, aber auch städtebauliche Perspektiven eröffnen

Mehrere Hundert Bürger haben sich in den vergangenen Monaten bei zahlreichen Veranstaltungen kompetent und engagiert mit den Planungen zum Ausbau der Ost-West-Achse auseinandergesetzt. Dafür gab es bei der Auswertungskonferenz Ende Juni ausdrückliches Lob von Oberbürgermeisterin Henriette Reker, Verkehrsdezernentin Andrea Blome und KVB-Chef Jürgen Fenske. Darüber, dass die Kapazitäten auf der Ost-West-Achse durch 90 Meter lange Züge erhöht, der Autoverkehr reduziert und die Aufenthaltsqualität entlang der Trasse verbessert werden müssen, herrschte Einigkeit. Eine zentrale Frage

allerdings wurde kontrovers diskutiert und ist noch offen: Sollen die geplanten Langzüge auf der Linie 1 oberirdisch oder unterirdisch fahren? Die KölnTakt beantwortet hier häufig gestellte Fragen zu dem Projekt.

Warum muss die Linie 1 künftig durch 90 Meter lange Züge befahren werden? Schon heute stößt die Linie 1 an ihre Kapazitätsgrenze. In der Hauptverkehrszeit passen keine zusätzlichen Fahrgäste mehr in die knapp 60 Meter langen Züge. Proppenvolle Bahnen aber sind das Gegenteil von einem attraktiven ÖPNV. Für die 90-Meter-Züge müssen die Sta-

tionen auf 80 Meter verlängert werden. Damit schafft die KVB bis zu 50 Prozent mehr Platzkapazität. Später soll auch die Linie 9 für 90-Meter-Züge ausgebaut werden.

Reicht denn das Konzept einer zweigleisigen Führung auf der Ost-West-Achse aus? Ja. Denn die Ost-West-Achse ist nur ein Teil des gesamten ÖPNV-Bedarfsplans. Dieser sieht den Streckennetzausbau etwa nach Rondorf/Meschenich und gleichfalls nach Mülheim-Süd/Stammheim-Flittard, die Verlängerung der Linie 13 im Linksrheinischen, die Anbindung von Widdersdorf an das Stadtbahn-Netz, die Verlän-

gerung der Linie 7 in Zündorf sowie eine rechtsrheinische Gürtellinie vor. Dieses Paket bedeutet für den ÖPNV in Köln einen großen Sprung nach vorn. Die höchste Priorität hat unter all diesen Maßnahmen aber die Linie 1.

Gefährdet der hohe Finanzbedarf für die Ost-West-Achse die anderen Vorhaben? Nein. Jedes Projekt wird für sich betrachtet und bei einem positiven Kosten-Nutzen-Faktor von Bund und Land gefördert. Im Übrigen ist die Ost-West-Achse auch für andere Stadtteile wichtig, etwa für eine spätere Schienenanbindung nach Neubrück.

Was kosten die einzelnen Varianten? Die oberirdische Variante kostet nach dem jetzigen Stand 250 Millionen Euro, die kurze Tunnelvariante 300 Millionen, die Variante bis zum Rudolfplatz 560 Millionen, bis zum Aa-

chener Weiher 760 Millionen und bis Melaten 1,05 Milliarden Euro. Die Variante mit Unterquerung des Rheintunnels wird mit 1,13 Milliarden Euro veranschlagt.

Sind diese Zahlen schon „amtlich“? Nein. Das ist erst nach einer Feinplanung möglich. Die jetzigen Zahlen sind Schätzungen der Bauingenieure.

Was spricht für eine oberirdische Variante? Der Kosten-Nutzen-Faktor von 1,8, das heißt, man kann sicher von einer Förderung von Bund und Land ausgehen. Und die kürzere Bauzeit.

Was spricht für die unterirdische Variante? Es gibt keine Millionenstadt in Europa, die auf eine U-Bahn verzichten kann. Sie hat die höchste Leistungsfähigkeit und garantiert wegen wegfallender

Konflikte mit dem Individualverkehr eindeutig bessere Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit. Heruntergerissene Fahrleitungen zum Beispiel legen immer wieder den KVB-Betrieb lahm und sorgen oft auch für lange Staus auf den Straßen. Eine oberirdische Trasse müsste auf der Höhe vom Kunsthaus Lempertz die Straße kreuzen. Bei 60 Zugbewegungen stündlich sind Staus programmiert. Zudem ergeben sich bei einer unterirdischen Lösung neue städtebauliche Gestaltungsmöglichkeiten.

Wird die Innenstadt eine einzige Baustelle? Ja und nein. Die U-Bahn wird weitestgehend im unterirdischen Schildvortrieb gebaut werden können und die Oberfläche wird abgedeckt. Aber dennoch bleibt es eine Baustelle mit Baustelleneinrichtungen. Während der Bauzeit wird der Bahnbetrieb durch oberirdische provisorische Haltestellen aufrechterhalten.

Viele Möglichkeiten

Eine unterirdische Streckenführung der Ost-West-Achse würde neue Gestaltungsmöglichkeiten für den Neumarkt eröffnen



OB Henriette Reker sprach beim „Dialog-Forum“ im Kölner Rathaus

Parteivorschläge

Vier der im Stadtrat vertretenen Fraktionen haben eigene weitere Varianten zum Ausbau der Ost-West-Achse ins Spiel gebracht. Nachfolgend die Anregungen aus der Politik in der Übersicht:

Bündnis 90/ Die Grünen



Die Variante von Bündnis 90/Die Grünen sieht die oberirdische Lösung vor, jedoch mit einer Verkehrsberuhigung zwischen Heumarkt und Rudolfplatz und einer Führung des Durchgangsverkehrs über die Bäche.

CDU



Die CDU-Fraktion schlägt einen Tunnel vom Heumarkt bis hinter die Haltestelle Moltkestraße vor. Der Abzweig der Linie 9 soll so erfolgen, dass die Haltestelle Mauritiuskirche erhalten bleibt.

FDP



Die FDP möchte zusätzlich einen Tunnel vom Heumarkt bis Melaten mit einem neuen unterirdischen Abzweig der Linie 7 Richtung Dürener Straße sowie einem Abzweig der Linie 9 mit dem Erhalt der Haltestelle Mauritiuskirche geprüft wissen.

SPD



Die SPD schlägt einen Rheintunnel für die Linien 1 und 9 vor, der hinter der Moltkestraße an die Oberfläche kommt. Die Linie 7 bleibt oberirdisch und fährt hinter dem Neumarkt auf dem Weg der heutigen Linie 9.

Plätze sollen „atmen“

Aufenthaltsqualität wird verbessert – Der Rat soll im Dezember entscheiden

Die Errichtung der Ost-West-Achse soll nicht nur die dringend benötigten Kapazitäten für den Stadtbahnbetrieb der KVB schaffen und damit den ÖPNV in Köln attraktiver machen. Sie soll außerdem neue stadtebauliche Perspektiven eröffnen sowie die Aufenthalts- und damit auch die Lebensqualität auf den Straßen und Plätzen entlang der Trasse verbessern. Die Straßenräume können und müssen im Zuge eines solchen Umbaus neu aufgeteilt werden. Dabei gilt es, die Interessen nicht nur der ÖPNV-Nutzer, sondern ebenso die der Anlieger, der Auto- und Radfahrer sowie der Fußgänger zu berücksichtigen.

Beispiel Neumarkt. Die Bündelung des Autoverkehrs in West- und Osttrichtung auf seiner Südseite lässt den derzeit vom Verkehr eingeschlossenen Neumarkt wieder „atmen“ und zu einem richtigen Platz werden. Bei der oberirdischen Führung der Stadtbahn entsteht eine viergleisige Haltestelle auf der Südseite des Neumarkts, bei einer unterirdischen Stadt-

bahn wird dieser Raum für den Neumarkt gewonnen. Der Rudolfplatz und die Aachener Straße werden durch die Umgestaltung erheblich gleichfalls an Qualität gewinnen.

Vergleichende Bewertung. Bei den Planungen für die Errichtung der Ost-West-Achse wurden neben einer oberirdischen Lösung vier Tunnelvarianten zwischen Heumarkt und Melaten in Betracht gezogen. Um festzustellen, ob diese sich baulich realisieren lassen, wurde ein Gutachten zur verkehrlichen Machbarkeit beauftragt, bei der die Streckenabschnitte an der Oberfläche untersucht wurden. Nach ersten Ergebnissen wurde ergänzend eine Studie zur städtebaulichen Integration vergeben. Im Verlauf des Verfahrens hat der Kölner Rat im Frühsommer noch zusätzliche Varianten eingebracht (s. Spalte rechts), die zunächst untersucht werden müssen. Die Ergebnisse sollen der Politik und bei einer Infoveranstaltung auch den Bürgern vorgestellt werden. Der Rat soll im Dezember eine Entscheidung treffen.



Die Stadtbahn-Linien, die auf der Ost-West-Achse unterwegs sind, brauchen dringend mehr Kapazitäten, um alle Fahrgäste transportieren zu können

Kosten-Nutzen-Faktor muss stimmen

Ausbau nur mit Förderung durch Bund und Land möglich

Großbauvorhaben wie der Ausbau der Ost-West-Achse können nicht alleine von Stadt und KVB finanziert werden. Um solche Projekte zu realisieren, kann eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) beantragt werden. Bei einer Bewilligung werden dann bis 90 Prozent der Baukosten vom Bund und dem Land NRW übernommen.

Komplexes Verfahren. Voraussetzung dafür ist die Durchführung einer „Standardisierten Bewertung“, die bei Verkehrswege-Investitionen bestimmter Größenordnungen obligatorisch ist. Es handelt sich um ein Verfahren zur gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Untersuchung von Verkehrsprojekten. Berechnet wird dieses Kosten-Nutzen-Verhältnis nach einem komplexen Verfahren, das letztmalig 2016 über-

arbeitet wurde. Seitdem können erstmalig auch Kapazitätsengpässe bei der Berechnung berücksichtigt werden – eine Chance für Köln und den dringend benötigten Ausbau der Ost-West-Strecke.

Maßnahmen vergleichen. Bei der Berechnung werden die Kosten des jeweiligen Vorhabens (rechte Seite der Waage) dem Nutzen (linke Seite) gegenübergestellt. Für alle Kriterien, die sich nicht unmittelbar in Geldeinheiten beschreiben lassen, wird ein monetärer Wert festgelegt und angesetzt. Am Ende ergibt sich hieraus eine Vergleichbarkeit verschiedener Maßnahmen beziehungsweise Varianten einer Maßnahme: Ist der Nutzen größer als die Kosten, liegt der Kosten-Nutzen-Indikator über 1. Nur Maßnahmen, die diese Bewertung erreichen, sind förderfähig.

Vorläufiges Ergebnis. Im Auftrag der KVB wurde eine erste Kosten-Nutzen-Abschätzung für die Ausbauvarianten der Ost-West-Achse durchgeführt. Vorerst ohne Beteiligung der Zuwendungsgeber, da die Planung noch nicht ausgereift ist. Vorläufiges Ergebnis: Von den in den vergangenen Monaten diskutierten Lösungen sind vermutlich

die oberirdische Variante, die kurze und die mittellange Tunnelvariante förderfähig. Dabei erreichen die oberirdische Variante, die kurze und die mittellange Tunnelvariante einen Kosten-Nutzen-Faktor über 1, ein Tunnel bis zum Aachener Weiher käme auf einen Kosten-Nutzen-Faktor von 0,98 und die Variante bis Melaten auf 0,7.



Die Grafik stellt die anfallenden Vor- und Nachteile einander gegenüber

KurzTakt

Engagement

Die KVB ist auf vielen Straßenfesten und bei anderen Veranstaltungen vertreten. Dabei kann gegen eine Spende das Glücksrad gedreht werden, oder ein Luftballon winkt als Geschenk. Die KVB reicht die Spenden an gesellschaftliche Organisationen weiter, die mit den Geldern arbeiten können und zugleich Aufmerksamkeit erfahren.

Kröten für Kröten



KVB-Kunden unterstützen ein Projekt zum Schutz der Wechselkröten mit 300 Euro. Das Spendengeld wurde beim Klimatag im Kölner Zoo gesammelt. Seit 2016 arbeitet der Kölner Zoo mit dem Naturschutzbund, der Uni Köln und der TU Braunschweig bei der Aktion zusammen. Projektleiterin Marion Densborn (2. v. l.) übergab den Scheck.

Hilfe für Kids

400 Euro konnte die KVB an den Förderverein Rheinstein übergeben. Der Verein unterstützt die Kinder- und Jugendarbeit der Einrichtung „Offene Tür Raderberg“. Dort gestalten junge Menschen mit Ferienprojekten, Kochen oder im Tonstudio ihre Freizeit. Das Geld kam während des Straßenfestes „Raderberg feiert“ zusammen.

Integration ermöglichen

Das Projekt „Welcome in Nippes“ der Evangelischen Kirche leistet im Veedel Integrationsarbeit. Kontakte und Beratung helfen Menschen, in Köln neue Wurzeln zu schlagen. Eine Spende in Höhe von 300 Euro, die vom Fest der Nippeser Bürgerwehr stammt, hilft bei der Arbeit vieler Ehrenamtler.

Impressum

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

VERANTWÖRTLICH:
Matthias Pesch
Redaktion: Stephan Anemüller, Sebastian Bauer, Gudrun Meyer, Matthias Pesch

MITARBEIT:
Martin Fernholz, Mario Klenner, Thomas Lipke

FOTOS:
KVB, Christoph Seelbach, Stephan Anemüller, Nabil Hanano, Ulrich Kaifer

LAYOUT UND PRODUKTION:
Creative DuMont Rheinland GmbH,
Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln
Geschäftsführung: Kay Clauberg,
Karsten Hundhausen

MEDIAVERKAUF:
MVR Media Vermarktung Rheinland GmbH,
Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln
Geschäftsführung: Carsten Groß,
Karsten Hundhausen, Matthias Lützenburger

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



So wird es gemacht: „Rot heißt stehen“, zeigt das Ampelmännchen an

Aufmerksamkeit kann Leben retten

Im Rahmen der Kampagne „Köln steht bei Rot!“ engagieren sich Polizei, Stadt Köln und KVB für mehr Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit ist ein ständiges Thema. Dabei sind Verstöße gegen rote Ampeln eine wesentliche Ursache für schwere Unfälle. Zuletzt verstarb Anfang September in Vogsang ein Mann, weil er bei Rot die Gleise der Stadtbahn überqueren wollte.

Auf Gefahren hinweisen. Gemeinsam engagieren sich Polizei Köln, Stadt und KVB bei der Kampagne „Köln steht bei Rot!“ in der beständigen Präventionsarbeit. Meist sind es Unachtsamkeit und Eile, die Menschen dazu verleiten, Ampeln zu ignorieren. Blick aufs Handy, Musik in den Ohren, die Kapuze über dem Kopf – schon wird das herankommende Fahrzeug übersehen. Schnell noch die Bahn am Gleis gegenüber erreichen – so kommt es zur Kollision mit der Bahn aus der anderen Richtung. Große Überraschungen erleben KVB, Polizei und Rettungskräfte bei Unfällen meist nicht mehr. Aber sie werden nicht müde, immer wieder auf die Gefahren hinzuweisen.

Schlechte Vorbilder. Selbst wenn dem Rotsünder – hoffentlich – nichts passiert, so befinden sich doch häufig Kinder und Jugendliche hinter ihm. Diese können die Gefahren im Verkehr nicht vollständig einschätzen, viele lernen noch. Sollen sie schlechten Vorbildern nacheifern – und dann das nächste Unfallopfer sein? Zu „Opfern in der ersten Reihe“ werden immer wieder auch die Fahrerinnen und Fahrer der KVB, die trotz vorausschauendem Fahren und eingeleiteter Gefahrbremmung am Ende zu häufig nur noch zusehen müssen und hoffen können.

Fotos als Anregung. Die Kampagne „Köln steht bei Rot!“ setzt deshalb bereits in Kindergärten und Schulen an. Im August fanden erneut Aktionstage in Kindergärten statt. Corinna Meyer-Stehen, Leiterin der städtischen Kindertagesstätte Eva-Hesse-Straße in Lövenich, berichtet: „Im Kita-Flur haben wir einige Erinnerungsfotos aufgehängt, sodass sich auch die Eltern informieren können. Täglich

bleiben viele Familien vor den Fotos stehen. Die Kinder berichten: „Bei Rot musst du stehen, bei Grün darfst du gehen.“ Und Elisabeth Hartwig, Leiterin der städtischen Kita Brühler Landstraße in Meschenich, meldet: „Die Kinder, auch die Jüngsten, sprechen täglich davon und schauen sich immer wieder das Plakat an.“ Auf eine solche Verbreitung der Präventionsarbeit setzen die Partner der Kampagne.

Weltkindertag

Beliebtes Motiv

Beim Weltkindertag-Fest am 23. September laufen die Ampelmenschen durch den Rheingarten in der Altstadt, sensibilisieren für Sicherheit im Verkehr und sind beliebtes Fotomotiv.

Der lächelnde Bus

Kids der Kopernikus Hauptschule gewannen bei „SchülerInnen gestalten einen Bus“

Lächeln im Bus ist ein Muss – SchülerInnen und Schüler der zehnten Klasse der Kopernikus Hauptschule in Porz machten sich dieses Motto zu eigen und gewannen damit im Wettbewerb „SchülerInnen gestalten einen Bus“ der KVB. In diesem Wettbewerb werden Schulklassen und -gruppen eingeladen, Gestaltungsvorschläge für die Außenseiten eines Busses zu entwickeln. Dadurch sollen sich die jungen Menschen mit dem öffentlichen Nahverkehr, mit den Fahrgästen und ihrer Umwelt auseinandersetzen.

Typisches Verhalten. Katrin Belasceeni, Arkadiusz Baron, Azra Baysöz,



Die Gewinner der Kopernikus Hauptschule mit KVB-Projektleiterin Sabine Käbbe (M.)

jungen Künstler in ihrer Erläuterung. Am Ende setzte sich der Entwurf mit den Smileys gegen neun weitere prämierte Entwürfe durch. Bürgermeisterin Elfi Scho-Antwerpes, die die Schirmherrschaft des Wettbewerbs übernommen hatte, würdigte in ihrer Laudatio das Werk: „Durch die Gestaltung wird die Offenheit dieser Stadt zum Ausdruck gebracht.“

Prämierte Entwürfe. Für die Außengestaltung des Busses, der seit Ende April auf den KVB-Linien

unterwegs ist, konnte die Unterstützung der emoji company GmbH gewonnen werden. Diese besitzt die Lizenzrechte an den digitalen Icons. Parallel zur öffentlichen Vorstellung des „lächelnden Busses“ wurden alle prämierten Entwürfe in einer kleinen Ausstellung im Foyer des KVB-Westforums in Braunsfeld präsentiert. Zudem befinden sich diese im KVB-Blog am Ende des Beitrages vom 17. April 2018:

👉 <https://blog.kvb-koeln.de>

Leichtsinn mit dramatischen Folgen

Tragische Bilanz, folgenschwere Konsequenzen: acht tödliche Unfälle mit Stadtbahnen in etwas mehr als sieben Monaten

Dienstag, 4.9.2018, 23:50 Uhr: Anruf der Leitstelle. „Wir haben einen Unfall zu vermelden. Haltestelle Westfriedhof in Bocklemünd, Linie 3 in Fahrtrichtung Mengenich. Ein Mann liegt unter der Bahn, vermutlich tot.“ Der Mann, ein Rollstuhlfahrer, fuhr aus dem Dunkeln heraus direkt vor die Bahn und war – wie später zu lesen war – sofort tot. Das Unfallteam der Polizei ist in so einem Fall sofort vor Ort und leitet alles Notwendige in die Wege. Es kümmert sich auch um den Fahrer, der nach einer Erstbehandlung mit einem Schock in die Traumaambulanz nach Merheim gebracht wird.

Erste Fragen. Der verunglückte 60-jährige Rentner ist bereits der achte Unfalltote in diesem Jahr. Drei Männer verstarben, weil sie ins Gleisbett fielen. Zwei waren stark alkoholisiert, einer kam an Karneval im Gedränge auf dem Bahnsteig zu Fall. Der vierte Mann – gerade einmal 25 Jahre alt – wollte über die Kupplung einer anfahrenden Stadtbahn springen und fiel. Seine Freunde mussten mit ansehen, wie er starb. Die Berichte, die im Nachhinein über die Vorfälle informieren, hören sich meist nüchtern an. Oft wird als erstes gefragt, wie das passieren konnte, ob der Fahrer vielleicht besser hätte reagieren und das Ganze damit hätte verhindern können. Wieso hat die KVB keine Ordner am Bahnsteig eingesetzt, Faltenbälge eingebaut oder zumindest rückwärtige Kameras, auf denen der Fahrer sehen kann, wenn jemand hinten auf die Kupplung steigt?

Oft keine Chance. Faltenbälge sind im Kölner Netz mit seinen engen Kurvenradien nicht

umsetzbar, auch rückwärtige Kameras wurden schon erprobt. 2005 wurden zwischen den Stadtbahnwagen im Übersteigungsbereich der Kupplungen vorstehende „Schürzen“ angebracht. Eine erfolgreiche Aktion – 13 Jahre lang gab es solche Unfälle nicht mehr. Aber unabhängig davon, welche Maßnahmen ergriffen werden, sie alle helfen nur bedingt: Im allerletzten Moment, in dem der Fahrer den Sollwertgeber, das „Gaspedal“ der Straßenbahnen, betätigt und losfährt, muss er nach vorne sehen. Wenn jemand in so einem Moment vor die Stadtbahn läuft, sich dagegen lehnt und in die Lücke zwischen den Wagen fällt oder auf die Kupplung springt, gibt es keine Chance mehr. Nicht für den, der möglicherweise fällt, und nicht für den Fahrer.

Verantwortung übernehmen. Unglücke dieser Art können weder durch Kameras noch durch andere Maßnahmen verhindert werden. Trotzdem werden in absehbarer Zeit alle Fahrzeuge aus dem Bestand mit Front- und Heckkameras ausgerüstet. Noch wichtiger als das ist es aber, dass alle Verkehrsteilnehmer für sich selbst und andere Verantwortung übernehmen. Nicht leichtsinnig sein, nicht abgelenkt, sondern aufmerksam und konzentriert am Geschehen teilnehmen und sich in der Stadt zu bewegen.

Drastisches Video. 2017 hatte die KVB eine Sicherheitskampagne durchgeführt. Zentraler Bestandteil war ein Film, der eine Frau zeigt, die bei Rot telefonierend mit Kinderwagen vor eine Bahn läuft. „Keine übertriebene Situation“, sagen die Bahn- und Busfahrer. „Solche und ähnliche Vorfälle



Eine Szene aus dem Film zur Sicherheitskampagne

erleben wir jeden Tag.“ Oft verhindert der Fahrer Schlimmeres. Und doch kommt es zu tödlichen Unfällen. Jeder davon ist eine schreckliche Tragödie. Für die Familien der Angehörigen und für die Fahrerinnen und Fahrer ebenfalls. Viele von ihnen werden diese Erlebnisse ein Leben lang nicht mehr los, und für manche bedeutet so ein Unfall den Verlust des Berufes (siehe Interview in der rechten Spalte).

Interview

Mit Diplom-Psychologin
Ursula Reimering
von der Sozialberatung der KVB
sprach die KölnTakt über die Angebote des Unternehmens für Fahrer, die in Unfälle verwickelt waren



1. Inwiefern werden Fahrerinnen und Fahrer auf mögliche Unfallsituationen vorbereitet?

Schon in den Fahrschulen werden diese Themen ausführlich besprochen. In der praktischen Ausbildung erleben die Fahrer bereits kritische Situationen, zum Beispiel durch unvorsichtiges Verhalten von Verkehrsteilnehmern. Mein Kollege Hans-Georg Issinger und ich stellen in den Fahrschulen das Betreuungskonzept der KVB vor, das sogenannte „Kölner Modell“.

2. Wie sieht dieses Modell aus?

Das „Kölner Modell“ gibt es schon seit den 1990er-Jahren. Nach einem Extremerlebnis kümmert sich noch vor Ort ein Kollege um den oder die Betroffene und begleitet ihn oder sie zum Betriebsärztlichen Dienst oder zur Traumaambulanz im Klinikum Merheim und von dort nach Hause. Ihnen wird angeboten, zeitnah einen Termin zur psychologischen Betreuung zu vereinbaren – entweder intern beim psychologischen Dienst oder bei einem externen Institut. Die psychologische Betreuung ist freiwillig, wird in der Regel aber gerne in Anspruch genommen. Das Kölner Modell beinhaltet daneben eine begleitete Fahrerprobung durch einen Fahrerlehrer und einen Psychologen sowie eine Begleitung durch Lehrer an den ersten Tagen nach der Rückkehr in den Liniendienst.

3. Und wenn ein Fahrer dauerhaft seinen Beruf nicht mehr ausüben kann?

Das lässt sich nicht generell beantworten, da jeder Mensch solche Ereignisse anders verarbeitet. Darum ist das „Kölner Modell“ flexibel, es stellt nur einen Rahmen dar. Reicht die ambulante psychologische Beratung nicht aus, besteht die Möglichkeit einer stationären Reha-Maßnahme. Auch ein vorübergehender Einsatz in einem anderen Arbeitsbereich ist möglich. Die meisten Betroffenen möchten unbedingt fahren, sollte es tatsächlich dauerhaft nicht möglich sein, werden andere Arbeitsalternativen geprüft.



Voller Tatendrang starteten die frischgebackenen Azubis in die Lehre

Rolle für die Auszubildenden spielen. Vor ihnen liegt eine erlebnisreiche Zeit. „Ich freue mich, dass dieser Raum heute Morgen so gut gefüllt ist, keiner von Ihnen die vor ihm liegenden Herausforderungen scheut und kurz vor dem Ausbildungsbeginn noch eine andere

Entscheidung getroffen hat“, sagte Thomas Kintgen.

Verschiedene Berufe. Und dann ging es gleich rein in die Praxis: Schon am ersten Tag besichtigten die neuen KVBlern den Betriebshof Nord und die Hauptwerkstatt

in Weidenpesch. „Uns ist wichtig, dass sich die neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter direkt mit dem Unternehmen KVB identifizieren können“, sagte Sophie von Saldern. Die KVB bildet derzeit insgesamt 190 Auszubildende in nicht weniger als sieben Berufen aus.

In den Untergrund



Vor 50 Jahren wurde die erste Kölner U-Bahn-Strecke eröffnet – Die Menschen waren von „ihrer“ U-Bahn begeistert

Am 11. Oktober 1968 wurde die erste Kölner U-Bahnstrecke zwischen Dom/Hbf. und Friesenplatz eröffnet. Schon Stunden vorher standen Menschenmassen vor den verschlossenen Eingängen und strömten die Treppen zum Bahnsteig hinunter, als die Rollgitter um 13.30 Uhr endlich hochgezogen wurden. Der Ansturm auf die neue U-Straßenbahn war enorm: Schon in der ersten Viertelstunde nach der Eröffnung fuhrn mehrere Tausend Menschen mit den beiden „U-Straßenbahnen“, die auf der 1,4 Kilometer langen Strecke zwischen den drei Stationen Friesenplatz, Appellhofplatz/Zeughaus und Dom/Hbf. pendelten. „Die Massen applaudierten. Dann drängten sie sich in die Wagen. Wie die Heringe waren die Fahrgäste aneinandergepresst“, berichtete die Kölnische Rundschau.

Beträchtliche Entlastung. Die Umstellung des Verkehrs von ober- auf unterirdisch verlief ohne Probleme, und die Begeisterung der Kölner für ihre neue U-Bahn war groß. Das entlastete die stark befahrenen Innenstadtstraßen und verkürzte die Fahrzeit beträchtlich. An anderen Stellen in der Stadt wurde bereits an U-Bahn-Tunneln gegraben, und bald schon fuhrn vier Straßenbahnlinien (5, 15, 21 und

23) nicht mehr oberirdisch über die Christoph- und Gereonstraße bis zum Bahnhofsvorplatz, sondern im Untergrund.

Netz zerstört. 1945 waren drei Viertel der Stadt und wichtige Verkehrsadern – wie die Brücken über den Rhein und weite Teile des einst dichten Straßenbahnnetzes – zerstört. Viele Strecken ließen sich nur noch in kurzen Abschnitten befahren. Zwar wurde sofort mit der Instandsetzung begonnen, und immer mehr Linien nahmen ihren Betrieb auf, aber es wurde auch schnell offensichtlich, dass das damals bestehende Straßenbahnnetz keineswegs optimal war: Der Hauptbahnhof war mit den Innenstadtlinien nur über eine Stichstrecke zum Kaiser-Wilhelm-Ring verbunden, eine Nord-Süd-Verbindung in die City fehlte ganz. 1956 beschloss der Rat der Stadt Köln daher einen Generalverkehrsplan, der die Weichen für die Zukunft stellte: Ein unterirdisches Schienennetz sollte die Innenstadt sowohl in Nord-Süd- als auch in Ost-West-Richtung zwischen den Ringen und dem Hauptbahnhof unterqueren.

Zu viele Autos. 1962 ging es endlich los mit dem Bau. Dass Bahnen inzwischen unterirdisch verkehren sollten, lag nicht zuletzt daran, dass sich

in den Wirtschaftswunder-Jahren immer mehr Menschen Autos anschaffen konnten und die brauchten Platz. Die vielen Pkws auf der Straße wirkten sich ungünstig auf den Straßenbahnverkehr aus, der sich deutlich verlangsamte. Anders als in den meisten anderen Städten wurde das neue Verkehrswegenetz aber nicht als reine U-Bahn ausgelegt, sondern zu einer in den Untergrund verlegten Straßenbahn umfunktioniert, die nach der Tunnelstrecke auf Straßenniveau weiterfahren konnte.

Sukzessiver Ausbau. Der Stadtrat beauftragte die „Ausbaustufe Innenstadt“, bei der es darum ging, möglichst schnell Teilstücke fertigzustellen, die sich mit den schon vorhandenen oberirdischen Strecken zu einem leistungsfähigen Stadtbahnnetz verbinden ließen. Der sukzessive Ausbau musste für den städtischen Haushalt der Domstadt finanzierbar sein und eine unmittelbare Entlastung für die angespannte Verkehrssituation bringen. Gebaut wurde jeweils dort, wo der Bedarf nach Verkehrsanbindung und Entlastung der Straßen am dringlichsten war. Heute führen rund 33 Kilometer des Kölner Streckennetzes durch den Untergrund.

www.kvb.koeln

Die Meilensteine

- 1968 Inbetriebnahme der Strecke zwischen Friesenplatz und Dom/Hbf.
- 1969/1970 Inbetriebnahme der Strecken Appellhofplatz über Neumarkt bis zum Barbarosaplatz sowie von der Poststraße zur Severinstraße und von Dom/Hauptbahnhof bis zur Rampe Turiner Straße
- 1973 Fertigstellung der Strecke nach Chorweiler
- 1974 Inbetriebnahme der größten Streckenerweiterung ab Breslauer Platz über Neusser Straße nach Nippes mit Abzweigungen zum Ring und zur Riehler Straße



- 1976 Aufnahme des Betriebs zwischen Höhenberg/Frankfurter Straße und Fuldaer Straße
- 1981 Strecke zwischen Rhein und Vingst fertiggestellt
- 1980 Bau der U-Bahn unter der Venloer Straße vom Hans-Böckler-Platz stadtauswärts. 1992 Eröffnung der Stadtbahnstrecke Venloer Str./Gürtel bis Bocklemünd
- 1997 Betriebsaufnahme der Mülheimer U-Bahn
- 2004 Baubeginn Nord-Süd Stadtbahn. Wegen des Unglücks am Waidmarkt wurden die Haltestellen sukzessive zwischen 2011 und 2015 in Betrieb genommen

Gewinnen mit Sudoku



Unsere Preise: Fünf Bus-Modelle, zehn Kalender 2019 aus der Reihe „Köln damals“ und zehn Schlüsselanhänger

Einsendeschluss: Einsendungen bis zum Freitag, 31.10.2018, an die KVB-Unternehmenskommunikation, Stichwort „Sudoku“, Scheidtweilerstraße 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

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

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

Gewinner Sudoku der KölnTakt 1-2018: Ursula Ackermann, Thora Aretz, Albrecht Aurand, Doris Aurand, Detlev Becker, Hella Berlinski, Thomas Bixins, Sigrid Dunkel, Heidi Eilers, Brigitte Frenzel, Brigitte Grüber, Gisela Hagener, Gerald Hermann, Gerda Heyn, Reiner Kierspel, Marianne Liebing, Ulla Meinhardt, Michael Mück, Frank Nitzsche, Theo Pancke, Georg Perchthold, Jan Power, Brigitte Reinders, Oskar Scheliga, Dieter Schmidt, Dieter Schwister, Ursula Strobl, Betty Viehring, Dieter Zernack, Karin Ziemek