

Kontakt Köln

WAIDMARKT

Vorbereitung der Sanierung läuft – Die Sicherheit steht dabei an erster Stelle

2

WEIDENPESCH

Die neue Abstellanlage für Stadtbahnen nimmt den Betrieb auf

4

KUNSTSERIE

Werk in der Haltestelle „Rathaus“ lädt die Betrachter zum Rätseln ein

8

Mit der neuen Generation der KVB-Räder lässt sich die Stadt ganz entspannt und zugleich umweltfreundlich erkunden

Neue KVB-Räder für ganz Köln



Die Flotte der Bikes wird aufgestockt und das Bediengebiet erweitert

Das neue KVB-Rad rollt auf Köln zu. In diesen Tagen werden in einer ersten Stufe 1.500 neue Leihräder auf den Plätzen und Straßen der Stadt platziert. Sie lösen die alten Räder ab, die nun fünf Jahre im Einsatz waren. Das „Modell 2.0“ ist etwas dezenter als sein Vorgänger. Der Bordcomputer über dem Hinterrad ist verschwunden und wurde durch digitale Bauteile ersetzt. Das Ausleihen der Räder per KVB-App und VRS-Chipkarte geht nun deutlich einfacher, schneller und komfortabler. Das Schloss öffnet sich automatisch nach wenigen Sekunden. Durch die verbesserte Ortung können Nutzer die Leihräder jetzt noch besser im Stadtgebiet finden. Es reicht auch ein Blick in die KVB-App, in der die Räder angezeigt werden. Neu ist überdies die Möglichkeit bis zu 15 Minuten zu reservieren.

Hilfreiche Neuerung. Und die Leihradflotte wächst. Anstatt 1.500 stehen zukünftig 3.000 Räder zur Verfügung. Perspektivisch wird ihre Anzahl weiterwachsen, soweit die Nach-

frage dies rechtfertigt. Bei der Nutzung ist eine Neuerung sehr hilfreich: Hinten – integriert in das „Schutzblech“ – befindet sich eine Leuchtdiode. Diese blinkt bei ausgeliehenen Rädern entweder grün oder rot. Sie soll Nutzer bei der korrekten Rückgabe unterstützen. Blinkt sie grün, dann darf die Ausleihe dort beendet werden. Blinkt sie rot, befindet sich das Rad an einem Ort, an dem die Rückgabe ausgeschlossen ist. Dies kann ein Park, eine Rheinbrücke oder der Platz um den Dom sein. Rückgabegebiete und Stationen sind in der App gekennzeichnet. Außerhalb dieser Zonen wird die Rückgabe teuer und kostet mindestens 20 Euro.

In die Vororte. Die vielleicht wichtigste Änderung: Das Leihradangebot wird auf ganz Köln ausgeweitet. Anders als bisher wird es nicht nur eine Flexzone in der Innenstadt geben, in der die KVB-Räder an Hauptstraßen und zentralen Plätzen frei verfügbar ausgeliehen und zurückgegeben werden können. In den Vororten wer-

den dafür Stationen aufgebaut. Außerhalb der Flexzone werden Ausleihe und Rückgabe aber nur an diesen Stellen möglich sein. Die Öffnung der gesamten Fläche wäre wirtschaftlich nicht machbar gewesen. Aktuell beraten die Bezirksvertretungen über die Standorte. Insgesamt werden bis zu 100 Stationen aufgebaut. Die ersten 27 Orte wurden im März festgelegt, im Sommer sollen bereits einige eröffnet werden.

Optimal verknüpfen. Ein Vorteil ist geblieben: Für Stammkunden im Verkehrsverbund VRS sind weiterhin die ersten 30 Minuten je Ausleihe kostenfrei. Dafür muss bei der Registrierung einfach die Ticketnummer, die auf der Chipkarte steht, eingetippt werden. Bereits registrierte Kunden hinterlegen diese Nummer in ihrem Kundenkonto. Mit diesem Angebot will die KVB dazu beitragen, das Leihrad mit der Nutzung von Bus und Bahn optimal zu verknüpfen.

www.kvb-rad.de

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

www.youtube.com/kvbag



Moderne Stadtbahnen im Test

Hochflur-Fahrzeuge noch ohne Fahrgäste unterwegs

Wer durch die Stadt geht, der hat die neue Stadtbahn-Generation möglicherweise schon gesehen: Die ersten beiden Hochflurfahrzeuge von Bombardier sind jetzt zu umfangreichen Tests im Stadtbahn-Netz unterwegs – noch ohne Fahrgäste. Dabei soll unter anderem festgestellt werden, ob sie überall „durchkommen“. Es werden Styroporkörper angebracht, um Extremsituationen nachzubilden – etwa volle Beladung, abgenutzte Radreifen oder Schienen. „Jede Strecke wird abgefahren, das Ergebnis dokumentiert und die Linie dann für das Fahrzeug freigegeben“, sagt Projekt-

leiter Wolfgang Krause. Dazu werden Geräusch- und Vibrationsmessungen vorgenommen. Die Erprobung wird bis in die zweite Jahreshälfte dauern. Ab Herbst ist der Einsatz im Fahrgastbetrieb geplant, vorbehaltlich der Zulassung durch die Aufsichtsbehörden. Ab Ende 2021 werden die restlichen 24 Fahrzeuge angeliefert.



Eine der neuen Stadtbahnen passiert die Severinsbrücke

Mehr Komfort. Die Bahnen sind großzügig gestaltet, mit einem breiten Durchgang im Gelenk und kontrastreicher Gestaltung, die ebenso wie die taktile Haltestangen sehbehinderten Menschen Orientierung gibt. Sie sind mit Klimaanlage und Luftfederung ausgestattet, die den Komfort erhöhen sollen.

Seilbahn im Wartestand

Die Seilbahn ist auf die neue Saison vorbereitet. Im eintägigen Probebetrieb wurden alle Abläufe trainiert, um die Routine wiederzugewinnen. Besonders die Coronaregeln standen im Mittelpunkt. Im Winter wurde das gesamte System überprüft, gewartet und instand gesetzt. Außergewöhnlich war die Reparatur eines Lichtfaserkabels: Eine Spezialfirma tauschte etwa 90 Meter des Kabels über der Rheinuferstraße aus. Nach der TÜV-Prüfung wurde die Seilbahn durch die Bezirksregierung für den Betrieb freigegeben. Nun warten die Mitarbeitenden darauf, bei einer positiveren Coronasituation starten zu können.

www.koelner-seilbahn.de

KurzTakt

Busbetrieb
Unfallrisiko
verringern



Um die Sicherheit des Busbetriebes weiter zu erhöhen und potenzielle Unfallrisiken für Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Rad-, Roller- oder E-Scooterfahrer so weit wie möglich zu reduzieren, hat die KVB im vergangenen Jahr unterschiedliche Abbiegeassistenten-Systeme getestet. Nach Auswertung der Ergebnisse hat sich das Unternehmen für eine Variante entschieden, bei der eine außen am Bus befindliche Kamera die Situation in dem ansonsten nicht einsehbaren, toten Winkel aufnimmt. Die Bilder werden zeitgleich auf einen Monitor übertragen, der vorn rechts im Businneren in der Nähe des Spiegels angebracht ist und von dort aus gut von den Fahrern gesehen werden kann. Rund 200 Busse der KVB werden sukzessive mit den Systemen ausgerüstet. Die Investitionssumme für die Maßnahme liegt bei rund 500.000 Euro. Weitere Busse aus dem Neubeschaffungsprogramm werden von vornherein mit Abbiegeassistenten ausgestattet sein.

Haltestelle Rathaus
Seit Anfang April
wieder barrierefrei



Wo früher das „Rote Haus“ auf dem Alter Markt stand, das im Zuge des U-Bahnbaus zurückgebaut wurde, entsteht aktuell ein hochwertiges Boutique-Hotel mit angeschlossener Gastronomie (siehe Visualisierung). Die Bauarbeiten des privaten Investors hatten Anfang 2020 begonnen. Zwar konnte der Stadtbahnbetrieb weiter durchgeführt werden, der nördliche Zugang nahe dem Rathaus und der Aufzug mussten jedoch aus Sicherheitsgründen im Zuge des Neubaus ab Januar 2020 gesperrt werden. Die entsprechenden Bauarbeiten wurden planmäßig abgeschlossen, sodass am 1. April der Aufzug wieder in Betrieb genommen werden konnte. Im Zusammenhang mit der nachfolgenden Oberflächenwiederherstellung wird es nach aktueller Planung im vierten Quartal noch einmal für wenige Tage zu einer Sperrung des Aufzuges kommen, bevor dann auch der Treppenaufgang Nord für die Nutzung freigegeben werden kann. Die Barrierefreiheit der Station ist schon jetzt wieder hergestellt.

Sicherheit steht an erster Stelle

Vorbereitung der Sanierung läuft – Bevor der Beton raus kann, muss Kies rein

Rund 2.000 Kubikmeter Beton wurden direkt nach dem Einsturz des Stadtarchivs in die Baugrube am Waidmarkt gepumpt, um das dort entstehende Gleiswechselbauwerk gegen Auftrieb zu sichern. Nach mehr als einem Jahrzehnt Berg- und Beweiserkundungsarbeiten konnte nun mit den umfangreichen Vorarbeiten für Sanierung und Weiterbau begonnen werden. Der Beton bleibt drin. Es wird sogar noch mehr Beton und Kies in das Bauwerk eingebracht. Erst wenn dies bis zur oberen Bauwerksdecke hin verfüllt ist, kann es richtig losgehen.

Gegendruck erzeugen. Klingt unlogisch, ist aber leicht erklärt: Das Bauwerk befindet sich ab etwa 6,50 Metern unter der Geländeoberkante im Grundwasser, das von außen auf die Baugrubenwände drückt. Damit diese dem Druck standhalten, muss es von innen einen Gegendruck geben. Der kann erzeugt werden, indem die Baugrube ebenfalls mit Wasser gefüllt wird oder aber – wenn im Trockenen gearbeitet werden soll – mit

Beton und Kies. Im Zuge der Sanierung werden die Baugrubenwände dann sukzessive mit Stahlsteifen gegeneinander abgestützt. **Arbeit unter Wasser.** Zunächst wird die durch Bohrungen beschädigte Bauwerksdecke abgestemmt, dann die Zwischendecke. Bei jedem weiteren Schritt nach unten werden die freigelegten Schlitzwandfugen verschlossen. Ab einer bestimmten Tiefe ist der Druck auf die Wände so groß, dass die Baugrube voll Wasser gepumpt und weiter mit Tauchern gearbeitet werden muss. Der Auflastbeton wird mit hydraulischen Sprengungen aufgebrochen und ebenso wie der Schutt mithilfe eines Krans und mit Saugpumpen entfernt werden.

Weiterbau und Fertigstellung. Ist alles freigeräumt, wird unter Wasser eine 2,20 Meter mächtige Betonsohle gegossen. Die Baugrube ist jetzt dicht und kann wieder leergepumpt werden. Nun geht es nach oben: Wände, eine neue Zwischen-

decke und Decke werden gebaut, Steifen entfernt. Im Zwischengeschoss entsteht ein Unterwerk für die Stromversorgung des Bahnbetriebs, im obersten Stockwerk ein Raum für weitere Nutzungen. Sicherheit steht bei der Bauausführung an vorderster Stelle. Gerechnet wird derzeit mit einer Fertigstellung Ende 2028/Anfang 2029.



Mehr Infos im Netz

Einen Film zu den aktuellen Bauarbeiten sowie eine Animation zu Sanierung und Weiterbau finden sich unter:

www.nord-sued-stadtbahn.de/baustelleninfos/baustelleninfos_waidmarkt.html

Hintergrund



Aktuell steht das Grundwasser in der Baugrube, in der Taucherarbeiten stattfinden

Die Baustelle wurde für die bevorstehende Sanierung komplett neu eingestrichelt

Ein Wunsch wird wahr

„Café einfach lecker“ am Waidmarkt 2 eröffnet

Ich habe schon in verschiedenen Lokalen gearbeitet und mir immer gewünscht, eines Tages mein eigenes Café zu haben“, erzählt Janet el Kandoussi. „Dann hat sich die richtige Gelegenheit geboten.“ Nach aufwendigen Renovierungsarbeiten ist aus dem ehemaligen Kiosk ein schickes Lokal mit viel Liebe zum Detail entstanden. Die gemütliche Atmosphäre lädt beim Verzehr von leckeren Salaten und Quiche sowie weiteren, täglich wechselnden warmen Speisen und Kuchenvariationen zum Verweilen und zu Verzállche ein. Selbst wenn in Lockdown-Zeiten ein normaler Betrieb noch nicht möglich ist, gibt es bereits Stammgäste, die sich hier verköstigen.

Verkauf außer Haus. „Ich mache alles selbst“, sagt die frisch-



Janet el Kandoussi hinter der Theke ihres Cafés

gebackene Café-Inhaberin. „Aber leider darf ich momentan nur außer Haus verkaufen.“ Dass die Schüler der zwei nahegelegenen Schulen nur zeitweise da sind und viele Menschen im Umfeld nicht in die Büros gehen, sondern im Homeoffice arbeiten, macht die Sache nicht leichter. „Wir bieten daher inzwischen auch einen Catering-Service an. Auf Wunsch bringen wir Kaffee und Kuchen, Mittagsmahlzeiten und Snacks in der näheren Umgebung ins Büro oder nach Hause“, erklärt el Kandoussi. „Wir sind von 7 bis 18 Uhr für alle da, und wer mag, kann unter der Telefonnummer 0172/6779768 vorbestellen. Wir pflegen Nachbarschaft und freuen uns über jeden Neukunden, den wir gerne bewirten und beliefern!“ Von der Coronasituation lässt Janet el Kandoussi sich nicht unterkriegen. Herzblut und Freude daran, hungrigen und durstigen Menschen etwas Besonderes zu bieten, sind ihre Motivation.

Stilles Gedenken

Der zwölfte Jahrestag des Archiv-einsturzes am 3. März wurde in aller Stille begangen. Eine Veranstaltung konnte aufgrund der Coronapandemie in diesem Jahr nicht abgehalten werden. Stattdessen richtete OB Henriette Reker eine Videobotschaft an die Kölner. Darin würdigte sie das Andenken der beiden Männer, die bei dem Unglück ums Leben kamen. Zugleich sprach sie den Vergleich zwischen Stadt, KVB und Arge Los Süd an, der den Weg für den Weiterbau am Waidmarkt ermöglichte, und gab einen Ausblick in die Zukunft. Auch in diesem Jahr hatte die Stadt Kränze für die Verstorbenen anbringen lassen. Zum Einsturzzeitpunkt um 13.58 Uhr ruhten die Bauarbeiten und die Kirchenglocken läuteten.



Am Bauzaun: Kränze für Kevin und Khalil, die Opfer des Unglücks



Weltpremiere in Köln

KVB testet elektrischen Gelenkbus von MAN – KVB-Chefin Stefanie Haaks: „Umweltschonende Antriebe sind für uns die Zukunft“

Der Bushersteller MAN hat jüngst seinen ersten elektrischen Gelenkbus auf den internationalen Markt gebracht. Und eben diesen E-Bus testet die KVB in ihrem Liniennetz – eine echte Weltpremiere. Neben Köln fährt dieses innovative Produkt des klassischen Herstellers MAN, von dem die KVB bereits zahlreiche Dieselsebusse im Einsatz hat, nur noch in Barcelona. Dort beginnt der Testeinsatz in den nächsten Wochen. Der MAN Lion's City 18 E, so der offizielle Fahrzeugname, wird vor allem auf der Linie 127 im Einsatz sein. Zwischen dem Ebertplatz und Longerich herrschen die Bedingungen des Großstadtverkehrs, aber ebenso die eines Vorortes. Damit findet der Fahrzeugtest in einem guten, realen Umfeld statt.

Emissionen reduzieren. „Es freut uns daher sehr, dass wir als erstes Verkehrsunternehmen den MAN Lion's City 18 E im Linienbetrieb einsetzen und Erfahrungen mit dem hochmodernen Elektrobus machen können“, so Stefanie Haaks, Vorstandsvorsitzende der KVB. „Die Themen Klimaschutz, umweltschonende Antriebe und Innovationen treiben uns seit Jahren an. Dabei verfolgen wir ganz klar die Strategie, Emissionen so weit wie möglich zu reduzieren. Deshalb ist die E-Mobilität für uns die Zukunft.“

Komfortabel und sicher. Für die nötige Kraft im Stadtverkehr sorgen zwei elektrische Zentralmotoren an der mittleren und hinteren Achse. Die zwei angetriebenen und elektronisch synchron-

sierten Achsen sollen sich positiv auf das Fahrverhalten des Gelenkbusses auswirken. Er fährt damit, so MAN, komfortabel und sicher. Dank der zwei angetriebenen Achsen steigt außerdem die maximale Energierückgewinnung beim Bremsen. Ähnlich wie bei Stadtbahnen können auch E-Busse die Bremsenergie zurückgewinnen und in Strom umwandeln. MAN macht diese „Rekuperation“ für die Effizienz des E-Busses verantwortlich. Der Fahrstil und das Geländeprofil des Linienweges sind dann nicht mehr so bestimmend für den Energiehaushalt. MAN bescheinigt seinem neuen Fahrzeug eine Reichweite von bis zu 270 Kilometern. Anders als die E-Busse, die die KVB standardmäßig einsetzt, wird der MAN-Bus nicht an den Endhaltestellen nachgeladen.

51 weitere E-Busse sind bestellt

Mit den Fahrzeugen sollen ab 2022 sieben Linien auf Elektro-Betrieb umgestellt werden



Eine Hochvoltbatterie versorgt die Fahrzeuge mit Strom

Der Hersteller VDL mit Sitz in Eindhoven, Niederlande, wird die nächsten 51 E-Busse der KVB herstellen und im Jahr 2022 ausliefern. Diese Auftragsvergabe ist Ergebnis einer europaweiten Ausschreibung. Bestellt wurden 51 Gelenkbusse mit einer Länge von 18,15 Metern. Die Busse werden mit Strom aus einer Hochvoltbatterie angetrieben, die auch die Energie für die Heizung, Klimatisierung, Beleuchtung und den Ticketautomaten bereitstellt. Für den Erwerb der E-Busse stehen Zuwendungen des Bundesumweltministeriums zur Verfügung.

Hohe Zuverlässigkeit. Mit den neuen E-Bussen werden ab

2022 die linksrheinischen Linien 126, 142, und 146 sowie die rechtsrheinischen Linien 151, 152, 155 und 196 vom Dieselmotorbetrieb auf E-Mobilität umgestellt. Derzeit befinden sich bereits 53 E-Busse aus dem vorangehenden Auftrag in der Herstellung und Auslieferung durch VDL. Mit diesen E-Bussen werden in diesem Jahr die linksrheinischen Linien 141, 145 und 149 sowie die rechtsrheinischen Linien 150, 153 und 159 vom Dieselmotorbetrieb auf E-Mobilität umgestellt. Zu vor hatte VDL bereits neun E-Busse für den Betrieb der Linie 133 geliefert, die im Dezember 2016 umgestellt wurde. Seinerzeit waren dies die ersten Gelenkbusse mit Batterie, die im europäischen ÖPNV eingesetzt wurden. Die KVB ist mit der Zuverlässigkeit der Fahrzeuge sehr zufrieden.

KurzTakt

Umweltverbund
Neue E-Scooter
für die Innenstadt



Die KVB und der Sharing-Anbieter Spin aus Köln haben eine Kooperation geschlossen und erweitern den Kölner Umweltverbund. Die orangen E-Scooter, die Spin in Köln anbietet, finden sich nun in der KVB-App. Damit sind die verfügbaren Fahrzeuge schnell auffindbar und können – zum Beispiel in Fortsetzung einer Bus- oder Stadtbahn-Fahrt – ausgeliehen werden. Das Bedingebiet von Spin umfasst die erweiterte Innenstadt Kölns von Weidenpesch bis Bayenthal und Zollstock, von Junkersdorf bis Buchheim, Kalk und Poll. Mit dieser Kooperation wollen beide Unternehmen die Verkehrswende in Köln vorantreiben und den innerstädtischen Autoverkehr reduzieren.

Park & Ride
Ausbau in Weiden
West terminiert



Die P&R-Anlage in Weiden West soll ausgebaut werden. Der bisherige Parkplatz erhält zusätzlich eine Parkpalette. Die KVB hat durch ein Kölner Architekturbüro eine Machbarkeitsstudie erarbeiten lassen. Diese wird nun Grundlage für die weiteren Arbeiten sein. Soweit der Rat der Stadt Köln in diesem Frühjahr „grünes Licht“ gibt und damit die Finanzierung sichert, wird nach dem groben Fahrplan im zweiten Quartal des Jahres die Genehmigungsplanung vorliegen. Es folgen dann die Ausführungsplanung, Ausschreibungen und Vergabe von Aufträgen. Für Mitte 2022 sind anschließend der Baubeginn und für Ende 2023 die Eröffnung der erweiterten Anlage geplant. Während des Baus sollen so wenige Stellplätze wie möglich entfallen.

Ossendorf
Arbeit an Gleisen

Die KVB führt an der Haltestelle „Margaretastraße“ in Ossendorf Gleisarbeiten durch. Auch wenn die Arbeiten nur auf einer Länge von 60 Metern stattfinden, muss die Linie 5 von Freitag, 23. April (circa 9 Uhr), bis Montag, 26. April (circa 3 Uhr), getrennt werden. Die Bahnen fahren dann nur zwischen den Haltestellen „Heumarkt“ und „Liebigstraße“. Ersatzbusse kommen im „stadtbahnfreien“ Liniensegment bis in den Butzweilerhof zum Einsatz.

KurzTakt

FINANZIERUNG

Investition von KVB, Land und Bund



In die Anlage wurden rund 67,5 Millionen Euro investiert. Davon bringt die KVB 44,5 Millionen aus eigenen Mitteln auf. Das Land NRW beteiligt sich mit 16 Millionen Euro, weil die Abstellanlage zur Verbesserung des ÖPNV beiträgt. Die Bundesregierung stellt sieben Millionen Euro zur Verfügung, mit denen Lärmschutzeinrichtungen der Anlage finanziert wurden. Dank der finanziellen Zuwendung aus den öffentlichen Kassen war der Bau der Abstellanlage in einer Weise möglich, mit der die Anwohnerinnen und Anwohner – etwa vor den Geräuschen der Stadtbahnfahrten – in den Nachtstunden geschützt werden. Deshalb bedankt sich die KVB herzlich bei Land und Bund für die Unterstützung.

NACHBARSCHAFT

Die Interessen ernst genommen



Planung und Bau einer solch großen Anlage machen die Beteiligung der Anwohnerinnen und Anwohner notwendig. Genauso wie die Träger öffentlicher Belange konnten diese in der Bürgerbeteiligung ihre Fragen stellen und Anliegen geltend machen. Naheliegenderweise gefällt es nicht allen, wenn in die bisherige ruhige Nachbarschaft mehr „Leben“ einkehrt. Dort wo jetzt die Anlage steht, befanden sich zuvor naturnaher Freiraum und landwirtschaftliche Fläche. Aber die KVB hat die Anliegen der Nachbarschaft sehr ernst genommen. Pkw-Parkplätze wurden hinter das Gebäude der Anlage verlegt, sodass nächtliches Türenschnallen nicht stören wird. Lärmschutzeinrichtungen wurden errichtet, und vor allem die Abstellhalle selbst – mit einer Ein- und Ausfahrt abseits der Wohngebäude – mindert die Geräuschkulisse. In anderen Abstellanlagen werden die Stadtbahnen unter freiem Himmel geparkt. Die KVB bedankt sich bei der Nachbarschaft für die konstruktive Begleitung des Projektes in den vergangenen Jahren.

Das Dach schützt die Nachbarschaft vor Geräuschen. Es trägt zudem eine Photovoltaikanlage zur Erzeugung von Ökostrom, ist bewachsen und puffert Regenwasser



In der dreigliedrigen Abstellhalle finden insgesamt 64 Stadtbahnen Platz. Eingeklinktes Bild: Morgens fahren sie über die Zulaufstrecke in 32 Doppeltraktionen ins Liniennetz



Auf insgesamt 16 Gleisen werden jeweils zwei Doppeltraktionen, also zusammen vier Stadtbahnen abgestellt. Ein- und Ausfahrt sind deshalb genau geregelt

Eine neues Zuhause für 64 Stadtbahnen

Die KVB nimmt in Weidenpesch ihre Abstellanlage für Stadtbahnen in Betrieb – Rund 67,5 Millionen Euro wurden in die Anlage investiert

Insgesamt 64 Stadtbahnen, die in 32 Doppeltraktionen im Liniennetz unterwegs sind, finden in der neuen Anlage in Weidenpesch ihre „Heimat“. Auf dem Areal befinden sich die dreigliedrige Abstellhalle, in der sich auch eine Waschanlage und eine Besandungsanlage befinden, ein Fahrtdienstgebäude und ein Lager. Seit dem 12. April wird ein Drittel der Halle genutzt. Im Sommer folgt das zweite und bis Jahresende ist die gesamte Anlage in Betrieb. So können sich Abläufe Stück für Stück einspielen.

blenden gestaltet, damit sich die Gebäude eher sanft anstatt klotzig in die Umgebung einfügen. Im Blickfeld aus einiger Entfernung – etwa vom neuen Bahnübergang an der Simonskaul aus – fällt die Einrichtung kaum auf. Über eine Zulaufstrecke gelangen die Bahnen im großen Bogen auf das und von dem Gelände. An der Neusser Straße entstand ein großer Knotenpunkt mit mehreren Weichen.

Notwendige Erweiterung. Die weiteren Abstellanlagen der KVB wiesen keine Kapazitäten mehr auf, sodass eine zusätzliche gebaut werden musste. Insgesamt verfügt die KVB derzeit

Architektonische Gestaltung. Die Fassaden sind mit warmem Backstein und mit Metall-

über 384 Stadtbahnen. Im Unterschied zu anderen Flächen auf den Betriebshöfen in Braunsfeld, Merheim, Wesseling sowie den Anlagen in Zündorf und am Stadion ist die neue Anlage in Weidenpesch komplett umschlossen: Dach und Wände verhindern die Ausbreitung von Schall, um die Nachbarschaft zu schützen.

die enge Simonskaul bis zur Hauptwerkstatt gefahren werden, was für die Anwohnerschaft belastend gewesen sein dürfte.

Verbesserung der Abläufe. Die Einhausung ist aber für den KVB-Betrieb ebenso von Bedeutung. Die angenehmen Innentemperaturen sind für die Fahrerinnen und Fahrer, aber ebenso für die weiteren Beschäftigten von Vorteil. Sie brauchen in der kalten Jahreszeit nicht in vereiste Bahnen zu steigen. Zudem müssen die Bahnen in der nächtlichen Betriebspause nicht warm gehalten werden. Genauso wenig können Schnee und Frost in harten Wintern die Stadtbahnen beeinträchtigen oder eine morgendliche Ausfahrt erschweren. Ähnlich ist es im Hochsommer. Sehr warme Bahnen können, wenn sie zwischen den Verkehrsspitzen in der Halle „Pause machen“, etwas runterkühlen, sodass hitzeempfindliche Bauteile nicht so schnell ausfallen. Unter dem Strich stärkt das die Qualität des ÖPNV-Betriebs.

Engpässe vermeiden. Neben der Kapazitätserweiterung der Abstellflächen ermöglicht die moderne Anlage außerdem, Engpässe in anderen Bereichen zu umgehen. So existieren zwar auf den bestehenden Betriebshöfen der KVB zum Beispiel weitere Waschanlagen, aber die Fahrzeugdisposition hat es einfacher, wenn abgestellte Fahrzeuge ortsnah durch die Waschanlage gebracht werden können. Überdies können defekte Stadtbahnen nachts erst einmal im großen Bogen in die neue Abstellanlage gebracht und dann am nächsten Tag in die benachbarte Hauptwerkstatt umgesetzt werden. Bisher mussten solche Fahrzeuge nachts durch



Mit der hochmodernen Besandungsanlage wird der Bremsand über flexible Schläuche und Stützen in die Bahnen gefüllt



Durch ein großes Tor gelangen die Bahnen auf diese 800 Meter lange Zulaufstrecke und dann an der Neusser Straße in das Liniennetz



Für eine gute Optik werden die Bahnen immer wieder gereinigt und poliert. Grafitstaub, Salzrückstände und weiterer Dreck weichen dem Glanz



Im Fahrtdienstgebäude werden die Fahrten disponiert und die Fahrbücher ausgegeben. Hier findet auch der kommunikative Austausch statt



Die Bürsten in der Waschanlage rücken dem Schmutz zu Leibe

KurzTakt

NACHHALTIGKEIT

Viele Vorteile wurden vereint

Die neue Abstellanlage erfüllt mehrere Anforderungen an die Nachhaltigkeit. Beispiel Umweltschutz: Durch die Pufferung des Regens auf dem Dach und die Wasseraufnahmemöglichkeit des Erdreichs um die Gebäude herum kann das Regenwasser wieder genutzt werden. Unter der Anlage befindet sich ein großes Speichervolumen. Von dort aus wird das Wasser in die Waschanlage geleitet und dort eingesetzt. Zudem hilft der Speicher – für einen hoffentlich nie eintretenden Fall – beim Löschen eines Brandes. Durch diese Regenwassernutzung wird einiges der Ressource Frischwasser eingespart.

Klimaschutz: Auf dem Dach der Abstellhalle befindet sich eine umfangreiche Photovoltaik-Anlage, die in Spitzenzeiten bis zu 140 Kilowatt Ökostrom (140 KWp) erzeugen kann.

Wirtschaftlichkeit: Durch die Lage am Innenstadtrand werden einige Stadtbahn-Linien schnell über den Knoten Ebertplatz erreicht. Die Linien 12 und 15 laufen direkt an der Anlage vorbei. Das erspart zeit- und damit kostenaufwendige Fahrten der Bahnen zum Einsatz.

Mitarbeiter Vorteile: Fahrerinnen und Fahrer, die in der näheren Umgebung wohnen, können Zeit für Wege zur und von der Arbeit sparen, wenn es möglich ist, der neuen Anlage zugeordnet zu werden. Das spart dazu mitunter Kosten für ein eigenes Auto.

INTERNET

Ein virtueller Spaziergang

Interessierte, die mehr über die moderne Abstellanlage in Weidenpesch wissen möchten, finden im Internet auf der KVB-Homepage zahlreiche Dokumente. Dort lässt sich nachvollziehen, welche Planungs- und Bauphasen das Projekt durchlaufen hat, wie groß das neue Lager ist, welche Ersatzpflanzungen vorgenommen wurden und vieles mehr. Um einen kleinen „virtuellen Spaziergang“ durch die Anlage unternehmen zu können, befindet sich eine Bilderserie aus ungefähr 70 Einzelbildern im Pressebildangebot der KVB:

www.kvb.koeln > Presse > Pressebilder > Abstellanlage Stadtbahn in Weidenpesch



KurzTakt

Bilanz 2020

Fahrgastzahlen deutlich gesunken

Die Coronapandemie hat auch für die KVB das Jahr 2020 geprägt. Durch die von der Politik beschlossenen Lock-downs, wegen weitreichender Home-office- und Kurzarbeitsregelungen sowie aus Sorge vor einer Ansteckung sind in Bus und Bahn deutlich weniger Menschen unterwegs gewesen als in den Vorjahren. „Aber wir haben – mit zeitweisen Fahrplananpassungen – unter Beachtung aller gesundheitlichen Aspekte den Betrieb fast komplett aufrechterhalten“, sagt KVB-Vorstandsvorsitzende Stefanie Haaks. „Unsere Kunden konnten sich auf uns verlassen.“

Nachdem die KVB 2019 noch 286 Millionen Fahrgäste registrierte, waren es im vergangenen Jahr 167,7 Millionen – ein Rückgang um mehr als 40 Prozent.

Zunächst blieben erwartungsgemäß viele Gelegenheitskunden, die den Bartarif nutzen, weg. Mit zunehmender Dauer kam es aber ebenfalls zu einem Rückgang bei den Stammkunden, allerdings in wesentlich geringerem Umfang. Ihre Zahl sank von rund 316.200 auf knapp 303.200, ein Rückgang von rund vier Prozent. Weniger Fahrgäste bedeuten zugleich weniger Einnahmen: Die Fahrgelderlöse lagen um knapp 55 Millionen Euro unter Plan. Dank des ÖPNV-Rettungsschirms von Bund und Land konnten diese Verluste zu einem großen Teil ausgeglichen werden.



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, CoellnColoer, Smilla Dankert, Manfred Lindner, Gudrun Meyer, privat, Christoph Seelbach, KVB

LAYOUT UND PRODUKTION:
Creative DuMont Rheinland GmbH,
Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln
Geschäftsführung: Kay Clauberg,
Karsten Hundhausen
Redaktion: Martin Fernholz
Layout: Mario Klenner

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

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



„Isi“ mit gutem Start

Das neue On-Demand-Angebot hat schon zahlreiche Stammkunden

„Isi“ hat sich in rund vier Monaten bereits einen festen Freundeskreis erschlossen. Seit dem 14. Dezember 2020 bietet die KVB den On-Demand-Service mit zehn rollstuhlgerechten Elektro-Cabs an, die in festgelegten Bedienebenen in den Bezirken Nippes, Ehrenfeld und Porz unterwegs sind. Die Fahrzeuge stehen „auf Abruf“ zur Verfügung und holen die Fahrgäste nach einer Bestellung per App oder Telefon an einer bestehenden oder virtuellen Haltestelle ab, die in der Regel unter 100 Meter entfernt liegt.

Interessante Zahlen. Aufgrund der Coronapandemie wird „Isi“ bisher nur tagsüber in der Woche eingesetzt, und das Nutzungsverhalten ist aufgrund des Infektionsgeschehens verändert. Eine aussagekräftige Bilanz zu ziehen, ist daher kaum möglich. Einige interessante Zahlen gibt es aber

schon. Dazu Kunden- und Fahrerrückmeldungen die deutlich zeigen, dass „Isi“ gut ankommt: Insgesamt wurden bisher rund 2.300 Fahrten durchgeführt. Rund 3.500 Kunden haben sich bisher registriert. Davon sind circa 240 aktive Fahrgäste – knapp 6,5 Prozent. Gut 70 davon haben eine Fahrt gebucht, etwa 70 zwei bis vier Fahrten und circa 100 mehr als fünf Fahrten. Letztere sind quasi schon „Stammkunden“. Kein Wunder: In 99 Prozent aller Fälle konnten die Fahrtwünsche vollumfänglich bedient werden. Ein Prozent kam wegen Buchungsfehlern nicht zustande.

Positives Feedback. Einige Kunden-Stimmen, die bei der KVB eingingen:
• „Ich habe jetzt bereits mehrfach das Angebot „Isi“ genutzt und finde es prima.“
• „Mittlerweile habe ich Ihr neues Angebot „Isi“

mehrfach genutzt und bin begeistert.“
• „Die Fahrerinnen und Fahrer waren bisher immer eine Wucht und haben sehr geholfen.“
• „„Isi“ ist eine tolle Sache.“

Kontinuierlicher Anstieg. Ein Fahrer sieht es so: „Die Kunden sind sehr zufrieden, dankbar und sehr freundlich. Es macht mir sehr viel Spaß als Fahrer am Projekt „Isi“ teilnehmen zu dürfen.“ KVB-Projektleiter Carsten Ploschke bewertet den Start ebenfalls positiv: „Die Nutzung steigt langsam aber kontinuierlich an – trotz Corona und obwohl wir das Angebot nicht explizit beworben haben. Die Offerte wird durchgängig von allen Altersklassen – hauptsächlich per App – gebucht.“ Mehr Infos finden sich online:

www.kvb.koeln | mobilitaet > isi



Die Elektro-Cabs sind tagsüber in Nippes, Ehrenfeld und Porz unterwegs

Umbauprogramm abgeschlossen

Eine Erfolgsgeschichte: Die KVB hat 28 Stadtbahnen umfassend saniert, Erfahrungen gesammelt und 40,6 Millionen Euro gespart

Die Kölner Verkehrs-Betriebe schließen ihr Projekt „Umbau 2100er“ erfolgreich ab. Als letztes von 28 Fahrzeugen absolviert die Stadtbahn Nr. 2414 in diesen Tagen ihren 2.000-Kilometer-Test und steht dann dem Fahrgastbetrieb zur Verfügung. Stefanie Haaks, Vorstandsvorsitzende der KVB: „Durch die Sanierung von 28 Stadtbahnwagen haben wir mit kräftiger Unterstützung durch Fördermittel des Landes Nordrhein-Westfalen in die Qualität des Kölner ÖPNV investiert. Dabei haben wir 40,6 Millionen Euro gegenüber einer Neubeschaffung von 28 Fahrzeugen sparen können. Und unsere Kollegen und Kolleginnen der Hauptwerkstatt haben wichtige Erfahrungen in der Bearbeitung von Stadtbahnen gewonnen. Diese Fertigungstiefe und unser wirtschaftliches Agieren zeigen, wie nachhaltig wir als KVB für die Stadt Köln unterwegs sind.“ Möglich wurde das Projekt der Zweiterwertung durch die hohe Qualität des

Stahls, der in den 1980er-Jahren durch die damalige Firma DÜWAG verbaut wurde. Mit ihm lohnte es sich, die alten Fahrzeuge zu sanieren und damit auf den Neukauf von Hochflurbahnen zu verzichten.

Solide Investition. Die erste Abrechnung zum Ende des Projektes ergibt einen finanziellen Aufwand von 1,75 Millionen Euro je Fahrzeug. Insgesamt wurden damit circa 49 Millionen Euro investiert. Das Land NRW übernahm 76 Prozent der Kosten. Der Erwerb eines neuen Stadtbahnwagens hätte rund 3,2 Millionen Euro erfordert. Bei einem Neukauf von 28 Fahrzeugen hätten also 89,6 Millionen Euro aufgebracht werden müssen.

Qualifizierte Hauptwerkstatt. Beim Umbau der Fahrzeuge in Eigenregie konnte der Fachverstand der KVB-Hauptwerkstatt genutzt und vergrößert werden. Dabei wurde in allen Fachbereichen ein

Wissenstransfer ermöglicht. Dieser ist für das Tagesgeschäft und für zukünftige Projekte sehr wertvoll. Er konnte auch bereits für die Ausschreibung und Beschaffung von Neufahrzeugen im Hochflur- und Niederflurbereich genutzt werden.

Zuverlässige Fahrzeuge. Dank der Sanierung sollen die neuwertigen Fahrzeuge der Serie 2400 weitere 25 Jahre eingesetzt werden. Die ersten Hauptuntersuchungen verliefen unauffällig. Es konnten bisher keine Unregelmäßigkeiten festgestellt werden, die Grund zum Zweifel an der beabsichtigten Laufleistung geben würden. Bei jedem Fahrzeug fand ein umfassender Erneuerungsprozess statt: von der Demontage, Ausbesserung des Wagenkastens, Teilaufbereitung und -überholung über die Komponenten-Neubeschaffung, Lackierung, Einrichtung des Fahrgastraumes und Fahrerstandes bis hin zu den Testläufen.



Neuer Glanz: Die generalüberholten Fahrzeuge sollen 25 Jahre durch die Stadt rollen



Zunächst wurden die Wagen fast komplett entkernt



So wie dieses „Schwester-Fahrzeug“ der Serie 2400 wird bald auch die Stadtbahn Nr. 2414 mit Fahrgästen durch Köln fahren

Installation wird beschleunigt

Aufhängung der neuen digitalen Fahrgastanzeiger liegt leicht hinter dem Zeitplan zurück



Die Techniker arbeiten unter Hochdruck an der Installation



Die neuen Anzeiger sind deutlich lesefreundlicher als die alten

Die KVB installiert insgesamt 450 neue digitale Fahrgastinformationsanzeiger (DFI) an ihren Stadtbahn-Haltestellen. Mitte Februar wurde mit den Arbeiten im rechtsrheinischen Norden begonnen. Leider stellte sich bereits kurz nach Beginn der Arbeiten heraus, dass der ursprüngliche Zeitplan, der vorsah, das gesamte Projekt innerhalb von rund zwei Monaten abzuschließen, nicht zu halten war.

Verzögerung minimieren. Neben witterungsbedingten Verzögerungen durch Minustemperaturen, Regen und Sturm traten teilweise Probleme bei der Verkabelung oder im Bereich der Datenübertragung auf. Das hat unter anderem mit den Anschlüssen an die Strom- und Datenversorgung zu tun, die zum Teil älteren Datums sind. Statt die alten Anzeiger aufzuhängen sowie die neuen direkt anzuschließen und wieder in Betrieb zu nehmen, mussten daher an einigen Haltestellen zunächst die Haltestellenverkabelung erneuert, Lichtwellenleiter neu

installiert oder Modems ausgetauscht werden. An einigen Stellen wurde in der Folge komplett auf die Datenübertragung per Kabel verzichtet und auf Funkkomponenten zurückgegriffen, um die zeitlichen Verzögerungen zu minimieren. Die Situationen vor Ort und notwendigen Umstellungen lösten zudem unvorhergesehene Beschaffungen aus, die zusätzlich die Zeit erfordern. Das führte dazu, dass im betroffenen Bereich eine Anzahl von Haltestellen über mehrere Tage oder gar Wochen nicht mit digitalen Kundeninformationen versorgt werden konnten. Die KVB bedauert diesen Verzug.

Externe Unternehmen. Inzwischen sind die Planungen aktualisiert und angepasst worden. Um schneller voranzukommen, wurden zusätzlich drei externe Unternehmen beauftragt und in die Arbeiten eingebunden. Inzwischen gehen die Arbeiten zügig voran und können nach jetzigem Stand vermutlich voraussichtlich bis Mitte Juli abgeschlossen werden.

Ein nachhaltiges Qualitätsprojekt

Wichtiger Baustein der Verkehrswende, die der Mobilität sowie dem Klima- und Umweltschutz dient

Mit dem gelungenen Programm „Umbau 2100er“ hat die KVB insgesamt 28 Stadtbahnfahrzeuge der Serie 2100 saniert und als neuwertige Fahrzeuge der Serie 2400 wieder auf das Gleis gesetzt. Es ist außergewöhnlich, dass ein Verkehrsunternehmen solche Aufgaben herstellenden Industrie übernehmen hat. Das Projekt verkörpert sehr umfassend den Ansatz der Nachhaltigkeit. Die neuwertigen Fahrzeuge funktionieren einwandfrei und zeichnen sich durch einen hohen Fahrgastkomfort sowie eine gute betriebliche Zuverlässigkeit aus. Es ist ein Baustein der Verkehrswende, die der Mobilität sowie dem Klima- und Umweltschutz dient.

Echter Erfolgsfaktor. Der Erfahrungsschatz der Mitarbeitenden in der KVB-Hauptwerkstatt ist mit diesem Projekt beachtlich angewachsen. Sie haben diese Fahrzeuge in all ihren Tiefen – praktisch bis zur letzten Schraube und Schweißnaht – kennengelernt. Dadurch sind sie künftig noch besser in der Lage, die täglichen Aufgaben in der Betreuung der Stadtbahnwagen verschiedener Serien zu bewältigen. Die Werkstatt ist somit ein Erfolgsfaktor für die Qualität des lokalen ÖPNV. Und das Projekt ist sehr wirtschaftlich. Hätte die KVB nicht in die Sanierung der 28 Fahrzeuge investiert, dann hätte sie deutlich tiefer in die Tasche greifen müssen. Unter dem Strich wäre jedes

Neufahrzeug rund 1,45 Millionen Euro teurer gewesen. Dies entspricht in etwa dem Preis von zwei Elektrobusen. Manch anderes Vorhaben hätte sich über eine Neubeschaffung von 28 Fahrzeugen nicht realisieren lassen: Die KVB hat auf diese Weise 40,6 Millionen Euro weniger ausgegeben.

Sanierung möglich. Aus ökologischen, sozialen und ökonomischen Gründen ist das Umbauprogramm nachhaltig. Die Grundlage für die Sanierungsfähigkeit lag dabei in der Qualität des seinerzeit in den 1980er-Jahren verwendeten Stahls. Über den gewählten Weg können die Stadtbahnen als 2400er noch lange genutzt werden.



Die Fachleute lernten die Wagen in- und auswendig kennen



„Herausforderung gut gemeistert“

Stefanie Haaks, die Vorstandsvorsitzende der KVB

1. Es ist ungewöhnlich, dass ein Verkehrsunternehmen ein solches Sanierungsprogramm durchführt. Ist das nicht eher die Aufgabe eines Herstellers aus der Industrie?

Das könnte man denken, aber diese Fertigungstiefe ist bei großen ÖPNV-Unternehmen mit entsprechendem Know-how nicht selten. Wir konnten diesen Weg gehen, weil wir sowohl über Expertise als auch die infrastrukturellen Voraussetzungen verfügen. Das war ein Schlüssel für den Erfolg. Und wir haben das Projekt genutzt, um Erfahrungen zu mehren und Fertigkeiten weiter zu verbessern. Für uns war das ein Fitnessprogramm für die Bearbeitung von Stadtbahnen. Und möglich wurde all das auch, nachdem das Land seine Förderbedingungen geändert hatte und damit die Erhöhung von gebrauchten Stadtbahnen förderfähig wurde.

2. Was sind dabei Ihre wesentlichen Erkenntnisse?

Im Team der Hauptwerkstatt haben alle Mitarbeitenden komplexe Herausforderungen erfolgreich gemeistert, selbst wenn diese bisher nicht zu ihren Aufgabenstellungen gehörten. Dies gilt für die technischen, kaufmännischen und administrativen Bereiche gleichermaßen. Das Projekt hat sich durch seinen Wissenstransfer als eine große Investition in die Qualität des ÖPNV erwiesen. Wesentlich ist aber überdies, dass ein solches Projekt personelle Kapazitäten benötigt. Inzwischen ist unsere Stadtbahnflotte größer geworden, sodass uns unser Kerngeschäft mehr fordert.

3. Wird es eine Fortsetzung geben?

Wir haben uns weitere Stadtbahnleistungen, die auf das Ende ihrer Laufleistung zurlaufen, genau angesehen. Deren Stahl hat nicht die nötige Qualität, wie sie bei den 2100ern eine Grundvoraussetzung war. Und wir müssten personell deutlich wachsen. Wenn wir also in absehbarer Zukunft kein solches Projekt starten, dann liegt das daran. Aber die Erfahrungen, die wir jetzt gemacht haben, sind schon in laufende Vorgänge für Neubeschaffungen eingeflossen.

Serie – Teil 6
Kunst im Untergrund

Des Rätsels Lösung ...



Künstler Heimo Zobernig

Das Kunstwerk von Heimo Zobernig in der Haltestelle Rathaus erfordert eine genauere Betrachtung, um es zu entschlüsseln

Kunst zu verstehen, ist bekanntlich nicht immer einfach. Manchmal ist es auch das Lesen nicht – jedenfalls dann nicht, wenn man vor einem Werk von Heimo Zobernig steht, in dem er einen Schriftzug so verfremdet, wie den, der in der unterirdischen Haltestelle Rathaus angebracht ist. Das Wandfries ist 25 Meter lang und auf der Gleisebene gegenüber dem Bahnsteig angebracht. Ein Zweites befindet sich in der Oströhre, die bis zur kompletten Fertigstellung der Nord-Süd Stadtbahn jedoch verschlossen wurde. Jedes der beiden unbeschichteten Aluminiumfrieze ist aus 20 zweischaligen Relieftafeln zusammengesetzt, die eine Höhe von 250 und eine Breite von 125 Zentimetern haben. Sie sind je einmal als Positiv- und als Negativvariante ausgeführt.

Geometrische Formen. Wer Zobernigs Werk betrachtet, ist möglicherweise zunächst ratlos und fühlt sich an einen Spruch erinnert, der einmal unter einem in einem Baum hängenden Fahrrad zu lesen war: „Muss Kunst sein, ist mir zu hoch!“ Auf den zweiten Blick trifft das hier aber nicht zu, denn erstens hängt das Fries auf Augenhöhe und zweitens ist es – sobald man weiß, wie es entstanden ist – durchaus zu verstehen. Wer genauer hinschaut erkennt, dass es sich bei den streng geome-

trischen Formen um Buchstaben handelt. Was dort aber tatsächlich steht, ist ohne Kenntnis des Inhalts und der Machart kaum zu entschlüsseln. Die Aussage, die der Künstler hier hinterlegt hat, ist nicht mehr als das, was es wirklich ist: WANDGESTALTUNG NORD-SÜDSTADTBAHNKÖLN. Das Kunstwerk beschreibt also nicht mehr als sich selbst.

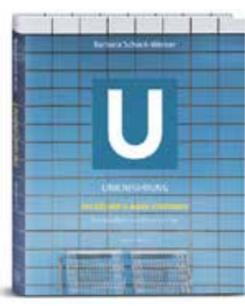
Beziehung zur Literatur. „Die Buchstaben sind ineinander verschoben, überlappen sich“, erklärt Heimo Zobernig, der viel mit Buchstaben arbeitet. „Das zieht sich durch die letzten 40 Jahre und liegt vielleicht an meiner starken Beziehung zur Literatur. Möglicherweise auch daran, dass ich in den 90er-Jahren für mehrere Institutionen die Corporate Identity entwickelt und mich intensiv mit Schriften befasst habe. Bei meinen Gestaltungen nutze ich seit vielen Jahren ‚Helvetica Black‘, eine der wenigen Schriften, bei denen die Buchstaben flächig sind und die sich daher gut für meine Arbeit eignet.“

Schwer lesbar. Den auf dem Bahnsteig wartenden Fahrgästen verkürzt der Versuch einer Enträtselung die Zeit bis zum Einfahren der nächsten Stadtbahnen. Dass diese die Tafel immer wieder verdecken, gehört zum Konzept: Wechselbezüge zwischen dem Kunstwerk und

den Besonderheiten der Umgebung sollen bewusst mit einbezogen werden. Die verfremdeten, schwer lesbaren Schriftzüge sind sowohl Wort als auch Bild, sowohl Information als auch Objekt.

Bleibende Spuren. Der gebürtige Kärntener Zobernig studierte an der Akademie der bildenden Künste und der Hochschule für angewandte Kunst Wien, war Professor an der Hochschule für Bildende Künste Hamburg und an der Städelschule Frankfurt am Main. Seit 21 Jahren hat er eine Professur für Bildhauerei an der Akademie der Bildenden Künste Wien inne. Mit dem Wandfries in der Haltestelle Rathaus hat er bleibende Spuren in der Domstadt hinterlassen, ist aber auch darüber hinaus in Köln präsent: Im Skulpturenpark ist sein Werk „Spartakus Catering“ zu sehen.

Das Buch. Mehr Infos zur Kunst im Untergrund in dem Buch „Linieneinführung“ von Barbara Schock-Werner, das im Greven Verlag erschienen ist.



Die Buchstaben sind ineinander verschoben

Oben historisch – unten futuristisch

Die Gestaltung der Haltestelle Rathaus bildet einen Kontrast zur umgebenden Bebauung



Lichtkunst – fast wie in einem Ufo

Das silberne schimmernde Aluminium des Kunstwerks von Heimo Zobernig passt perfekt zu den silbernen Wandverkleidungen. Die Station befindet sich in unmittelbarer Nähe des historischen Rathhausturmes mit seinen 124 Figuren von Menschen, die in der 2000-jährigen Geschichte der Stadt eine herausgehobene Stellung einnahmen. Der Alter Markt, unter dem die Haltestelle liegt, ist von denkmalgeschützten Häusern umgeben.

Begibt man sich dort unter die Erde, könnte der Kontrast kaum größer sein: Die runde Verteilerebene, auf die die Fahrgäste von den beiden oberirdischen Zugängen aus zunächst gelangen, wird überspannt von einer spektakulär gestalteten Decke. In ihrem Zentrum befindet sich eine bläulich-silberne, radial unterteilte Fläche, die in einem inneren Kreis und an der Außenkante wirkungsvoll beleuchtet wird. Eine gelungene Lichtkunst, die unwillkürlich an einen Sternenhimmel erinnert, obwohl sie eigentlich gänzlich anders aussieht.

Die Wandflächen sind dort, wo sie nicht aus silbernen Metallflächen bestehen, in einem kräftigen Rot oder Blau bemalt. Auch die Wände der noch sichtbaren Tunnelröhren sind hier blau und bieten dem Kunstwerk von Heimo Zobernig einen idealen Kontrast und Hintergrund.



Spacig: die Treppenaufgänge in der unterirdischen Station

Gewinnen mit Sudoku



Unsere Preise: Fünf Coffee-2Go-Becher, zehn Brillenputztücher mit Klimamotiv, zehn wiederverwendbare Kronkorken mit KVB-Motiv.

Einsendeschluss: Einsendungen bis zum **31. Mai 2021** 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.

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

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

Gewinner des Sudoku aus der KölnTakt 3-2020: Hella Berlinski, Heinz-Dieter Dierolf, Kornelia Dornes, Hans-Dieter Drögsler, Karin Flach, Elisabeth Hamacher, Bernd Haselbauer, Gina Haselbauer, Franz-Josef Klein, Frank Materne, Ulla Meinhardt, Burkhard Mennig, Frank Nitzsche, Gisela Pohl, Hans-Josef Rygol, Marga Schmitz, Irene Scheiber, Edeltraud Schepp, Ute Schlegel, Peter Staroscik, Wilfried Voigt, Hans Wagner, Wolfgang Weidner, Michael Windhauer, Werner Wurda