

Die Bus-Linie 130 bedient künftig das neue Wohngebiet Sürther Feld



Neue Linien zur Entlastung

Fahrplanwechsel bringt Verbesserungen bei Bus und Bahn

Am Sonntag, 9. Dezember, findet der Fahrplanwechsel 2018 statt. Er bringt Veränderungen auf fünf Stadtbahn-Linien und 23 Bus-Linien der KVB. Vor allem stark genutzte Strecken werden durch neue Bus-Linien, Taktverdichtungen und Linien-erweiterungen entlastet. Insbesondere für Pendler, Studenten und Schüler werden morgens und nachmittags mehr Kapazitäten sowie alternative Angebote geschaffen.

Von Köln nach Bonn. Die Linie 18 fährt nun samstags und sonntags tagsüber bis circa 20 Uhr im 30-Minuten-Takt zwischen Köln und Bonn. Bisher verkehrten die Bahnen samstags ab 16 Uhr und sonntags ganztägig südlich von Schwadorf lediglich im 60-Minuten-Takt. Weitere kleinere Fahrplananpassungen werden auf den Stadtbahn-Linien 3, 4, 7 sowie 16 vorgenommen.

Süden profitiert. Von einer Neuordnung des Busverkehrs zwischen Rodenkirchen und

Sürth profitiert der Kölner Süden. Um das neue Wohngebiet auf dem Sürther Feld anzuschließen, bedient die Linie 130 zwischen Bahnhof Rodenkirchen und Bahnhof Sürth nun das Neubaugebiet. Eine neue Linie 134 von Bahnhof Sürth bis zur Universität verdichtet zu bestimmten Zeiten die Linie 131 auf der Strecke Bahnhof Sürth-Weiß bis Bahnhof Rodenkirchen auf einen Zehn-Minuten-Takt. Zudem wird mit dieser neuen Linie im Zusammenhang mit der Linie 130 zwischen Rodenkirchen und Universität zeitweilig ein Zehn-Minuten-Takt realisiert.

Zusätzliche Entlastung. Die „Unibus-Linie“ 142 wird von 7 bis 19 Uhr auf dem Abschnitt zwischen Bahnhof Ehrenfeld und Weißhausstraße auf einen Zehn-Minuten-Takt verdichtet. Die Beschäftigten im Gewerbegebiet Feldkassel im Kölner Norden profitieren von der neuen Linie 124, die als Direktverbindung mit nur wenigen Haltestellen vom Hauptbahnhof dorthin fahren wird. Neubrück, Vingst, Kalk

und Deutz bekommen mit der neuen Bus-Linie 179 eine Entlastung für die Stadtbahn-Linie 9. Die Linie 179 fährt im Zehn-Minuten-Takt morgens von 7 bis 9 Uhr ausschließlich in Richtung Deutz und von 15 bis 20 Uhr in Richtung Neubrück. Durch die Verlängerung der Fahrten auf der Linie 155 bis zum Wiener Platz in Mülheim wird die Stadtbahn-Linie 4 in der Woche von 7 bis 20 Uhr entlastet.

Bessere Anschlüsse. Auf weiteren Bus-Linien kommt es zu geringfügigen Änderungen der Abfahrtszeiten, um ein ideales Zusammenspiel im Liniennetz zu gewährleisten. So wurden etwa die Abfahrtszeiten der Linie 123 angepasst, um den Anschluss an die S-Bahn-Linie 11, die nun auch nachts fährt, zu gewährleisten. Fahrgäste aus Worringen und Fühlingen können jetzt im Nachtverkehr am Bahnhof Worringen umsteigen anstatt wie bisher in Chorweiler. Weitere Informationen:

www.kvb.koeln

Neue Preise im VRS

Alte Tickets sind noch bis zum 31. März gültig

Ab dem 1. Januar 2019 gelten neue Preise für die Tickets im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS). Die Steigerung beträgt durchschnittlich 3,5 Prozent. 2018 gekaufte Fahrscheine, deren Preis sich geändert hat, gelten noch bis zum 31. März 2019. Tickets, die bis dahin nicht verbraucht wurden, können dann noch drei Jahre lang in den KundenCentern der KVB umgetauscht werden. Dabei ist nur der jeweilige Differenzbetrag zu zahlen.

Steigende Kosten. Eine wichtige Rolle für die Fahrpreise spielen sichere Fahrzeuge und

eine intakte Infrastruktur. Schienen und Haltestellen müssen instand gehalten und ausgebaut werden. So hat die KVB jüngst die Verlängerung der Stadtbahn-Linie 3 in Betrieb genommen. Umfangreiche Erneuerungen der Infrastruktur gab es am Barrossaplatz und unter dem

Hauptbahnhof. Zudem wurde das Angebot mit neuen Bus-Linien ausgeweitet. Zusätzlich steigen die Kosten für Löhne, Energie und Materialbezug. All diese Kosten müssen durch Effizienz der ÖPNV-Betreiber, öffentliche Zuschüsse und Anpassungen der Ticketpreise aufgefangen werden.



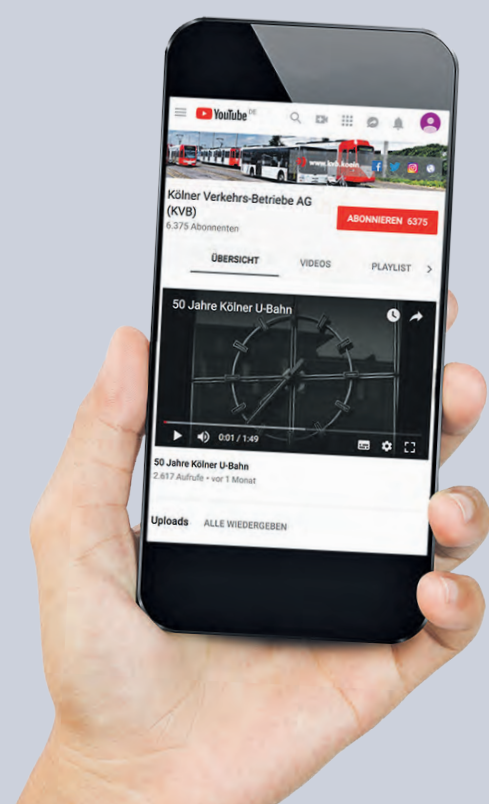
Alle neuen Automaten wurden inzwischen aufgestellt

E-Bus der KVB ausgezeichnet

Die KVB hat mit ihrem E-Bus-Projekt den „NUMBR1 Award“ gewonnen. In diesem Wettbewerb werden Lösungen für eine umweltfreundliche Mobilität ausgezeichnet. Dank der Batteriebusse mit Ökostrom auf der Linie 133 wird der Ausstoß von rund 520 Tonnen CO₂ pro Jahr vermieden. Das Engagement der KVB, das Luftreinhalten und Klimaschutz dient, ist nur durch die Unterstützung des Landes Nordrhein-Westfalen möglich, das bisher über 15 Millionen Euro bereitgestellt hat. NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst gratulierte: „Ob vernetzter Verkehr, digitale Lösungen im ÖPNV oder klimaschonende Fortbewegung – solche Projekte zeigen, wohin die Reise geht.“

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

www.youtube.com/kvbag



Neue Kampagne >>>

Alternativen für das Klima zeigen

Die KVB hat ihre Klimakampagne neu konzipiert. Elf Jahre lang wurde mit Wüste, Hochwasser, Schneebergen und Elefanten vor dem Kölner Dom auf den Klimawandel aufmerksam gemacht. Die Werbemotive auf Postern und Postkarten, in Anzeigen und auf Hauswänden erfreuten sich einer positiven Resonanz. Dennoch war es nun an der Zeit, die Aktion zu erneuern.

Wird die Zukunft grau?



Nun verdeutlichen vor allem zwei Motive die Alternativen: Eine in grau gehaltene Version veranschaulicht, welche Folgen ein ungebremstes „Weiter so“ bringen würde: zu viele Autos und schlechte Luft. Die Menschen würden sich dann mit gravierenden Ereignissen beschäftigen müssen – Hochwasser, Trockenheit, Stürme – und das immer häufiger. Aber die KVB präsentiert zugleich eine grüne Variante. Diese demonstriert, dass es nicht so schlimm kommen muss. Die Nutzung von Bus, Bahn, Rad und Carsharing ist dafür ein Ansatz. Wenn sich alle klima- und umweltfreundlich verhielten, ließe sich die Erderwärmung noch begrenzen. Der Klimawandel würde nicht so drastisch ausfallen.

Botschaft gilt unverändert



Die neue Optik der Klimaschutzkampagne ist unverändert mit der bisherigen Botschaft verbunden: Mehr Bus und Bahn fahren und auch aufs Fahrrad steigen, zu Fuß gehen und bei Bedarf CarSharing-Wagen ausleihen, sind wesentliche Beiträge für die Umwelt. Denn im Verkehr mangelt es noch an positiver Wirkung. Seit 1990 wurde der Ausstoß von klimaschädlichem Kohlendioxid (CO₂) fast nicht reduziert. Die stärkere Nutzung der Verkehrsmittel im Umweltverbund wird konterkariert durch die zeitgleich steigende Anzahl der Autos mit hohem Verbrauch, allen voran SUVs. Dabei besitzen die öffentlichen Verkehrsmittel eine sehr gute Ökobilanz: Beispielsweise werden im KVB-Betrieb auf jeden Fahrgast-Kilometer durchschnittlich nur 18 Gramm CO₂ ausgestoßen.



Die Vorschläge liegen auf dem Tisch: Stadt Köln und KVB setzen auf einen Tunnel zwischen Heumarkt und Moltkestraße auf der Ost-West-Achse

Auf einer Pressekonferenz stellten die Stadt Köln und die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) am 5. November die Beschlussvorlage zur Umgestaltung der Ost-West-Achse vor. Den politischen Gremien wird darin der Bau eines Tunnels zwischen Heumarkt und Moltkestraße/Eisenbahnring mit einem unterirdischen Abzweig der Linie 9 am Neumarkt vorgeschlagen. Alternativ sieht die Vorlage vor, die Strecke oberirdisch auszubauen. Der Beschlussvorschlag beinhaltet zudem den Auftrag an die Verwaltung, dem Rat einen Planungs- und Bedarfsfeststellungsbeschluss für den betroffenen Streckenabschnitt vorzulegen und parallel dazu stadträumliche und städtebauliche Qualifizierungsprozesse der beschlossenen Variante durchzuführen.

Nötige Kapazitäten. Zur Erstellung der Vorlage haben Verwaltung und KVB die Ergebnisse und Variantenvorschläge der Machbarkeitsstudien, der Bürgerbeteiligung und der Fraktionen geprüft und bewertet. Schwerpunkte bildeten die dringend benötigten Platzkapazitäten für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zur Stärkung

des Umweltverbundes sowie die Reduzierung von Lärm- und Schadstoffbelastungen für die Anwohner, die qualitative Aufwertung von Fuß- und Radwegen und die Steigerung der Aufenthaltsqualität auf zentralen Plätzen.

Neue Möglichkeiten. Für eine U-Bahn sprechen vor allen Dingen die Verbesserung der Betriebsqualität durch einen störungsfreien und vom Individualverkehr unabhängigen Stadtbahnverkehr sowie die damit verbundenen städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten mit mehr Raum für den zunehmenden Rad- und Fußgängerverkehr. Die Baukosten werden auf rund 760 Millionen Euro geschätzt, die gemäß dem Ergebnis einer ersten Kosten-Nutzen-Untersuchung mit 90 Prozent der Kostenübernahme durch Bund und Land förderfähig sind.

Kürzere Bauzeit. Für den oberirdischen Ausbau sprechen die kürzere Bauzeit, die ebenfalls guten Aussichten auf Förderfähigkeit sowie die geringeren Baukosten in Höhe von geschätzt 250 Millionen Euro. Dagegen sprechen die bleibenden Konflikte mit dem Individualverkehr und die

hohe Störanfälligkeit des Stadtbahnbetriebes. Die städtebauliche Entwicklung ist durch die Stadtbahnanlagen eingeschränkt, Flächengewinne für Fuß- und Radverkehr entfallen.

Schnelle Realisierung. Die Beschlussvorlage wurde im November und Dezember in Verkehrsausschuss, Stadtentwicklungsausschuss, den Bezirksvertretungen Kalk, Innenstadt und Lindenthal beraten. Der Ratsbeschluss ist für den 18. Dezember 2018 vorgesehen. Unabhängig davon, welche Variante umgesetzt werden soll, wird sichergestellt, dass der Stadtbahnbetrieb während der gesamten Bauzeit aufrechterhalten bleibt. Kurze Sperrpausen sollen nur bei Anpassungen der Gleisanlagen notwendig sein. Die notwendige Kapazitätssteigerung auf der Ost-West-Achse soll – ungeachtet der gewählten Alternative – schnellstmöglich realisiert werden. Dazu werden die Bahnsteige auf den Außenästen der jeweiligen Strecken frühzeitig verlängert. Im Innenstadtbereich werden zunächst Provisorien erstellt, sodass ab circa Mitte der 2020er-Jahre die ersten Langzüge im Regelbetrieb eingesetzt werden können.

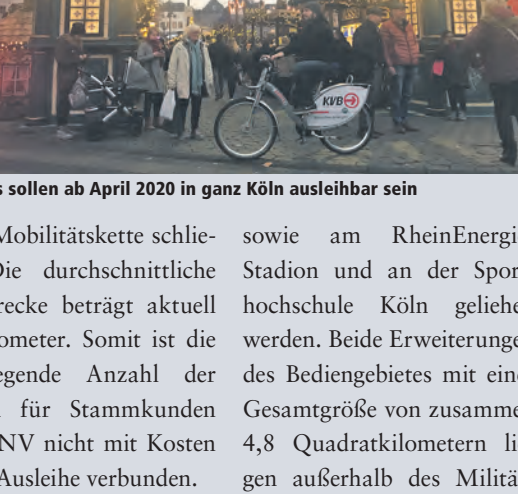
Ein Rad für die ganze Stadt

Im Jahr 2018 wurden die beliebten Leihbikes der KVB bereits mehr als eine Million Mal ausgeliehen

Das Leihradangebot der KVB verzeichnet weiter eine positive Entwicklung. 2018 wurden die Räder bereits über eine Million Mal ausgeliehen – ein neuer Spitzenwert. Derzeit nutzen 105.000 registrierte Kunden die Angebote. Der Verkehrsausschuss der Stadt hat im November entschieden, dass ab April 2020 KVB-Räder in ganz Köln ausleihbar sein sollen. Dazu soll die Anzahl der Räder auf 3.000 erhöht werden. Derzeit stehen 1.450 zur Verfügung. In Kürze kommen 200 weitere hinzu,

um den aktuellen Bedarf zu decken.

Großes Gebiet. In der Innenstadt – dem bisherigen Bediengebiet – werden dann Ausleihe und Rückgabe wie bisher flexibel möglich sein. Für die Außenbezirke ist ein stationsgebundenes System geplant, um in dem fast fünfmal so großen Gebiet das Angebot auf Haltestellen, Wohngebiete, Arbeitsstätten und Naherholungsziele zu konzentrieren. Vorgesehen ist, zukünftig in der City 2.000 und in



Die Bikes sollen ab April 2020 in ganz Köln ausleihbar sein

sowie am RheinEnergie-Stadion und an der Sportschule Köln geliehen werden. Beide Erweiterungen des Bediengebietes mit einer Gesamtgröße von zusammen 4,8 Quadratkilometern liegen außerhalb des Militärrings. Von der Kooperation mit dem 1. FC Köln erwartet sich die KVB eine weiterhin positive Tendenz.

„Ich empfinde große Dankbarkeit“

Der scheidende KVB-Chef Jürgen Fenske zieht im Interview Bilanz

Nach einem Jahrzehnt als Chef der KVB geht Jürgen Fenske Ende des Jahres in den Ruhestand. Im Gespräch mit der KölnTakt blickt er zurück – und nach vorn.

Herr Fenske, zehn Jahre an der Spitze der Kölner Verkehrs-Betriebe – was hat aus Ihrer Sicht diese Zeit geprägt?

Jürgen Fenske: Das Unglück vom Waidmarkt am 3. März 2009 – 62 Tage nach meinem Dienstantritt – hat meine Arbeit bis zum heutigen Tage wesentlich geprägt. Ohne Übertreibung ist dieses Unglück das gravierendste Ereignis, das ich in meiner gesamten Berufszeit erlebt habe, und es wird mir immer in Erinnerung bleiben. Gleichzeitig sind die Fahrgastzahlen bei der KVB stetig und deutlich angestiegen. Hatten wir 2008 noch 261,6 Millionen Fahrgäste, so werden es 2018 voraussichtlich mehr als die 280,6 Millionen aus 2017 sein, also eine Steigerung um fast 20 Millionen Fahrgäste. Diesen doch deutlichen Anstieg musste die KVB in ihrem Bestandsnetz schaffen, denn nennenswerte Streckenerweiterungen hat es ja leider nicht gegeben. Und das war schon eine große betriebliche Herausforderung.

KVB-Leihrad, E-Busse, HandyTicket, Verlängerung der Linie 5, teilweise Inbetriebnahme der Nord-Süd-Stadtbahn: Eine ganze Reihe von großen und wegweisenden Projekten sind in Ihrer Amtszeit realisiert worden. Was war Ihnen besonders wichtig?

Fenske: Das ist schwer zu sagen, weil alle Projekte für sich genommen von herausragender Bedeutung sind. Wenn ich mich entscheiden muss, dann ist es doch die Teilinbetriebnahme der Nord-Süd-Stadtbahn, die ja sehr umstritten war. Heute wissen wir: eine richtige Entscheidung.

Gleich zu Beginn Ihrer Amtszeit ist das Stadtarchiv eingestürzt, zwei Menschen starben. Die Wunde ist bis heute nicht verheilt ...

Fenske: Nein, leider nicht. Und es wird noch einige Jahre dauern, bis die Nord-Süd Stadtbahn ihren vollen Betrieb aufnehmen kann. Neben den negativen Konsequenzen für den KVB-Betrieb und den städtischen Verkehr ist besonders die



Jürgen Fenske zeigt sich mit den in den vergangenen zehn Jahren gestiegenen Fahrgastzahlen sehr zufrieden

Baugrube Waidmarkt, die nun seit Jahren besteht, ein Drama für die Stadt und insbesondere für die Menschen, die in der Südstadt leben. Daher hoffe ich, dass so rasch wie möglich saniert und weitergebaut werden kann, damit die Nord-Süd Stadtbahn ihren vollen Betrieb aufnehmen kann. Und sie wird ein voller Erfolg, da bin ich ganz sicher.

Die Entscheidung zur Ost-West-Achse steht an, die KVB-Busflotte wird langfristig auf E-Busse umgestellt, die Beschaffung neuer Bahnen ist auf den Weg gebracht, die Kundeninformation wird kontinuierlich weiterentwickelt. Ist die KVB für die großen verkehrlichen Herausforderungen der Zukunft gut aufgestellt?

Fenske: Unser Streckennetz in einer wachsenden Stadt muss dringend erweitert werden. Dazu sind Vorarbeiten wie „Köln mobil 2025“ und der ÖPNV-Bedarfsplan gemacht worden, nun muss es zügig an die Umsetzung gehen. Und wir haben mit selten guten Finanzierungsbe-

dingungen gute Voraussetzungen. Als Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen konnte ich ein wenig dazu beitragen, dass die Förderung von kommunalen Schienenprojekten deutlich aufgestockt wurde. Das kommt auch Köln zugute.

Was wird Ihnen fehlen, wenn Sie ab Januar im Ruhestand sind?

Fenske: Die KVB ist ein Unternehmen mit unglaublich viel Herzblut. Man wird selber rasend schnell KVBlern. Man freut sich über Erfolge und leidet, wenn einmal nicht alles rund läuft. Es gibt so viele spannende Themen, und die KVB wird und muss wachsen. Die KVB prägt die Stadtentwicklung in besonderer Weise. Daran mitzuwirken, hat schon viel Freude gemacht. Vermissen werde ich die Menschen, die Kolleginnen und Kollegen, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Da gab es unglaublich viel Einsatz, Leidenschaft und Stolz auf die KVB. Dafür empfinde ich große Dankbarkeit.

Erstmals eine Frau an der Spitze

Stefanie Haaks wird im kommenden Jahr Vorstandsvorsitzende der Kölner Verkehrs-Betriebe

Zum ersten Mal wird eine Frau an der Spitze der KVB stehen: Der Aufsichtsrat des Unternehmens wählte jüngst Stefanie Haaks, Mitglied des Vorstandes der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB), zur neuen Vorstandsvorsitzenden und damit zur Nachfolgerin von Jürgen Fenske, der Ende des Jahres in Ruhestand geht. „Der Ständige Ausschuss des Aufsichtsrates hatte am Ende die Wahl zwischen zwei qualifizierten Frauen“, so Aufsichtsratsvorsitzender Wilfried Kuckelkorn. „Den Ausschlag für Frau Haaks gab ihr Engagement im Präsidium des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen und im internationalen Verkehrsverband UITP.“

Vorfriede auf Aufgabe. Stefanie Haaks äußerte sich direkt nach ihrer Wahl: „Für das mir entgegen-

gebrachte Vertrauen bedanke ich mich ganz herzlich und freue mich auf die Aufgabe und Herausforderung.“ Wann genau sie in Köln beginnt, steht noch nicht fest. Haaks muss zunächst mit ihrem jetzigen Arbeitgeber klären, wann sie ihren Vertrag in Stuttgart auflösen kann. Der KVB-Aufsichtsrat hat beschlossen, diese Frage flexibel zu handhaben: Stefanie Haaks soll demnach frühestens zum 1. Februar 2019 und spätestens zum 1. April 2019 ihre neue Aufgabe antreten.

Leitende Funktionen. Stefanie Haaks, 1966 in Lübeck geboren, hat nach dem Abitur und einer Ausbildung zur Steuerberaterin bei verschiedenen Steuerberatungsgesellschaften sowie als selbstständige Steuerbera-

terin gearbeitet. 2010 wechselte sie als Leiterin der kaufmännischen Abteilung zur Albtal-Verkehrs-Gesellschaft und übernahm ab 2012 zusätzlich leitende Aufgaben bei der KASIG – Karlsruher Schieneninfrastruktur GmbH, der VBK – Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH, der KVV – Karlsruher Verkehrsverbund GmbH und der KVVH – Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH. Seit April 2015 ist sie Kaufmännischer Vorstand der SSB und verantwortlich unter anderem für die Bereiche Marketing, Vertrieb, Tarif und Einnahmensicherung, Finanzen, Controlling, Einkauf, Logistik und IT-Informationstechnik.



Erste Frau an der KVB-Spitze: Stefanie Haaks

KurzTakt

Lebenshilfe Köln Namhafte Spende

KVB-Mitarbeiter haben 5.000 Euro an die Lebenshilfe Köln gespendet. Summe kam durch Restcent-Spenden der Kollegen zusammen, die ihren Lohn auf einen vollen Euro-Betrag abrunden lassen. Die Lebenshilfe Köln hält ein großes Angebot für Menschen mit Behinderung und deren Angehörige bereit. Der 1958 von Tom Mutters gegründete Verein versucht, mit innovativen Ideen die Hilfe bedarfsgerecht und attraktiv zu gestalten. Das 2013 in Sülz eröffnete Café „Wo ist Tom?“ beispielsweise ist gegründet worden, um Arbeitsplätze für Menschen mit Handicap zu schaffen.

☎ www.lebenshilfekoeln.de

KlimaPark Köln Neue Hotels für Insekten



Mit einer Spende über 800 Euro unterstützen KVB-Kunden den KlimaPark Köln in Bilderstöckchen. Das Geld kam im September beim Klimastraßenfest auf der Neusser Straße zusammen. Im Netzwerk e. V. wird der Einsatz von Bürgern, Vereinen, Unternehmen und der Stadtverwaltung gebündelt, die Bilderstöckchen klimafreundlicher machen möchten. Ein Engagement ist der KlimaPark, zu dem etwa ein Insektenhotel gehört. Jetzt wird in weitere solcher Gestelle investiert, in denen Bienen, Wespen und Co. Unterschlupf finden.

☎ www.klimapark-koeln.de

Klinikclowns Etwas Sonne



Über eine Spende von 1.004 Euro freuen sich die Kölner Klinikclowns. Die Summe wurde während des „Tages des offenen Denkmals“ im Straßenbahn-Museum Thienenbruch gesammelt. Die 13 Klinikclowns besuchen in 20 Einrichtungen kranke Menschen, wirken in Altenheimen und Hospizen. Dabei geht es den Künstlern darum, „etwas Sonne“ in den schweren Alltag dieser Patienten zu bringen. Kraft und Optimismus zu schenken. Das Wirken der Clowns ist dabei herausfordernder als ein normaler Auftritt.

☎ www.koelner-klinikclowns.de

Kunst statt Kacheln»

U-Bahn-Stationen sind über ihre eigentliche Funktion hinaus inzwischen wahre Kunsträume.

Chlodwigplatz



Explosion der Farben: Das Wandgemälde von Katharina Grosse in der 2015 eingeweihten Haltestelle Chlodwigplatz wurde in Sprühtechnik mit einem Druckluftkompressor aufgetragen.

Appellhofplatz



„Kölner Köpfe“ heißt die Kunstgestaltung in der Haltestelle Appellhofplatz. Sie zeigt Graffiti-Porträts, die von Justus Herrmann, Andreas Paulun und Ralf Jesse angefertigt wurden.

Neumarkt



Seit 1987 sind am Neumarkt Fotocollagen von Stefan Worring und Wolfgang Zurborn zu sehen. Sie zeigen ein Panorama von Umgebungsdetails und Menschen in unterschiedlichen Situationen.

Rathaus

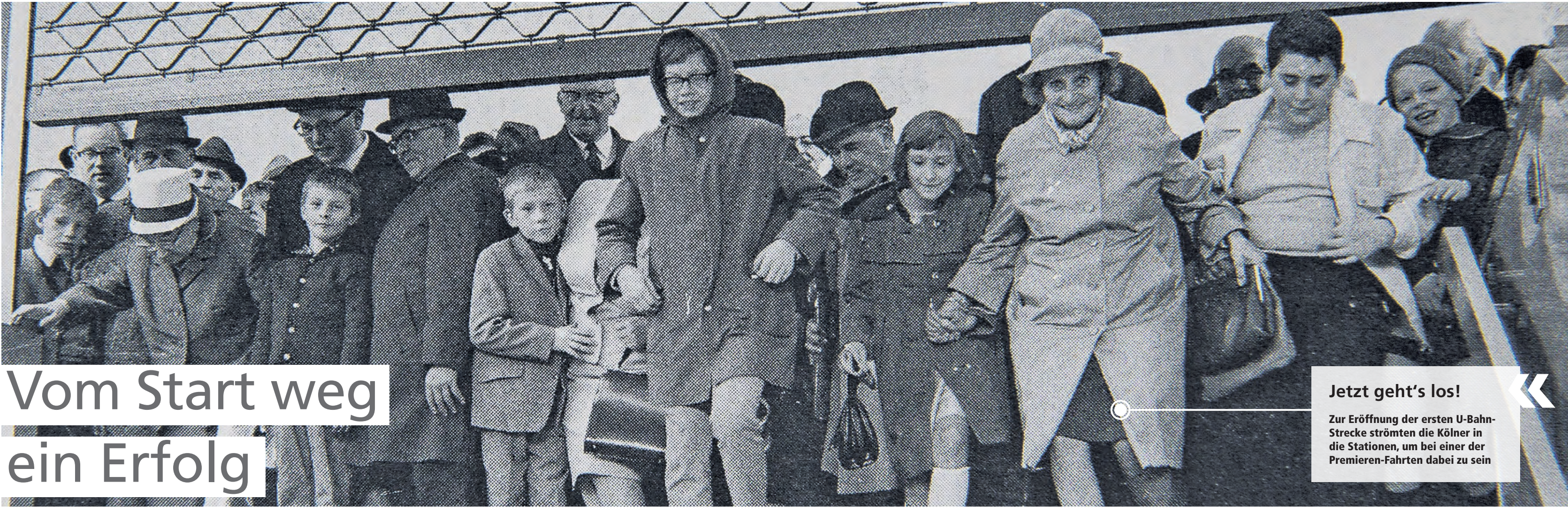


Nur wer ganz genau hinschaut kann entschlüsseln, was der Künstler Heimo Zobernig auf dem metallisch glänzenden Aluminiumrelief mitteilt: WANDGESTALTUNG NORDSÜDSTADTBahnKöln.

Leyendeckerstraße



Die Geschichte Ehrenfelds zeigt die Wandmalerei der Künstlerin Ulrike Utaz in der Leyendeckerstraße, die 1992 aufgebracht und 2014 restauriert wurde.



Vom Start weg ein Erfolg

Vor 50 Jahren wurde in Köln die erste U-Bahn-Linie in Betrieb genommen – Von 151 Kilometern Gleis liegen 36 unter der Erde

Natürlich haben alle recht, die es immer besser wussten: Köln hat gar keine U-Bahn. In Wirklichkeit gibt es hier nur eine Stadtbahn, die streckenweise durch den Untergrund fährt. Als „Möchtegern“-U-Bahn wurde sie deshalb in ihren Anfangszeiten verspottet. Inzwischen aber ist sie aus den Kinderschuhen heraus und hat sich die Bezeichnung „U-Bahn“ – auch wenn sie immer noch nicht ganz korrekt ist – verdient.

Schrittweiser Ausbau. Nachdem jahrzehntelang immer weiter „angebaut“ wurde, hat das Streckennetz auf dem Stadtgebiet 50 Jahre nach der Inbetriebnahme am 11. Oktober 1968 eine Länge von

151 Kilometern. 36 Kilometer davon unter der Erde. Eine stolze Leistung, angesichts der Tatsache, dass alles mit 1,4 Kilometern und drei U-Bahn-Stationen angefangen hat – heute gibt es 40. Zu verdanken ist dieser Fortschritt einem Vorgehen, das auf einen schrittweisen Ausbau des unterirdischen Systems setzte und diesen konsequent durchzog.

Rasanter Aufschwung. In den 1960er-Jahren muss die Stadt zunächst „kleine Brötchen backen“. Der zweite Weltkrieg liegt nicht weit zurück. Dreiviertel der Stadt sind zerstört – auch die Gleistrassen der Straßenbahn. Zwar werden sie so schnell wie möglich wieder instand gesetzt, aber der rasan

wirtschaftliche Aufschwung in den 1950er-Jahren, das sogenannte Wirtschaftswunder, führt schnell zu neuen Herausforderungen: Wer es sich leisten kann, schafft sich einen Pkw an. Schon bald sind die Straßen überfüllt, und die Bahnen stehen mit im Stau. In vielen deutschen Großstädten wird nun mit dem Tunnelbau begonnen.

Neue Trassen. In Köln verabschiedet der Rat 1956 einen Generalverkehrsplan zum Ausbau eines unterirdischen Schienennetzes in der Innenstadt. 1962 wird das Vorhaben konkret in Angriff genommen: Mit dem ersten Spatenstich am Römerturm startet am 19. September 1963 der Bau der ersten

Strecke von Dom/Hbf bis Friesenplatz. Noch bevor diese in Betrieb geht, beginnt die Arbeit an weiteren Trassen: 1969 Appellhofplatz-Neumarkt-Poststraße, 1970 Poststraße-Severinstrasse und Dom/Hbf-Breslauer Platz. Damit ist das Rumpfnetz innerhalb der Ringe fertig.

Ins Netz integriert. Da die Stadt die U-Bahn zunächst aus eigenen Mitteln finanzieren muss, kann sie immer nur so weit bauen, wie Geld zur Verfügung steht. Trotzdem geht es zügig voran. So schnell wie möglich sollen die Oberflächen entlastet und die neuen Strecken in das vorhandene Netz integriert werden.

1973 werden die U-Bahn nach Chorweiler und die Hochbahn Nußbaumer Straße bis Mülheimer Straße abgeschlossen, 1974 die Strecke Breslauer Platz bis Neusser Straße mit Abzweigen zum Ring und zur Riehler Straße, zum Hansaring und zum Zoo.

Weitere Strecken. Zwischen 1974 und 1981 werden die Mülheimer, die Deutzer und die Severinsbrücke für den Stadtbahnverkehr erschlossen. 1976 wird der Bahnbetrieb nach Höhenberg/Vingst aufgenommen, 1980 ist die Trasse nach Vingst fertig und 1983 die nach Deutz. Es folgen weitere Strecken: 1985 Friesenplatz bis Gutenbergstraße, 1987 Christophstraße bis Rudolfplatz, 1989 Hans-Böckler-Platz bis Venloer Str./Gürtel und 1992 Venloer Str./Gürtel bis Bocklemünd.

Erste Niederflurwagen. Bis jetzt wird mit Straßenbahnen gefahren, die Hochflurfahrzeuge sind. Die Treppenstufen zum Aus- und Einsteigen stellen allerdings für ältere Menschen oder Eltern mit Kindervagen ein Hindernis dar. Die Stadt Köln und die KVB beschließen daher 1992 den Umstieg auf Niederflurbahnen auf den dafür geeigneten

Strecken, die im Wesentlichen in Ost-West-Richtung verlaufen. 1994 wird das gesamte Schienennetzes neu geordnet. Mit mehr als 200 Millionen Fahrgästen erreicht die KVB in diesem Jahr ein Rekordergebnis. 1995 werden die ersten Niederflurwagen eingesetzt.

Platz für Menschen. 1997 ist die Trasse Mülheim/Wiener Platz bis Buchheim fertig, 2000 die Haltestelle Bensberg. 2001 geht es weiter mit der Erweiterung des Niederflurnetzes um die Ringlinien 12 und 15 sowie der Linie 6, die heute nicht mehr verkehrt. Drei Jahre später beginnt der Bau der Nord-Süd Stadtbahn; 2011 bis 2015 werden alle Haltestellen fertig. 2018 steht die Frage im Raum, ob der Ausbau des unterirdischen Netzes weitergeführt werden soll. Diesmal nicht, um Platz für Autos zu schaffen, sondern für Menschen, die zu Fuß gehen oder Rad fahren.

Schätze im Kölner Untergrund

Barbara Schock-Werner gewährt faszinierende Einblicke in die kölschen U-Bahn-Haltestellen

Dombaumeisterin a. D. Prof. Dr. Barbara Schock-Werner fährt seit langer Zeit mit der KVB und ist mit ihrem Stammkundenticket in der Stadt unterwegs. „Autofahren ist mir viel zu anstrengend“, sagt die heute 71-jährige Ruheständlerin, die von Ruhestand eigentlich gar nichts wissen will. Viel lieber widmet sie sich Themen, für die sie früher keine Zeit hatte: „Orte, die einem vertraut sind, nimmt man wahr, ohne sie wirklich zu sehen. Das ging mir mit der U-Bahn auch so“, schreibt sie in einem Vorwort zu ihrem pünktlich zum 50. Jahrestag erschienenen Buch „Linienführung. Die Kölner U-Bahn-Stationen“. „Lange Zeit benutzte ich sie als Transportmittel, bevor mir irgendwann auffiel, dass es unter den Kölner Haltestellen ungewöhnliche und schöne Orte gibt.“

Namhafte Architekten. Dass im Kölner Untergrund eine Menge archäologische Schätze aus römischer Vorzeit liegen, ist bekannt. Darüber hinaus befindet sich aber eine Vielzahl moderner Kunstwerke unter den Straßen und Fundamenten der Domstadt, die für jedermann zugänglich sind und kostenlos besichtigt werden können. Barbara Schock-Werner: „In keiner Architekturschicht Kölns, die mir bekannt ist, kommen die unterirdischen Haltestellen vor. Manche von ihnen haben eigene Einträge im Internet. Dort sind aber immer nur die Linienführung und die Technik dargestellt, kein Wort über ihre Gestaltung oder ihre Entwerfer. Es ist mir deshalb ein Bedürfnis, dies nachzuholen. Auch in den Haltestellen spiegelt

sich die Architektur- und Kulturgeschichte der Stadt. An ihrem Entstehen waren viele namhafte Architekten beteiligt.“

Tolle Aufnahmen. Gemeinsam mit Maurice Cox, der hervorragende Aufnahmen von den unterirdischen Stationen in Köln gemacht hat, zeigen die Autorin und der Fotograf Fotos al

ler unterirdischen Haltestellen der Domstadt, die mitten in der Nacht – also ohne Menschen darauf – entstanden sind. Dazu erläutern Schock-Werner und Cox Geschichte, Kunst und Architektur der Stationen. Für alle, die sich für die Historie und Kultur ihrer Stadt interessieren, ein spannendes Lesevergnügen. Mehr Infos stehen in der Spalte auf Seite 5.



Barbara Schock-Werner bei einer Signierstunde für ihr neues Buch

„Hauptsache abwaschbar“

Themen bei der KVB-Lounge waren der Kölner U-Bahnbau und Herausforderungen der Zukunft

Die 13. KVB-Lounge am Abend des 11. Oktober 2018 war gut besucht und das Podium prominent besetzt. Etwa 120 geladene Gäste aus Verwaltung, Politik und Wirtschaft sowie dem eigenen Betrieb waren gekommen, um das Jubiläum „50 Jahre U-Bahn in Köln“ gemeinsam zu begehen. Oberbürgermeisterin Henriette Reker eröffnete den Abend mit einem Grußwort, in dem sie die Leistungen aller Menschen würdigte, die in den vergangenen fünf Jahrzehnten mit Engagement und Know-how dazu beigetragen haben, das unterirdische Schienennetz in der Domstadt mit auszubauen.

Prominente Teilnehmer. WDR-Moderator Henning Quanz moderierte die anschließende Talkrunde, in der es sowohl darum ging, einen Blick in die Vergangenheit des U-Bahnbaus in Köln zu werfen, als auch die verkehrli



Auf dem Podium entwickelte sich ein angeregter Gedankenaustausch

chen Herausforderungen der Zukunft zu beleuchten. Teilnehmer auf dem Podium waren Andrea Blome (Beigeordnete der Stadt Köln für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur), Prof. Dr. Barbara Schock-Werner (ehemalige Dombaumeisterin), Prof. Dr. Ing. Wolfgang Meyer (früherer KVB-Vorstand) und Dipl. Ing. Reinhard Thon (ehemaliger Leiter des Amtes für Brücken und Stadtbahnbau). Als Gastgeber fungierte der derzeitige KVB-Vorstandsvorsitzende Jürgen Fenske.

Spannende Zeit. Nach Berlin und Hamburg war Köln die dritte deutsche Stadt mit einer U-Bahn; in NRW sogar die erste. „U-Bahnfahren fühlte sich großstädtisch an“, erinnerte sich Henriette Reker. Reinhard Thon fing mit knapp 30 Jahren im Amt für Brücken und Stadtbahnbau an und hat am größten Teil des Netzausbaus mitgewirkt. „Eine spannende Zeit“ sagte er. „Durch das Auto sanken die Fahrgastzahlen. Als der U-Bahnbau bis zur Severinstrasse fertig war,

wendete sich das Blatt und die Zahlen stiegen wieder an.“ Ein großer Vorteil, so Wolfgang Meyer, sei das Mischsystem gewesen, weil die Menschen nicht umsteigen mussten von der Straßen- in die Untergrundbahn. Andrea Blome sah das nicht ganz so: Heute sei dieses System eher ein Problem, meinte sie. Damals sei das sicher richtig so gewesen, heute aber wäre der oberirdische Betrieb störanfällig. Eine U-Bahn sei wesentlich leistungsfähiger und damit attraktiver für die Kunden, pflichtete Jürgen Fenske bei. Ex-Dombaumeisterin Barbara Schock-Werner beleuchtete einen ganz anderen Aspekt des U-Bahnbaus: Für sie wäre vor allem das architektonische und künstlerische Vermächtnis im Untergrund interessant (siehe Beitrag auf S. 4). Damals war das aber kaum von Interesse, erzählte Thon: „Immer wenn es um Fragen der Gestaltung ging, lautete die Antwort: Hauptsache abwaschbar ...“

KurzTakt

Neue Broschüre

Blick auf die Historie



Zum Jubiläum der U-Bahn haben Stadt und KVB eine Broschüre mit dem Titel „Die Kölner U-Bahn: 50 Jahre Mobilitätsgeschichte“ herausgegeben. Das Heft ist eine Koproduktion des Amtes für Brücken und Stadtbahnbau mit der KVB. In der Broschüre wird die gesamte Historie des U-Bahnbaus beleuchtet. Das Heft ist kostenlos erhältlich in den KVB-KundenCentern und im Bürgerbüro der Stadt Köln am Rathaus.

Die Ausstellung

Historische Fotos

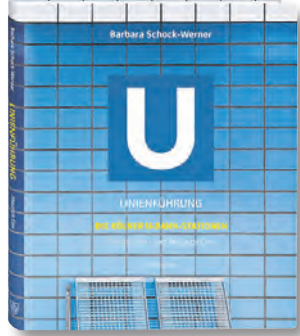


In der KVB-Zentrale, dem Westforum in der Scheideggerstraße, ist bis zum 14. Dezember eine Fotoausstellung zu sehen, die die Geschichte des U-Bahnbaus von den Anfängen bis heute umfasst (9 bis 18 Uhr). Zu sehen sind Bilder der zerstörten Stadt, der vielen Baugruben in der City und von der Einweihung der Linie 17. Die Schau soll 2019 auf Wanderschaft gehen. Wann die Ausstellung wo zu sehen ist, wird rechtzeitig bekannt gegeben. Institutionen, die sie bei sich zeigen möchten, können sich direkt bei der KVB-Pressestelle (Tel. 0221/547-3304) melden.

Veröffentlichung

Echter Hingucker

Das Buch „Linienführung. Die Kölner U-Bahn-Stationen“ von Prof. Dr. Barbara Schock-Werner (Text) und Maurice Cox (Fotografien) ist erschienen im Greven-Verlag Köln. Es umfasst 192 Seiten inklusive 40 Ausklappseiten mit 195 meist farbigen Abbildungen und kostet gebunden mit Schutzumschlag 35 Euro (ISBN 978-3-7743-0690-5). Zeitgleich erschienen ist eine Vorzugsausgabe mit einem Fine-Art-Pigmentdruck für 400 Euro.



KurzTakt

„Intelligente Infrastruktur“
Weniger Störungen durch Vorsorge

Die KVB und Siemens Mobility haben auf der internationalen Leitmesse InnoTrans das Pilotprojekt „Smart Data Services“ gestartet. Ziel ist es, Servicekomponenten zur Beobachtung und Anzeige, zur Analyse, Auswertung und Vorhersage von Stellwerksdaten zu erproben. So kann etwa durch die Bewertung von Daten, die aus der Steuerung von Weichen hervorgehen, auf entstehende Instandhaltungsbedarfe geschlossen werden. Die Instandhaltung kann dann rechtzeitig und geplant durchgeführt werden.

Neben Weichen sollen weitere Elemente wie Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung und Signalanlagen sowie der Datenverkehr der stellwerksübergreifenden Kommunikation behandelt werden. Letztlich kann die Betriebsqualität durch die Reduzierung von Störungen verbessert werden, zudem lassen sich Instandhaltungskosten senken. In das Projekt werden zunächst die elektronischen Stellwerke „Appellhofplatz“, „Dom“ und „Poststraße“ einbezogen. Weitere sollen folgen. Das Projekt ist das erste im ÖPNV. Bisher betreibt Siemens zusammen mit der Deutschen Bahn ein solches lediglich für den Eisenbahnbereich. Das Foto zeigt von links Johannes Emmelhainz (CEO Siemens Mobility Customer Services), Jörn Schwarze (Vorstand Technik der KVB), Manfred Fuhg (CEO Siemens Mobility Region Germany) und Christian Burk (Bereichsleiter Fahrweg der KVB).



Impressum

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

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

MITARBEIT:
Martin Fernholz, Mario Klenner,Thomas Lipke

FOTOS: KVB, Matthias Pesch, Christoph
Selbach, Repro/Michael Bause, Smilla
Dankert, Gudrun Meyer, CoellinColoer,
Stephan Anemüller

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 Litznburger

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

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

Die Mannschaft der KVB und eines Bauunternehmens arbeitete im Dreischicht-Betrieb mit je 30 Mann



Eine echte
Mannschaftsleistung

In der Haltestelle „Dom/Hbf“ erneuerte die KVB die
komplette Gleisinfrasturktur – in nur 16 Tagen

Exakt 16 Tage lang musste die Haltestelle „Dom/Hbf“ in den Herbstferien für Fahrgäste gesperrt werden. Dort – im Herzen der Stadt – erneuerte die KVB die Gleisinfrasturktur. Benachbarte Haltestellen wurden gleichfalls nicht angefahren. Die Stadtbahn-Linien 5, 16 und 18 wurden getrennt und umgeleitet. Das hatte erhebliche Auswirkungen für die täglichen Wege vieler Menschen. Aber: Die Baumaßnahme konnte pünktlich abgeschlossen werden. Die KVB hielt ihr Versprechen: „Wir geben alles für eine möglichst kurze Beeinträchtigung“. Möglich wurde dies durch eine starke Mannschaftsleistung. „Es war ein wirklich großes Projekt, das ich so noch nicht hatte“, lautete das Fazit von Bauleiter Alexander Kreuzer. „Aber es hat großen Spaß gemacht, es mit den Kollegen zu stemmen.“

Notwendige Maßnahme. Zwei Weichen, eine Gleiskreuzung, rund 850 Meter Schiene sowie der komplette Unterbau wurden erneuert. Dabei wurde Vorsorge für die Reduzierung von Körperschall getroffen. Rund zwei Millionen Euro kostet diese Maßnahme. Eigentlich wünscht sich jedes Verkehrsunternehmen, an solche Stellen nie he-

rangehen zu müssen. Doch der Zahn der Zeit nagt auch dort – etwa 20 Jahre wurde die Infrastruktur genutzt. Nun wurde es notwendig, Schienen, Weichen, Schwellen auszutauschen. Andernfalls wären Fahrkomfort und Verkehrssicherheit bald nicht mehr zu gewährleisten gewesen.

Genaue Abstimmung. Die Mannschaft der KVB und eines Bauunternehmens arbeitete im Dreischichtbetrieb mit je 30 Mann. Der alte Schotter, die alten Schienen und Weichen wurden entfernt, neue Betonschwellen, eine Stahlbewährung und neue Schienen platziert. Anschließend wurden die Weichen angeschlossen, danach wurde betoniert, und die Signal- und Zugsicherungsanlagen wurden wieder installiert. Das Arbeiten in beengten Platzverhältnissen war dabei eine besondere Herausforderung, eine genaue Abstimmung aller Schritte extrem wichtig.

Umfangreich informiert. Über die Maßnahme hat die KVB umfangreich informiert. Alle klassischen Wege – Faltblätter, Aushänge, Ticker-Texte an den Fahrgastinfoanzeigern, Betreuung durch Servicekräfte vor Ort – wurden eingesetzt. Hinzu kamen die Infos im Internet und über Social

Media sowie die Pressearbeit. Somit konnten Überraschungen bei den Fahrgästen minimiert und jedem Alternativen aufgezeigt werden.

Ersatzverkehre zur Überbrückung. Zum Einsatz kam auch ein Pendelzug zwischen dem Breslauer und dem Ebertplatz, der einen Anschluss an die umgeleiteten Linien herstellte. Eingesetzt wurden zudem bis zu 20 Ersatzbusse, die gesperrte Stadtbahnabschnitte umfuhren und die Mobilität der Menschen sicherten.

Besonderer Schallschutz. Um entstehende Schwingungen aus dem Rad-Schiene-System zu reduzieren, können besondere Elemente für den Schallschutz eingebaut werden. Im gewählten Masse-Feder-System werden die Kräfte auf eine größere Fläche weitergeleitet und die Schwingungen dann auf der U-Bahn-Sohle durch dünnere Gummimatten aufgenommen. So wird die U-Bahn in gewisser Weise abgeschottet. Dies dient den Nutzern umliegender Gebäude. Weitere interessante Beiträge zur Baumaßnahme finden sich im KVB-Blog:

➔ <http://blog.kvb.koeln>



Gummimatten nehmen Schwingungen auf

Suche/biete Job und Wohnung

Fachkräfte und Wohnraum sind Mangelware – Mitarbeiterwohnen ist deshalb für Arbeitnehmer und Arbeitgeber gleichermaßen attraktiv

Wer einen neuen Job annehmen möchte und dafür umziehen muss, überlegt sich das momentan zweimal: Es ist schwer geworden, eine bezahlbare Wohnung in den Großstädten zu finden. Oft zehren hohe Mieten die mit der neuen Stelle verbundene Gehaltserhöhung gleich wieder auf. Das ist nicht nur für Arbeitnehmer, die sich weiterentwickeln wollen, ein Problem, sondern ebenso für die Wirtschaft, die händeringend Fachkräfte sucht. Für Firmen stellt günstiger Wohnraum, den sie potenziellen neuen Mitarbeitern anbieten können, daher einen klaren Wettbewerbsvorteil dar. Das trifft auch auf den Stadtwerkkonzern Köln (SWK) zu, dessen angegliederte Wohnungsgesellschaft (WSK) über knapp 2.000 große und kleine Wohnungen verfügt, die Mitarbeitern der Konzerntöchter für einen Quadratmeterpreis anmieten können, der zwischen einem und 3,50 Euro unter den marktüblichen Preisen für Kölner Kaltmieten liegt.

Entscheidender Anreiz. „Ich wäre nicht nach Köln gekommen, wenn es zum Job nicht auch dieses Wohnungsangebot gegeben hätte“, sagt Simon Schrenk (32), Wirtschaftsinformatiker. Er stammt aus Osnabrück, hat dort mit Frau und Eltern ein Haus gekauft und ist froh, dass er die Stelle bei der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB), die ihm ein Headhunter anbot, trotzdem annehmen konnte. Seit April arbeitet er als Projektleiter für die Modernisierung des rechnergestützten Betriebsleitsystems, die IT-technische Fahrzeugausstattung und die elektronischen Fahrgastinformationssysteme bei der KVB. „Ich wollte das unbedingt machen. Hätte ich mir hier auf dem angespannten freien Markt aber eine Wohnung suchen müssen, hätte das wahrscheinlich zunächst monatelanges tägliches Pendeln oder Hotelübernachtungen bedeutet“, erzählt Schrenk. „Zudem wäre die Miete deutlich höher gewesen als jetzt, und das hätte meinen Verdienst bei doppelter Haushaltsführung deutlich geschmälert.“

Hohe Nachfrage. Genauso soll es sein. „Der Grundgedanke hinter dem Mitarbeiterwohnen, das wir heute anbieten, ist alt – und simpel“, erklärt Bernd Preuss, Leiter der WSK. „1964 wurde die Wohnungsbaugesellschaft gegründet und baute anfangs vor allem öffentlich geförderte Wohnungen. Dieser Bestand wurde gehalten, obwohl die Belegung durch die heute knapp 13.000 Mitarbeiter der städtischen Gesellschaften eher rückläufig war.“ Preuss weiter: „Angesichts der Wohnungsmarktsituation, die seit einigen Jahren immer angespannter wird, hat man sich jedoch wieder an die Vorteile des Konzeptes erinnert und erneut in Sanierung und Neubau investiert. Und das mit Erfolg: Die Nachfrage ist hoch.“



IT-Experte Simon Schrenk fand dank der KVB einen attraktiven Job – und eine bezahlbare Wohnung

Voll zufrieden. Ohne das Wohnungsangebot, das die KVB ihm über die WSK machen konnte, wäre wohl nichts aus dem Wechsel geworden. 410 Euro kalt zahlt Schrenk für die frisch renovierte, 57 Quadratmeter große Zwei-Zimmerwohnung mit Balkon in Ehrenfeld. Bis zu seinem Arbeitsplatz hat er keine zehn Minuten Fußweg. „Ideal“, findet er. „Ich bin voll zufrieden!“

Kostenlose Ausbildung. Die Ansprüche sind es – im Verhältnis zu früher – aber auch. Neben hochwertiger Ausstattung werden daher weitere Angebote gemacht: In einem modernen Komplex im Kölner Süden stehen den Bewohnern in der Tiefgarage zur exklusiven Nutzung E-Mobile und Leihräder zur Verfügung. Es gibt Sportangebote und Treffpunkte auf dem Gelände. In verschiedenen Quartieren werden sogar Bienenstöcke aufgestellt, und Konzernmitarbeiter können kostenlos eine Ausbildung zum Imker machen. „Der Zusammenhalt innerhalb einer immer anonymen werdenden Arbeitswelt ist ein wichtiger Belang“, so Preuss. „Wir bieten mehr als ‚warm und trocken‘.“ Und auf jeden Fall mehr, als sich jemand mit einem Normal-einkommen sonst in der Stadt leisten kann. Vor diesem Hintergrund wird die Immobilie zu einem bedeutenden Faktor im Wettbewerb um gesuchte Fachkräfte. Auch bei der KVB, die aktuell auf 700 Wohneinheiten der WSK zurückgreifen kann. Mehr zum Thema im Interview mit Sophie von Saldern, Personalchefin der Kölner Verkehrs-Betriebe AG, in der rechten Spalte auf dieser Seite.

Drei wertvolle Gütesiegel für die KVB

Die Homepage Kununu bescheinigt dem Verkehrsunternehmen hohe Qualität als Arbeitgeber

Die KVB ist ein guter Arbeitgeber. Das bestätigt die Internetseite Kununu, die eine Plattform für die Bewertung von Dienstgebern ist. Gleich zwei Auszeichnungen verlieh sie dem Verkehrsbetrieb im Oktober: Das Unternehmen ist eine „Top Company“, denn 86 Prozent der Mitarbeiter haben ihre Firma weiterempfohlen – ein überdurchschnittliches Ergebnis. Das Gütesiegel „Open Company“, das nur etwa ein Prozent aller auf Kununu bewerteten Firmen erhält, wurde der KVB zuteil, weil sie ihre Arbeitgeberqualitäten kritisch überprüft und

versucht, sich in diesem Bereich kontinuierlich weiterzuentwickeln. „Ein großer Erfolg, der zeigt, wie wichtig die Kommunikation mit unseren Mitarbeitern ist“, sagt Personalvorstand Peter Densborn. „Die KVB hat als Unternehmen vieles zu bieten. Es gilt, dies nach außen zu kommunizieren und damit potenzielle Bewerber auf uns aufmerksam zu machen. Plattformen wie Kununu sind dafür sehr gut geeignet.“

Eckpfeiler Ausbildung. Ganz besonders freut der Vorstand sich über die dritte Belobigung, die das Unternehmen im September in der Kategorie „Faire Ausbildung“ vom Berliner Marktforschungsinstitut Trendence entgegennehmen durfte. „Unsere Ausbildung ist einer der Pfeiler des demografischen Wandels der KVB. Dieser Award unterstreicht unseren Einsatz in diesem Themenfeld“, so Densborn. „Die Nachwuchsförderung ist

uns ein besonderes Anliegen. Nicht umsonst übernimmt die KVB den größten Teil ihrer ehemaligen Auszubildenden und profitiert davon.“



Peter Densborn (5. v. l.) präsentiert mit Nachwuchskräften eines der Gütesiegel



Sophie von Saldern ist Personalchefin der Kölner Verkehrs-Betriebe AG. Von Saldern setzt verstärkt auf den Wettbewerbsfaktor Mitarbeiterwohnungen.

1. Warum ist das Thema für die KVB von so großer Wichtigkeit?

Der demografische Wandel wird inzwischen immer konkreter spürbar: Wir müssen in den kommenden zwölf Jahren allein 1.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ersetzen, die altersbedingt ausscheiden werden. Bei rund 3.500 Beschäftigten ist das fast die Hälfte des gesamten Personals und eine große Herausforderung. Im Wettbewerb um die besten Personale spielen außerdem Angebote wie flexiblere Arbeitszeiten und Homeoffice eine Rolle. Das reicht aber nicht, um sich von der Konkurrenz abzuheben, deshalb ist das Zurverfügungstellen von Wohnraum ein starkes Instrument. Zusätzlich deshalb, weil wir als Verkehrs-Betrieb mit unseren Fahrern im Schichtdienst darauf angewiesen sind, dass diese nah an ihrem Arbeitsplatz wohnen.

2. Ließe sich das Problem nicht über höhere Gehälter lösen?

Als kommunaler Arbeitgeber sind wir tarifvertraglich bei der Bezahlung leider nicht so attraktiv wie viele Unternehmen in der Wirtschaft. Wir brauchen daher ein attraktives Gesamtpaket, um gute Fachkräfte für uns zu gewinnen, denn diese sind – gerade in Ballungsgebieten wie Köln – hart umkämpft. Das Mitarbeiterwohnen ist in unserem Fall deshalb ein ganz wichtiges zusätzliches Element.

3. Ist dieses Vorgehen Ihrerseits erfolgreich?

Ja, denn das Thema zahlt für uns auf zwei Karten ein, etwa bei der Mitarbeiterbindung. Denn wenn ein Arbeitnehmer erst einmal bei uns ist und hier auch das Thema Wohnen – vor allem gemeinsames Wohnen mit Kollegen – erlebt, dann hat er einfach eine höhere Identifikation mit uns als Unternehmen und ist insgesamt zufriedener. Davon profitieren sowohl der Mitarbeiter als auch der Betrieb. Das andere, worauf wir uns fokussieren, ist die Akquise. Das Wohnungsangebot hilft uns, deutschlandweit, über die Grenzen der Region hinaus, geeignete und gute Mitarbeiter zu finden.



Feierliche Stimmung

200 Menschen sangen zusammen mit dem KVB-Orchester unter freiem Himmel auf dem Severinskirchplatz in der Südstadt

Besinnlicher und fröhlicher Auftakt in den „Vringsadvent“: Zum elften Mal fand am 30. November das große Adventsingen auf dem Severinskirchplatz statt, mit dem im kölschesten aller Veedel die Vorweihnachtszeit eingeläutet wird. Rund 200 Menschen jeden Alters waren gekommen, um im Licht des 14 Meter hohen Weihnachtsbaums gemeinsam zu singen. Etwa eine Stunde lang spielten die rund 30 Musiker des KVB-Orchesters unter der Leitung von Patrick Dreier bekannte Weihnachtslieder. Liederheftchen mit den Texten wurden verschenkt, sodass alle kräftig einstimmen konnten. Anwohner, Bürger, Stadtbesucher und KVB-Mitarbeiter genossen die feierliche Stimmung unter freiem Himmel vor der Severinskirche, das gemeinsame Singen und Plaudern in friedlicher und beschaulicher Atmosphäre.

Kurze Ansprachen. Zu Beginn der Veranstaltung hielten Jürgen Fenske, Vorstandsvorsitzender der Kölner Verkehrs-Betriebe, und Dr. Thorsten Fröhlich vom Vorstand der IG Severinsviertel kurze Ansprachen. Jürgen Fenske, der zum Jahreswechsel in den Ruhestand geht, ließ es sich auch dieses letzte Mal nicht nehmen, beim Singen dabei zu sein. Er bedankte sich bei den vielen Menschen, die gekommen waren – vor allem bei den jungen Sängerinnen und Sängern des Chors der

Grundschule Zugweg, der bereits seit vielen Jahren bei diesen Anlass auftritt, und bei den Musikern. „Das Orchester ist der beste Botschafter der KVB“, sagte Fenske. „Ich wünsche Ihnen allen und Ihren Familien hier im Severinsviertel eine friedliche Adventszeit und frohe Weihnachten.“ Fröhlich bedankte sich im Namen der Geschäftsleute für die gute Zusammenarbeit und die Unterstützung der KVB während des U-Bahnbaus und darüber

» **Dank der Liederhefte konnten die Besucher mit einstimmen**

hinaus sowie vor allem für das persönliche Engagement von Jürgen Fenske in den vergangenen zehn Jahren.

Warm ums Herz. Unter der Leitung des ehemaligen Schuldirektors Bruno Praß präsentierten die 34 Chorkinder zur Gitarrenbegleitung lustige kölsche Liedchen, bei denen so manchem Zuhörer ordentlich warm ums Herz wurde. Wer sich noch weiter von innen wärmen wollte, für den hielten Mitglieder der IG Severinsviertel Punsch und Glühwein bereit. Die Einnahmen aus dem Verkauf kommen in diesem Jahr wieder einem sozialen Zweck zugute und werden der Aktion „Lichtblicke“ von Radio Köln sowie dem „Vringstreff“ gespendet.

Kleine Tradition. Was einst als Unterstützungsmaßnahme für die Geschäftsleute im Severinsviertel entstanden war, ist inzwischen längst zu einer kleinen Tradition geworden, die im Vringsviertel niemand mehr missen möchte. In diesem Jahr erweitert die IG Severinsviertel um Thorsten Fröhlich ihr Programm und organisiert weitere Mitsingkonzerte (s. Spalte rechts), die sich schön mit einem Bummel über die Einkaufsmeile verbinden lassen. Wer ein paar passende Geschenke sucht, wird in den zahlreichen Geschäfte sowie Boutiquen bestimmt fündig und besucht im Anschluss vielleicht noch den Weihnachtsmarkt, der 2018 nach einer Pause wieder auf dem Chlodwigplatz stattfindet.



Hintergrund

Musik für die Stadt

Das KVB-Orchester besteht seit 113 Jahren und gehört zur Stadt wie Kölsch und Karneval. Rund 20 Auftritte vom Benefiz- bis zum Philharmoniekonzert nimmt das Ensemble pro Jahr mit bis zu 40 Musikern wahr.

Advent

Vorfreude auf Weihnachten

Immer wieder samstags

An allen Samstagen im Dezember spielt auf dem Severinskirchplatz das Weihnachtsduo Ricki und Fründe mit Namensgeber Richard Hunsdorf auf. Die Interessengemeinschaft Severinsviertel organisiert die Veranstaltungen, verteilt Liederhefte und freut sich auf viele Teilnehmer. Die Mitsingkonzerte finden statt am 8., 15. (jeweils von 13 bis 15 Uhr) und 22. Dezember (12 bis 14 Uhr).

Auftritte vorm Dom



Das KVB-Orchester spielt an zwei Tagen auf dem Weihnachtsmarkt auf dem Roncalliplatz am Dom auf. Auf dem Programm stehen nicht nur Weihnachtslieder, sondern ebenso andere bekannte und stimmungsvolle Klassiker. Die Auftritte sind am Samstag, 8. Dezember, um 14.30 Uhr und am Dienstag, 11. Dezember, um 19.30 Uhr.

Besondere Höhepunkte

Im Schatten der Severinstorburg findet wieder ein Weihnachtsmarkt statt, der von der ABC-Aktionsgemeinschaft rund um Bonner Straße/Chlodwigplatz initiiert wird. In rund 25 Büdchen präsentieren Aussteller ihre Waren und stellen Vereine ihre Arbeit vor. Zudem gibt es allerlei deftige und süße Leckereien sowie ein Karussell. Besondere Höhepunkte sind an den Adventswochenenden unter anderem ein Mitsingkonzert und lokale Chöre. Der Markt ist noch bis zum 23. Dezember täglich von 12 bis 22 Uhr geöffnet.

Gewinnen mit Sudoku



Unsere Preise: Fünf Bücher „Linienführung – Die Kölner U-Bahn-Stationen“ von Barbara Schock-Werner (s. Foto), fünf Busmodelle und zehn Schlüsselanhänger.

Einsendeschluss: Einsendungen bis Freitag, 18. Januar 2019, an die KVB-Unternehmenskommunikation, Stichwort „Sudoku“, Scheidtweilerstr. 38, 50933 Köln, oder schnell über das Internet. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

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

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

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

Gewinner des Sudoku aus der KölnTakt 2-2018: Doris Aurand, Volker Bastian-Bertrams, Klaus Bochem, Anni Deinet, Rosemarie Dohmen, Heike Frenzel, Andrea Heinen, Sennewald Heinrich, Erika Hesse, Stefanie Hermann, Hedi Hermann, Horst Kanert, Irene Kaser, Wolfgang Kissenbeck, Ingeburg Marx, Rudolf Pfeiffer, Anneliese Piel, Hans-Joachim Podschus, Josef Reinders, Hans Rindt, Ursula Röder, Annemarie Roppel, Karin-Maria Schmitt, Dieter Sturm, Heinz-Georg Wagner