Mobilität umweltfreundlich anbieten

Umweltbericht 2010

KVB
Kölner Verkehrs-Betriebe AG
Menschen bewegen

Mobilität umweltfreundlich anbieten

Umweltbericht 2010 der Kölner Verkehrs-Betriebe AG
und Umwelterklärung nach der
EG-Umwelt-Audit-Verordnung (EG) Nr. 1221/2009

EMAS
GEPRÜFTES
UMWELTMANAGEMENT
D-142-00046

KVB
Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Impressum

Herausgeber:

Kölner Verkehrs-Betriebe AG
Scheidtweilerstraße 38
50933 Köln
Stabsstelle 201 – Umweltschutz/Umwelttechnik

Ansprechpartnerin:
Dipl.-Ing. (FH) Lydia Marschall-Schmitz
Telefon: (02 21) 5 47 - 33 76
Fax: (02 21) 5 47 - 11 33 76
Internet: http://www.kvb-koeln.de
E-Mail: Lydia.Marschall-Schmitz@kvb-koeln.de

Abbildungen: KVB AG, Umweltschutz/Umwelttechnik, KVB-Archiv; Abbildungen Seite 9: © Dierk Lürbke (Rosenmontagszug), RheinEnergie-Stadion: © 1. FC Köln/Palm; Seite 10: © LANXESS arena; Seite 21: Luftaufnahmen der KVB-Standorte © Geobasisdaten: Landesvermessungsamt NRW, mit Genehmigung des Amtes für Liegenschaften und Kataster der Stadt Köln, Katasterservice 232-4 vom 14.07.2010, Gsb-Nr.: DK 26/2010; Seite 44: © VDV/Marcus Schlaf, Seite 12, 18, 20, 32: © Frank Reinhold; Seite 14 oben © cambio, Seite 14 unten, 15: © DB Rent; Seite 1, 8 unten, 16, 22, 40 46: © Rainer Geyer

Text:
Ursula Seifert, Schwalmtal
Gudrun Meyer, KVB, Text zur Nord-Süd Stadtbahn Köln

Gestaltung und Produktion:
KOMBO Medien Design, Siegburg

Druck: Druckerei Köhring, 53894 Mechernich-Bergheim

Umweltgutachter:
Georg Hartmann, Düsseldorf (DE-V-0245)

Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier.

Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

Mobilität und Umweltschutz in Einklang zu bringen ist eine der wichtigen Aufgaben unserer Tage. Insbesondere in einem Ballungsraum wie Köln mit mehr als einer Million Bewohnern und rund 200 000 Pendlern werktäglich werden entsprechende Anstrengungen immer offensichtlicher. So trägt die Kölner Innenstadt seit 1. Januar 2008 den Status einer „Umweltzone". Der Pkw-Verkehr unterliegt seitdem Beschränkungen: In einem ausgeschilderten Bereich dürfen nur noch abgasarme Fahrzeuge fahren. Für Fahrzeuge mit sehr hohem Schadstoffausstoß gilt ein absolutes Fahrverbot.

Daher ist die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) umso stärker gefordert: von umweltfreundlichen Fahrzeugen bis hin zu attraktiven Beförderungsangeboten, mit denen die Mobilität der Bevölkerung auch unter verschärften Umweltschutzbedingungen gewährleistet wird. Wir befinden uns auf einem guten Weg, diese Herausfordrungen nachhaltig zu meistern.

Ihnen, verehrte Leser, möchten wir mit unserer aktuellen Umwelterklärung aufzeigen, welche umweltrelevanten Aktivitäten in den vergangenen drei Jahren von der KVB in Angriff genommen wurden. Darüber hinaus informieren wir Sie über unsere Weichenstellungen für die Zukunft.

In erster Linie geht es uns darum, ein bedarfsgerechtes Angebot an Bus- und Bahnverbindungen für die unterschiedlichen Zielgruppen zu schaffen.

Kuno Weber, Vorstand der Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Mit Rücksicht auf Fahrgäste, die ein Auto nutzen möchten bzw. müssen oder mit einem Fahrrad unterwegs sein wollen, sind verstärkt auch verkehrsmittelübergreifende Beförderungslösungen gefragt. Park+Ride, Bike+Ride, cambio, Flinkster, Call a Bike zeigen, wie sich umweltfreundliche Mobilität mit intelligenten Kombinationsangeboten herstellen lässt.

Weitere Ideen und Wünsche sind uns jederzeit herzlich willkommen.

Eine anregende Lektüre und vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Kuno Weber,
Vorstand der Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Köln, Juli 2010

Inhalt

		Seite
1	**Serviceunternehmen KVB – unsere Dienstleistungen**	8
2	**Kölner Markenzeichen KVB – unser Unternehmen**	16
3	**Umweltrelevante Projekte der KVB – neueste Entwicklungen**	22
4	**Nachhaltige Anstrengungen der KVB – technische und organisatorische Optimierungen**	32
5	**Umweltmanagement der KVB – unsere Aktivitäten**	40
6	**Effiziente Umwelterhaltung der KVB – eine Zwischenbilanz**	46

1

Serviceunternehmen KVB – unsere Dienst-leistungen

Wer innovative Rahmenbedingungen im Dienste der Umwelt wie auch im Sinne der Kunden schafft, fährt erfolgreich in die Zukunft!

Millionenfach bewährt

In Köln ist man viel und gern unterwegs. Das gilt für Bewohner, Pendler und Touristen gleichermaßen. Rund 850 000 von ihnen steigen täglich in die Verkehrsmittel der Kölner Verkehrs-Betriebe AG, kurz KVB ein und lassen sich bequem, flexibel und umweltfreundlich ans gewünschte Ziel bringen.

Damit der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im Großraum Köln reibungslos funktioniert, hat die KVB eine höchst leistungsfähige Infrastruktur aufgebaut. So waren im Jahr 2009 allein 367 Bahnen im Einsatz, um 222 Bahnhaltestellen anzufahren. Sie verkehren auf 11 Stadtbahnlinien in einem komplexen System. Dieses ist von den Außenbezirken her sternförmig wie auch ringförmig um das Stadtzentrum herum angelegt. Die Querverbindungen zwischen den Stadtbahnlinien werden von Bussen bedient. 304 Busse befördern die Fahrgäste auf 49 Linien zu 687 Bushaltestellen. Das Angebot wird so gut angenommen, dass die Fahrgastzahl 2009 auf insgesamt 265,8 Millionen angewachsen ist. Tendenz steigend!

Gute Fahrt zu allen Festen

Dass die Stadt Köln in schöner Regelmäßigkeit in einen Ausnahmezustand verfällt, weiß jedes Kind. Karneval, Fußball, Ringfest, Kölner Lichter, Köln Marathon und der Christopher Street Day ziehen jährlich Millionen Menschen an. Dazu gesellen sich einmalige Großereignisse wie die Eishockey-WM, die Gay Games oder auch Konzertauftritte berühmter Stars.

Damit viele Gäste jeweils zur richtigen Zeit am richtigen Ort sind, bedarf es einer ausgefeilten Logistik. Auch hier steht die KVB mit ihrer Infrastruktur und ihren engagierten Mitarbeitern in der ersten Reihe.

Karneval auf Hochtouren

Würde man alle Bahnen und Busse der KVB aneinanderreihen, in denen das närrische Volk an den tollen Tagen durch Köln schunkelt – der Rosenmontagszug wäre ein Lindwürmchen dagegen. Allein am wichtigsten Narrentag des Jahres kommen rund eine Million Besucher zum Rosenmontagszug. Der überwiegende Teil verlässt sich auf unsere Verkehrsmittel und fährt gut damit. Allerdings findet die erste karnevalistische Bewährungsprobe in jedem Jahr bereits an Weiberfastnacht statt. Auch dann ist die KVB gern mit von der Partie. 23 % zusätzliche Straßenbahnfahrten, insgesamt 3 432 Straßenbahn- und 3 112 Busstunden an einem Tag bedeuten ein rekordverdächtiges Angebot.

Pünktlich zum Bundesligaspiel

Während der Fußballsaison herrscht auf der Stadtbahnlinie 1 Richtung RheinEnergieStadion an jedem Heimspieltag Hochbetrieb: Rund 50 000 Fans machen sich auf den Weg zur Spielstätte des 1. FC Köln. Davon nutzt rund ein Drittel den Nahverkehr. Zusätzliche Bahneinsätze der KVB lassen FC-Fans und auswärtige Besucher pünktlich zum Spielbeginn ankommen. Das gelingt Individualanreisenden längst nicht immer.

Ein KVB-Bus im Grünen

Der Rosenmontagszug in Köln

Fußballfans im RheinEnergie-Stadion

Fahrten durch verstopfte Straßen, aufwändige Parkplatzsuche, weite Fußwege verbrauchen unnötig Zeit und Energie, die sich beim Umstieg auf den ÖPNV einsparen lassen. Die KVB unternimmt vieles, damit neue Kunden sich lieber in Busse und Bahnen setzen. Modernisierung der Angebote und verbesserter Service stehen regelmäßig auf unserer Agenda.

Zuschauer bei der Eishockey-WM 2010

Dynamik und Aktion bei der Eishockey-WM 2010

Die Lanxess arena: Spielstätte der Eishochey-WM

Eishockey-WM 2010

Im Frühjahr 2001 gehörte Köln schon einmal zu den Austragungsorten der Eishockey-WM, 2010 erneut. Gute Stimmung, prima Organisation und beste Infrastruktur führten zu einer erneuten Vergabe von hochrangigen WM-Partien in die Heimat der Kölner Haie. Ingesamt 29 Spiele, darunter das Spiel um den dritten Platz wie auch das Finale, standen in der Zeit vom 7. bis 23. Mai 2010 auf dem WM-Plan der Lanxess arena. Deutschlandweit kamen rund 545 000 Besucher, um die spannenden Partien auf dem Eis zu sehen. Davon wurden 334 000 in Köln gezählt!

Die meisten von ihnen ließen sich vom ÖPNV bis vor die Lanxess arena fahren. Kein Problem für die KVB. Mit rund 59 zusätzlichen Bahneinsätzen (2 213 km) war für den reibungslosen Transport bestens gesorgt. Damit wurde auch dieses Großereignis zu einer vergleichsweise kleinen Belastung für die Umwelt.

GAY GAMES motivieren zu olympiareifen Leistungen

Bis zu 12 000 Teilnehmer, über 2 000 freiwillige Helfer, eine Million Besucher: Die GAY GAMES bevölkern Köln ab 31. Juli 2010 mit nahezu olympischen Dimensionen. Eine Woche lang stehen neben den Sportstätten auch Begegnungsstätten wie z.B. auf dem Neumarkt und dem Rudolfplatz im Zeichen ambitionierter Teilnehmer und interessierter Gäste. Rund 35 Sportarten von Fußball über Leichtathletik und Schwimmen bis hin zu Bridge, Schach und Pool-Billard sowie ein tägliches Kulturprogramm sorgen für Abwechslung. Tag und Nacht.

Die KVB ist so immer gut im Training. Hunderte zusätzliche Bahneinsätze mit Millionen zusätzlichen Fahrgästen wurden bereits anlässlich des Papstbesuches im August 2005 bewältigt. Seitdem haben unsere Verkehrs- und Fahrgastinformationssysteme vielfältige Optimierungen erfahren. Damals wie heute ist die Bereitschaft der KVB-Mitarbeiter zu Mehrarbeit und Überstunden ungebrochen.

Ein Flatrate für umweltfreundliches Fahren & Sparen

Um gerade Vielfahrern die Nutzung der KVB-Linien so angenehm und günstig wie möglich zu gestalten, haben wir schon lange vor der Telekommunikationsbranche unsere ZeitTickets eingeführt. Damit fahren unsere Kunden zum Pauschalpreis – oder neudeutsch: Flatrate – so viel sie wollen. Ganz gleich, ob Ticket im Abo, JobTicket, SemesterTicket, SchülerTicket oder weitere mehr: Rund 260 000 Kunden sind mit ihrem bequemen ZeitTicket unterwegs.

Ausführliche Tarifberatung leisten unsere Mitarbeiter in den KundenCentern der KVB in Ehrenfeld, Mülheim, im Westforum und am Neumarkt.

Wochen- oder MonatsTickets sind auch in den Vertriebsstellen am Dom/Hauptbahnhof, Neumarkt, Ebertplatz sowie bei privaten Verkaufsstellen an Kiosken oder in zahlreichen Geschäften erhältlich. Und wer nur sporadisch mit der KVB unterwegs ist, kann gewünschte Einzel- oder MehrfahrtenTickets auch an einem der vielen Ticketautomaten ziehen.

Moderner geht es außerdem. Tickets per Handy erfreuen sich wachsender Beliebtheit. Sie ersparen den Papierausdruck und sind somit umweltfreundlich.

ÖPNV-Ticket per Handy kaufen

Bei allen Fragen rund um Tarife, Fahrtmöglichkeiten etc. helfen die schlaue Nummer NRW (0 18 03) 50 40 30 oder ein Klick im Internet auf: www.kvb-koeln.de. Detaillierte Informationsbroschüren wie auch die spezielle Telefonberatung für Abo- und SchülerTicket-Kunden runden unser Service-Angebot ab. Denn wir wissen: Je mehr wir den mobilen Kölnern entgegenkommen, desto mehr von ihnen kommen zu uns. Unser Ziel ist es, die Fahrgastzahlen kontinuierlich zu steigern. Denn je mehr Bürger mit uns unterwegs sind und nicht mit dem Pkw, desto weniger Emissionen gehen in die Luft.

PatenTicket: Das Forschungsprojekt der Technische Universität Dortmund mit der KVB gab Menschen im Alter von 60 Jahren und älter, die bisher fast ausschließlich das Kfz benutzten, die Möglichkeit, drei Monate kostenlos und mit Anleitung und Beratung den ÖPNV zu nutzen. Nach erfolgreichem Abschluss konnten aus der Testgesamtheit 40% für ein ÖPNV-Jahresabonnement gewonnen werden. Ein weiteres Instrument, mobile Menschen zum Umstieg auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu bewegen.

Neubürger/Gratisticket: In Umbruchsituationen des Lebens, wie z.B. einem Umzug, überdenken Menschen oft ihr Mobilitätsverhalten. Durch die Unterbreitung eines Informationsangebots sowie eines kostenlosen Tickets bzw. vergünstigten Abos mit Zusatznutzen werden die (Neu-)Kölner dazu angeregt, den ÖPNV zu testen. Daher bietet die KVB im Rahmen eines Pilotprojekts seit Februar 2010 neu nach Köln gezogenen Bürgern ein kostenloses MonatsTicket der Preisstufe 1b an. Bürger, die innerhalb Kölns umziehen, erhalten bei Abschluss eines Jahresabonnements eine Gutschrift über einen Monatsbetrag der Preisstufe 1b.

Ziel dieses Pilotprojekts ist neben der Neukundengewinnung (sowohl Abo- als auch Gelegenheitskunden) eine Service- und Imageverbesserung. Durch die vorteilhafte Änderung des Modal Split (weg vom MIV hin zum ÖPNV) werden Lärm, Feinstaub usw. reduziert und die Verkehrssicherheit in Köln verbessert.

Offensive Kommunikation mit aktiver Einbindung der Kunden

Wir pflegen den permanenten Dialog mit unseren Kunden. Aktuelle Informationen und die Berücksichtigung von Kritik und Kundenwünschen gehören zu unserer Unternehmenskultur. Über die unterschiedlichsten Medien, vom klassischen Brief bis zur E-Mail, sind wir ständig erreichbar. Mit Werbe- und Presseaktivitäten verankern wir unsere umweltrelevanten Unternehmungen in den Köpfen der Öffentlichkeit. Wir erreichen Stamm- und Neukunden und sorgen für ein nachhaltig positives Image der KVB.

Höchste Aufmerksamkeit in der Leitstelle

Sie ist der Ort, an dem alle Fäden zusammenlaufen: die Leitstelle der KVB. Seit 1980 sorgt das technische Herzstück hinter den Kulissen des Fahrbetriebs dafür, dass täglich mehr als 350 Bahnen sowie rund 300 Busse ihre Ziele möglichst pünktlich und sicher erreichen. Zu diesem Zweck sind nicht weniger als 237 km Linienlänge Stadtbahn im Auge zu behalten. 536 km Linienlänge Bus wie auch die Haltestellen von Bussen und Bahnen und selbstverständlich auch die Fahrzeuge kommen hinzu. Für diese verantwortungsvollen Aufgaben zeigen knapp 50 Mitarbeiter höchsten Einsatz.
Sie alle sind bestens für die speziellen Aufgaben der Leitstelle qualifiziert:

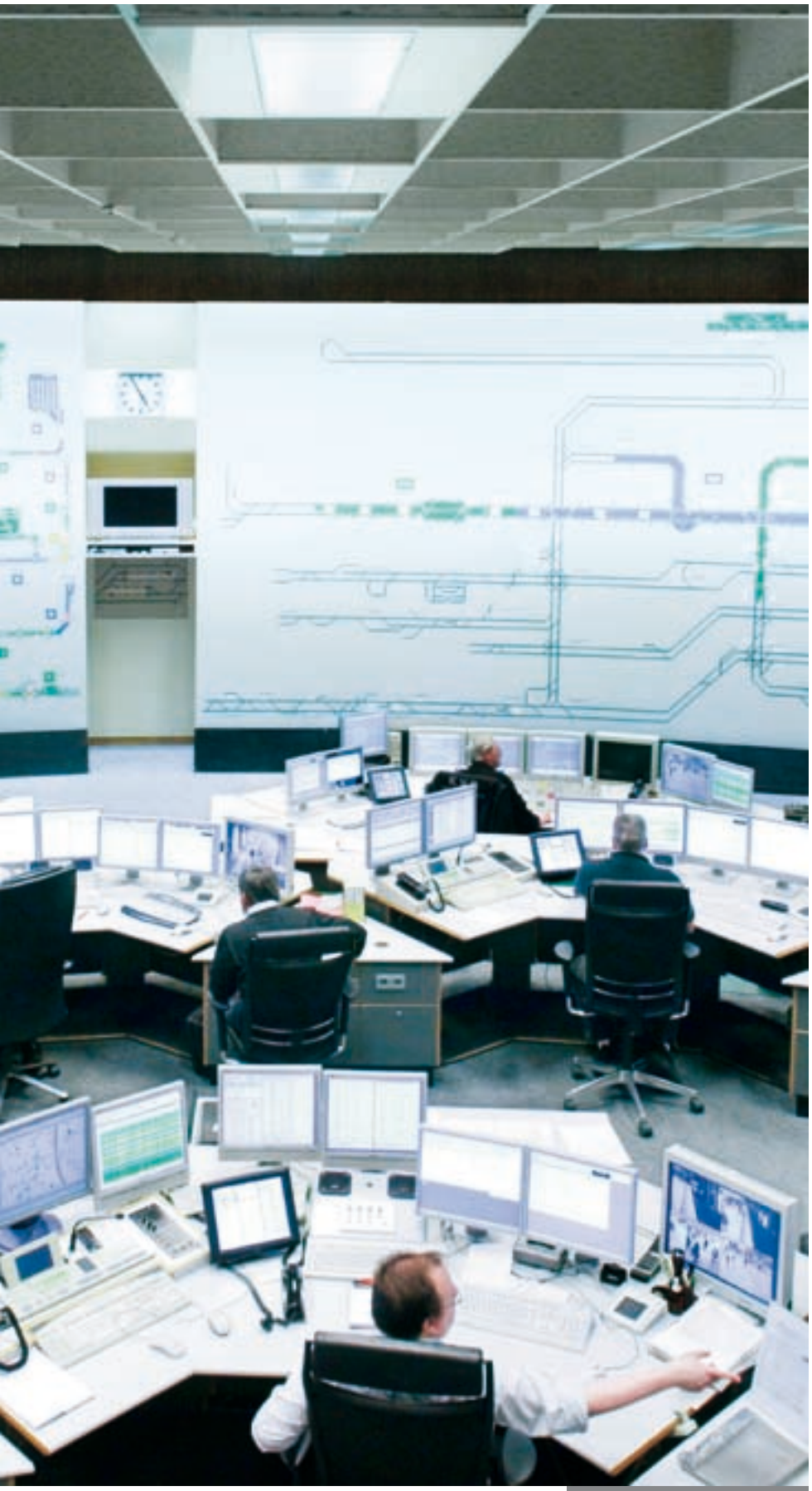
- Entstörung
- Koordination von Bus und Bahn
- Fahrstromversorgung
- Fahrgastinformation
- Sicherheit- und Fahrgastservice.

An einem durchschnittlichen Tag müssen zwischen 20 und 30 Problemfälle behoben werden. Bemerkenswert daran: Rund 75 % aller Störungen sind nicht von der KVB zu verantworten.

Auf einer großen Panoramawand in der Leitstelle erscheinen die Zugbewegungen der Stadtbahnlinien. Läuft etwas außer Plan, lässt es sich dort mit einem Blick lokalisieren. Je nach Sachlage werden die Polizei, die Feuerwehr oder auch Rettungsdienste benachrichtigt. Es wird der Abschlepp- bzw. Reparaturdienst alarmiert sowie ein Ersatzverkehr organisiert.

Doch nicht nur in Notfällen kümmern sich die Mitarbeiter der Leitstelle um das Wohl der KVB-Fahrgäste. Zu deren Sicherheit laufen die stets aktuellen Bilder aller Überwachungskameras der U-Bahnhaltestellen hier zusammen.

Auch die Notrufeinrichtungen in den Aufzügen oder auf den Bahnsteigen



Die Panoramawand in der Leitstelle

leisten einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit.

Im gesamten Netz sehen KVB-Teams gemeinsam mit Kollegen externer Sicherheitsdienste nach dem Rechten. Selbstverständlich verfügen sie alle über einen kurzen Draht zur Leitstelle der KVB.

Interessierte Kunden dürfen vor Ort gern persönlich Einblick in die verantwortungsvollen Tätigkeiten der Leitstelle nehmen. Fachkundige Führungen durch engagierte KVB-Mitarbeiter warten auf die großen und kleinen Gäste: eine vertrauensbildende Maßnahme im Dienste der Kundenbindung.

Die Sauberkeitsoffensive – ein Gewinn für alle

Ende 2006 wurde mit einer dreistufigen Werbekampagne eine großangelegte Sauberkeitsoffensive zur Aufklärung und Ermahnung der Kunden gestartet.

Denn seit der Verzehr von Fastfood auch in Verkehrsmitteln Einzug gehalten hat, häuften sich auch Beschwerden von KVB-Fahrgästen über die lästige Vermüllung von Bussen und Bahnen. Obwohl die KVB jährlich rund 3 Millionen € für die Reinigung von Fahrzeugen und Anlagen aufgewendet hat, war die Hälfte unserer Fahrgäste mit der Sauberkeit unzufrieden. Die KVB musste und hat Abhilfe geschaffen und die Ursachen für die Verunreinigungen und Belästigungen durch die konsequente Durchsetzung der Sauberkeitsoffensive bekämpft. In der Folge gilt seit Frühjahr 2008 ein Ess- und Trinkverbot in den Bussen und Bahnen der KVB. Mit sichtbarem Erfolg! Darüber hinaus geht regelmäßig mobiles Reinigungspersonal an Bord, das Grobmüll wie Papierabfall, Flaschen und Verpackungen in den Zügen einsammelt. Und sonntags sind zwei Einsatzfahrzeuge zur Beseitigung

Rote Karte für die Abfallsünder

Park + Ride in Köln-Weiden

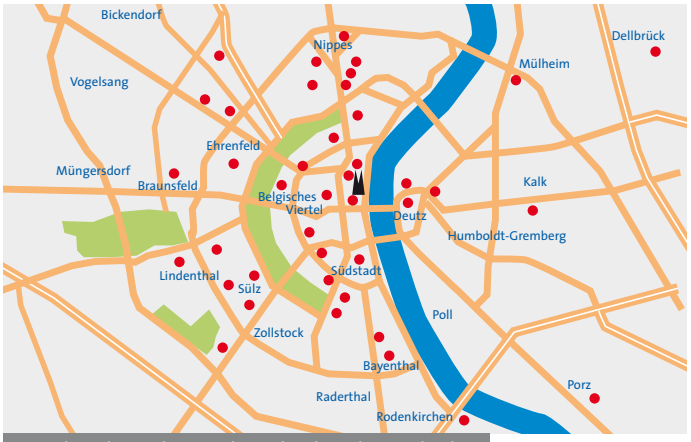
von stärkeren Verschmutzungen wie ausgelaufenen Getränkeflaschen oder klebenden Essensresten unterwegs. Das erhöht die Kundenzufriedenheit und motiviert zur verstärkten Nutzung des ÖPNV.

Auto abstellen und in den ÖPNV einsteigen: Park + Ride

Nicht erst durch die Einführung der Umweltzone für große Teile des Kölner Stadtgebiets sehen sich zahlreiche Autofahrer veranlasst, ihre Wagen regelmäßig am Stadtrand abzustellen und mit der Stadtbahn in die City zu fahren. Sie haben erkannt, dass ein paar Kilometer durch dichten Innenstadtverkehr inklusive aufwändiger Parkplatzsuche viel Zeit, Nerven und Geld verschlingen. Wesentlich stressfreier wie auch günstiger ist es, die kostenfreien Park + Ride-Plätze der KVB anzusteuern. Diese wurden an Endhaltestellen oder an Haltestellen der Stadtbahnlinien am Stadtrand eingerichtet. Mittlerweile stehen ca. 5 500 Park + Ride-Plätze in Köln und knapp 20 000 im VRS-Gebiet zur Verfügung. Zusätzlich gibt es 21 Abstellmöglichkeiten für Wohnmobile am Park + Ride-Platz Haus Vorst. Von diesen P + R-Plätzen aus lassen sich Arbeitsstellen, Schulen, Einkaufs- und Freizeitstätten sowie weitere Institutionen nach kurzer Fahrt erreichen. Das ist gut für die Umweltbilanz. Denn nach Berechnungen des Umweltbundesamtes belasten Autoabgase pro Person und Kilometer die Luft beinahe doppelt so stark mit Kohlendioxid wie Busse oder Bahnen.

Erst fit auf dem Rad, dann flott mit der KVB: Bike + Ride

Wer sportlich unterwegs sein will, für den ist guter Rat nicht teuer. So hat die KVB in ihrem Streckennetz 183 Stadtbahnhaltestellen mit B + R-Anlagen geschaffen. Diese kann jeder KVB- Kunde mit seinem Fahrrad anfahren. 2 864 überdachte und 3 855 nicht überdachte Fahrradständer bieten ausreichend Abstellmöglichkeiten. Die Fahrt lässt sich dann bequem und weiterhin umweltfreundlich mit dem ÖPNV fortsetzen.



Verteilung der cambio-Standorte über das Kölner Stadtgebiet

Mal zusätzlich ein Auto oder ein Rad auch für KVB-Abokunden

Selbst Fahrgäste, die standardmäßig den ÖPNV nutzen, müssen ab und an eine Ausnahme machen – weil es der persönliche Zeitplan nicht anders zulässt oder es große Dinge zu transportieren gibt. Oder man möchte etwas für seine Fahrpraxis tun. Auch in derartigen Situationen können sich unsere Kunden auf das Entgegenkommen der KVB verlassen.

cambio für Familien ohne Kinder

In Kooperation mit der Carsharing-Gesellschaft cambio wurde bereits 2006 ein Sondertarifangebot für KVB-Abo- und JobTicketkunden eingeführt: Clever mobil plus. Der jährlich wachsende Zuspruch hat uns veranlasst, unsere Angebotspalette kontinuierlich zu erweitern. So haben wir uns seit 2009 zusätzlich den DB-Angeboten „Flinkster“ und „Call a Bike“ angeschlossen. In jedem Fall geht es uns um die intelligente Kombination von Verkehrsmitteln, die Stammkunden bindet und Neukunden anzieht. Der Erfolg gibt uns recht.

cambio für Familien mit Kindern

cambio und Flinkster – die clevere Anschlussmobilität

cambio bietet seinen Kunden einen umfangreichen Service, von der persönlichen Beratung bis zum Internet. Mit knapp 300 neutralen Fahrzeugen an 42 Standorten in Köln und einer großen Palette an Fahrzeug-

Mobilitäts-Angebot KVB, Flinkster und Call a Bike

Das Flinkster-Carsharing mit auffällig gestaltetem Fahrzeug

* Stand Juni 2010

typen, vom kleinen Stadtauto bis zum Transporter, ist für jeden Bedarf etwas dabei.

Besitzer eines KVB-Monats-, Formel9- oder Aktiv60Tickets erhalten den Clever mobil plus-Tarif. Sie sparen die Anmeldegebühr und zahlen monatlich nur 5 € Grundgebühr. Ab 1,40* € je Stunde zzgl. 0,23* € je km Fahrpreis inkl. Benzin startet man mit der cambio-Flotte.

Bis 31.12.2009 haben sich bereits 2 256 KVB-Kunden für einen Clever mobil plus-Vertrag mit cambio entschieden.

Flinkster zielt mit seinem Angebot mehr auf eine junge Personengruppe. Über 100 Fahrzeuge an aktuell ca. 80 Stationen im Stadtgebiet sind per Internet oder Telefon buchbar. Die DB AG bietet Vergünstigungen im Zusammenhang mit Call a Bike und der Bahncard an.

KVB-AboKunden zahlen einmalig nur 5 € Startpreis und bekommen Monat für Monat 5 € zum Abfahren geschenkt.

Für einen Flinkster-Wagen werden 1,50* € je Stunde zzgl. 0,25* € je km berechnet, inklusive Benzin.

Unter dem Strich sind die Carsharing-Varianten bis zu einer Kilometerleistung von 10 000 km im Jahr günstiger als ein eigenes Auto.

Auf's Rad umsteigen: Call a Bike

Bereits ca. 12 % aller Wege werden in Köln per Fahrrad zurückgelegt. Von daher liegen Mietfahrräder für spontane Einwegfahrten im Kölner Stadtgebiet voll im Trend. Alle KVB-Abo- oder JobTicketplus-Kunden können hier besonders günstig aufsatteln. Für 6 Cent pro Minute bzw. maximal 9* € pro Tag oder 36* € für eine ganze Woche winkt ihnen grenzenloser Fahrspaß. Zum Ausleihen rufen sie einfach die Telefonnummer auf dem Fahrradschloss an und erhalten einen Öffnungscode. Den ins Schlossdisplay eintippen, Schloss öffnen und losradeln.

Mehr als 500 sportliche Räder warten an gut erreichbaren Standorten. Nach Fahrtende können sie innerhalb des Kerngebiets an beinahe jeder Straßenecke abgestellt werden. So macht Mobilsein Spaß, fit und schafft ein gutes Umweltgewissen.

Call a Bike-Buchung per Handy

Mobil mit dem Fahrrad durch „Call a Bike"

* Stand Juni 2010

2

Kölner Markenzeichen KVB – unser Unternehmen

Aus langer Erfahrung wissen wir, was wir tun müssen, um immer bestens für die Zukunft aufgestellt zu sein

Mit der Pferdebahn fing alles an

Seit 1877 gehört die KVB zu Köln wie der Rhein und der Dom. Damals wurde die erste Pferdebahnlinie eröffnet, um breite Schichten der Bevölkerung bequem an ihre Ziele zu bringen. Heute ist die KVB in Domstadt zu einer tragenden Säule der Infrastruktur herangewachsen.

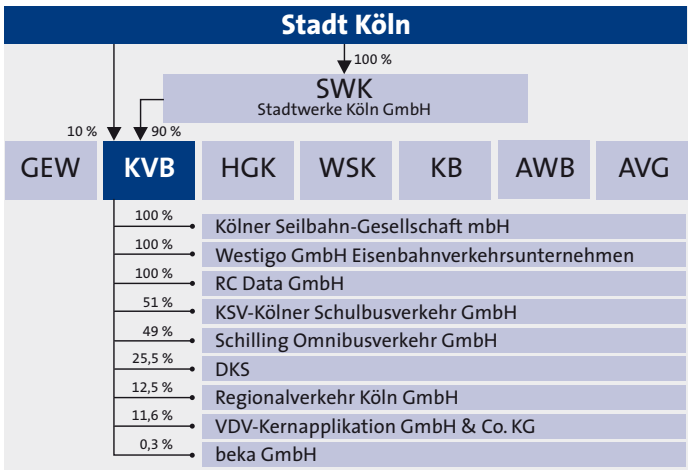
1877 erste Pferdebahnlinie in Köln

Geschichte

1877 erste Pferdebahnlinie in Köln für den Personentransport
1903 die ersten „Elektrischen“ Bahnen fahren
1925 die Kölner Straßen-Omnibusgesellschaft wird gegründet
1945 „Bahnen der Stadt Köln“, so nennt sich der Vorläufer der KVB
1960 die KVB wird AG
1963 Grundsteinlegung zum ersten Abschnitt der Kölner U-Bahn
1968 Fertigstellung und Inbetriebnahme der ersten U-Bahn-Strecke Friesenplatz – Dom/Hauptbahnhof
1973 erster Stadtbahnwagen 2001 wird geliefert
1979 Eröffnung der Leitstelle in Köln-Braunsfeld
2004 Das neue Verwaltungsgebäude „Westforum“ wird bezogen

1903 erste „Elektrische“ Bahn in Köln

1963 erster Bauabschnitt der U-Bahn



Gisela Etzbach, eine von 3 155 Mitarbeitern der KVB

Die Passage am Neumarkt mit KundenCenter

Darauf dürfen unsere Kunden vertrauen

...auf die

3 155 Mitarbeiter: 1 214 im Fahrdienst, 1 304 im technischen Dienst, 637 in der Verwaltung, zuzüglich 41 kaufmännisch-dienstleistende Auszubildende, 73 gewerblich-technische Auszubildende

... auf eine Organisation, die alles steuert

- Betriebshof Nord (Niehl), zuständig für alle Busse und Nutzfahrzeuge,
- Hauptwerkstatt in Weidenpesch und drei Betriebshöfe (in Braunsfeld, Merheim und Wesseling) zuständig für die Bahnen.
- Verwaltungsstandort Braunsfeld (Westforum) mit der Leitstelle, die mit dem Betriebshof West (Braunsfeld) kombiniert ist.
- Vier KundenCenter, drei U-Bahn-Vertriebsstellen.

... auf ein ausgedehntes Streckennetz und einen leistungsfähigen Fuhrpark:

- Linienlänge Stadtbahn 237 km
- Linienlänge Busverkehr 536 km
- 367 Bahnen auf elf Bahnlinien,
- 304 Busse (95 Anmietbusse) auf 49 Buslinien
- 185 sonstige Fahrzeuge
- 222 Bahn- und 687 Bushaltestellen.

Großer Bahnhof an fünf Betriebsstandorten der KVB

Dafür, dass hunderte Busse und Bahnen an allen Tagen wie geschmiert laufen, zeichnen nicht zuletzt die Betriebshofwerkstätten verantwortlich. Während in den Hauptwerkstätten größere Reparaturen sowie Umbauten und Hauptuntersuchungen durchgeführt werden, beschäftigen sich die Mitarbeiter in den übrigen Werkstätten zumeist mit regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten. Wartung und Reinigung der Fahrzeuge stehen auf ihrem Pflichtprogramm.

Die Standorte der Werkstätten sind strategisch über das gesamte Einsatzgebiet der KVB verteilt.

Der Betriebshof Nord ist für die Pflege und Instandhaltung der Busse und der meisten Nutzfahrzeuge der KVB zuständig.

Die Einsatzplanung für die KVB-Busse wie auch die Diensteinteilung für rund 550 Fahrerinnen und Fahrer gehören hier zu den vorrangigen Aufgaben.

Auf dem Betriebshof West in Braunsfeld befinden sich neben dem Westforum mit der KVB-Verwaltung auch die Leitstelle sowie die Werkstätten zur Instandhaltung des Stadtbahnnetzes und der Stadtbahnfahrzeuge.

Betriebshof Nord in Köln- Niehl

Blick in die Wartungshalle des Betriebshofs Nord

In Merheim und Wesseling sind Betriebshofwerkstätten angesiedelt und in Köln-Weidenpesch die Hauptwerkstatt für die Bahnen. Diese Verteilung über das gesamte Stadtgebiet entzerrt den Bahnverkehr. Kurze Wege aus jedem Winkel des Betriebsnetzes sparen Energie und Kosten.

Ein Paradebeispiel für die gelungene Umwandlung einer belasteten Fläche in eine sinnvoll genutzte Anlage mit ökologischer Aufwertung ist der Betriebshof Köln-Merheim. Auf der ehemaligen städtischen Deponie für Hausmüll sowie Bauschutt errichtet, beeindruckt das Betriebsgelände heute durch die üppige, naturnahe

Blick in die Hauptwerkstatt für die Bahnen in Köln-Weidenpesch

Vegetation. Seit 1985 wurden neben aufwändigen Pflanzmaßnahmen drei Feucht- sowie mehrere trockenwarme Biotope angelegt. Zahlreiche Tiere und Pflanzen konnten hier einen neuen Lebensraum finden.

Standortinfos:

- Kein Betriebshof liegt in einem FFH-Gebiet (Flora Fauna Habitat).
- Kein Betriebshof liegt in einem Landschafts-/ Naturschutzgebiet.
- Kein Betriebshof liegt in der Umweltzone.
- Der Betriebshof Merheim liegt in der Wasserschutzzone III B, die restlichen Standorte liegen in keiner Wasserschutzzone.
- Im Flächennutzungsplan sind alle Betriebshöfe als Sondergebiet ausgewiesen und von folgenden Gebiettypen umgeben:
  - Betriebshof West: Misch- und Gewerbegebiet
  - Hauptwerkstatt Weidenpesch: Wohngebiet
  - Betriebshof Nord: Gewerbegebiet, das Gebiet westlich der Amsterdamer Straße ist als Wohngebiet ausgewiesen
  - Betriebshof Merheim: Wohngebiet nördlich im Abstand von ca. 100 m und südlich hinter der Autobahn A4

Betriebshof Nord

Betriebshof West

Betriebshof Merheim

Hauptwerkstatt Weidenpesch

Betriebshof Wesseling

3

Umweltrelevante Projekte der KVB – neueste Entwicklungen

Die Mobilität erhöhen und gleichzeitig den Einfluss auf die Umwelt verringern, daran arbeiten wir in allen Unternehmensbereichen

Wir stehen nicht still in der Bemühung, unsere Einflüsse auf die Umwelt weiter zu verringern

Intelligente Beförderungslösungen belasten die Umwelt weitaus geringer. Dazu gehören verbrauchs- und schadstoffarme Verkehrsmittel ebenso wie moderne Verkehrswegesysteme. Die KVB hat ihr diesbezügliches Engagement gerade in den letzten Jahren verstärkt. Beträchtliche Investitionen waren dafür notwendig. Doch wir sind uns sicher: Als Beitrag zum nachhaltigen Umweltschutz wie auch zur Erhöhung des Fahrkomforts werden sie sich mehr als doppelt rechnen.

Überzeugende Konzepte

Ziel der KVB ist es, einen Fahrzeugpark mit einer zuverlässigen energiesparenden und umweltfreundlichen Technik zu betreiben. Aus diesem Grund wird bei jeder Fahrzeugneubeschaffung überprüft, ob es neue Techniken gibt, die diese Ziele besser realisieren können.

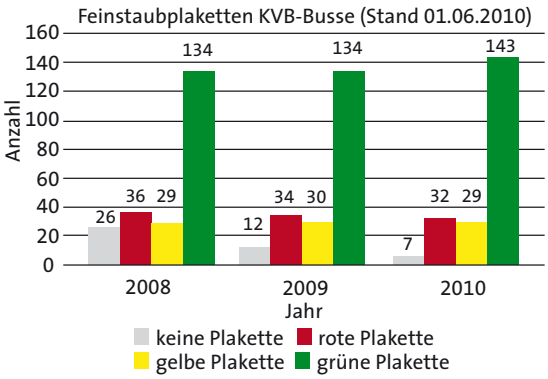
Neue Busse

Die Busse der KVB werden in der Regel nicht länger als zehn Jahre im Betrieb eingesetzt. In den Jahren 2007 und 2008 wurden insgesamt 30 Busse neu beschafft und in Betrieb genommen. Alle Fahrzeuge entsprechen dem EEV-Standard. EEV (Enhanced Environmentallly Friendly Vehicle) ist der gegenwärtig anspruchvollste europäische Abgasstandard für Busse und Lkws. Diese besonders umweltschonenden Fahrzeuge übertreffen sogar die Abgasqualität der Euro 5-Norm.

Erprobung neuer Technologien

Hybridantrieb bedeutet die Kombination zweier unterschiedlicher Energiequellen für einen gemeinsamen Antriebsstrang. Neben dem Dieselverbrennungsmotor ist auch eine elektri-

Zwei neue Busse vor dem Btf Nord



sche Antriebsform vorgesehen. So soll Bremsenergie zwischengespeichert und wieder verwendet werden. Neben der Schadstoff- und Lärmminderung bewirken Hybrid-Fahrzeuge eine Energieeffizienzsteigerung, wie sie vergleichbare Fahrzeuge nicht annähernd leisten können. Da es nur wenig Erfahrung mit dieser Bustechnik in der Praxis gibt, wird die KVB zwei dieselelektrische Hybridbusse testen.

Der Busantrieb mit Erdgas ist für die KVB keine Alternative. Neben ihrem hohen Ausstoß an gesundheitsschädlichen Stickoxiden, vor allem bei niedrigem Stadttempo, müssen erdgasbetriebene Fahrzeuge so häufig betankt werden, dass allein schon die daraus resultierenden Leerfahrten eine positive Umweltbilanz verhindern.

Betriebshof Nord

Generell hält die KVB ihre Busflotte – und ganz wichtig – auch das technische Wissen des Fahrpersonals immer auf dem neusten Stand.

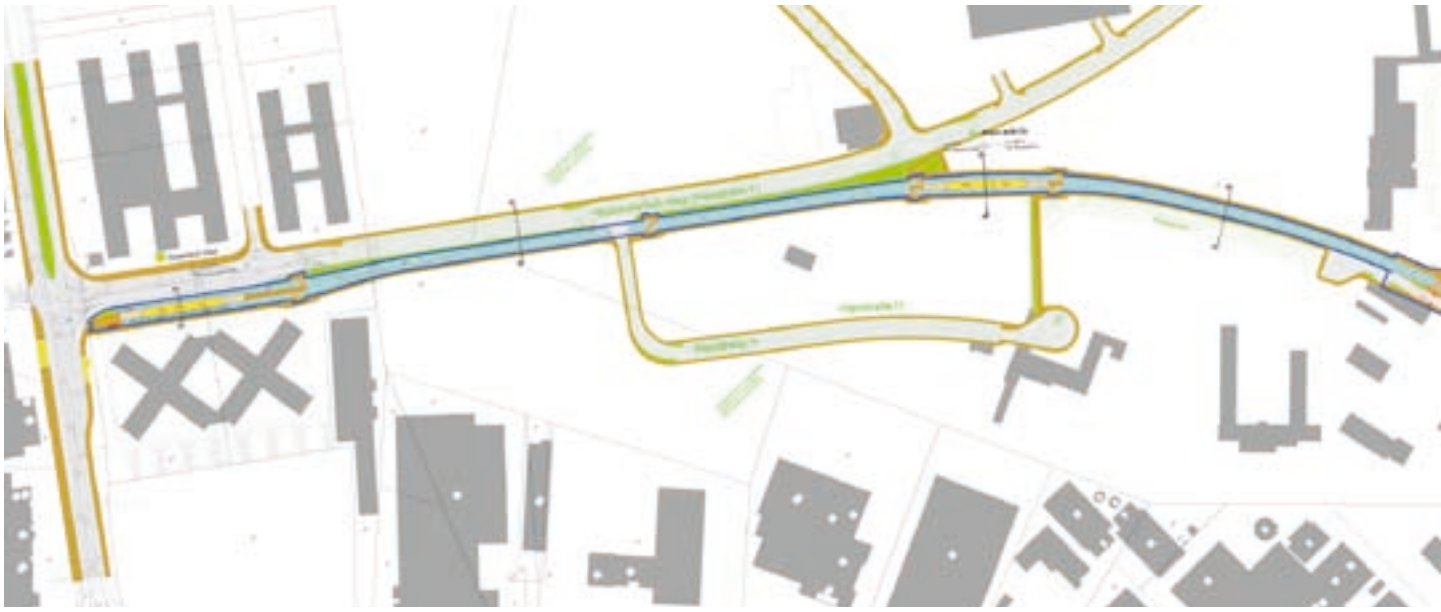
Unsere Busfahrer werden regelmäßig geschult zum Thema „wirtschaftliche Fahren“, d. h. sie trainieren möglichst kraftstoffsparend unterwegs zu sein. Die Aufgabe übernimmt unsere betriebseigene Fahrschule. Ein Programm das hilft den Spritverbrauch zu senken.

Betriebshof umgebaut

Auf dem Betriebshof Nord in Köln-Niehl ist eine vorbildliche Kfz-Hauptwerkstatt entstanden. Obwohl kleiner – statt 9 000 jetzt 6 000 m² Raumbedarf –, werden die Abläufe wirtschaftlicher, effizienter und unter dem Strich umweltfreundlicher gestaltet.

Erweiterung des P+R-Angebots in Köln-Weiden West

Die zur Fußball-WM 2006 fertiggestellte P + R-Anlage in Köln-Weiden West musste von der Stadtbahngesellschaft Rhein-Sieg (SRS) innerhalb kurzer Zeit um 248 auf insgesamt 692 Stellplätze für Pkws erweitert werden.


Erweiterung der Linie 5 bis ins Gewerbegebiet

Die überraschend hohe Parkplatzauslastung durch die Pendler war an die Kapazitätsgrenzen gestoßen.

Verbesserte Nahverkehrsanbindung neuer Stadtteile

Um die Zufriedenheit unserer Kunden weiter zu erhöhen, optimieren wir ständig das Kölner Nahverkehrsangebot. So wurde 2009 die Anbindung der beiden Neubaugebiete „Widdersdorf-Süd“ und „Merheimer Gärten“ sowie Kliniken Merheim an den ÖPNV wesentlich verbessert. Ebenso führt die neue „Uni-Buslinie“, die die Stadteile Nippes/Ehrenfeld mit der Universität in Lindental/Sülz verbindet, zu einer positiven Resonanz bei den Fahrgästen.

Auch in Ost-West-Richtung geht es umweltfreundlich voran: Ausbau der Linie 5

Das Angebot bestimmt die Nachfrage. Dies gilt in erst recht für den ÖPNV in Köln. So führt die Erschließung des Gewerbe- und Medienstandorts in Köln-Ossendorf durch die KVB zum massiven Umstieg von Autofahrern auf die Stadtbahnlinie 5 und damit zu einer Entlastung der Haupterschließungsstraßen.

Allerdings wird der Stadtteil in den kommenden Jahren weiter wachsen. Nordwestlich der ehemaligen Endhaltestelle Ossendorf entsteht ein Wohn- und Gewerbegebiet, in dem bald 1 400 Menschen leben sowie 13 000 Personen arbeiten werden. Darüber hinaus hat ein schwedisches Möbelhaus hier eine Filiale von hoher Anziehungskraft eröffnet.

Das bedeutet für das aufstrebende Gebiet ein zu erwartendes Verkehrsaufkommen von 10 000 Kunden, 21 000 Beschäftigen, 4 000 Besuchern der Unternehmen und Bewohner, 2 500 Schülern und 1 800 Bewohnern.

Vor diesem Hintergrund wurde die Verlängerung der Linie 5 bis in das Gewerbegebiet „Butzweilerhof“ beschlossen und mit der Umsetzung im März 2010 begonnen. Bis Ende 2010 wird die Strecke um 1,8 km verlängert und werden drei neue Haltestellen eingerichtet. Im Einzugsbereich der Linie wird mit 9 000 Fahrgästen täglich gerechnet. Das verspricht eine hohe Auslastung der Strecke. Davon profitieren zehntausende Menschen und die Umwelt.

Nord-Süd Stadbahn Köln

Streckenverlauf der Nord-Süd Stadtbahn Köln

Den Bau unterirdischer Stadtbahnstrecken forcieren – oberirdische Immissionen reduzieren.

Stadtbahnen und Busse, die auf den Straßen Kölns unterwegs sind, verursachen Geräusche und Abgase. Schon vor diesem Hintergrund erweist sich der Ausbau des unterirdischen Stadtbahnnetzes durch die KVB als sinnvoll. Rund 50 Kilometer der Bahnstrecken verlaufen bereits heute unterirdisch.

Als Dreh- und Angelpunkt des innovativen Nahverkehrs wird die Nord-Süd Stadtbahn vorangetrieben – mit besten Werten für die Umweltbilanz.

Eine KVB-Studie kam zu dem Ergebnis, dass durch die neue Strecke täglich 28 500 zusätzliche Fahrten mit dem ÖPNV unternommen werden. Dadurch werden jährlich mehrere tausend Tonnen an Emissionen eingespart.

Aktueller Sachstand der Nord-Süd Stadtbahn Köln

Der Bau der Nord-Süd Stadtbahn ist weit fortgeschritten: Im Sommer 2007 waren sämtliche Tunnelröhren fertig, die im Schildvortrieb gebaut wurden, und im Februar 2009 konnte der Druckluftvortrieb unterhalb des Museumskomplexes abgeschlossen werden. Im Sommer 2010 ist ein Teil der Haltestellen im Rohbau fertig, am Breslauer Platz beginnt bereits der Ausbau. Die Haltestelle soll vor allen anderen bereits Ende 2011 in Betrieb gehen. Der Ausbau in den übrigen Haltestellen wird sukzessive voraussichtlich ab Sommer 2011 beginnen.

Durch den Einsturz des Kölner Stadtarchivs am Waidmarkt ist mit einer Gesamtinbetriebnahme der Strecke frühestens 2015 bis 2017 zu rechnen. Derzeit laufen Untersuchungen zu einer möglichen Teilinbetriebnahme.

Der Einsturz des Stadtarchivs hat Auswirkungen auf die Umwelt:

- Ca. 1 800 m³ Abfallmenge an Bauschutt als Abfall – das entspricht 90 Lkw-Fahrten zu 20 m³
- Zur Ballastierung wurden ca. 2 930 m³ Beton eingebracht (mit Lkws angefahren), die irgendwann wieder entsorgt werden müssen.
- Der Fertigstellungstermin verschiebt sich. Die positiven Auswirkungen durch den Bau der Nord-Süd Stadtbahn auf die Umwelt verzögern sich.

Informationen zum Unglück am Waidmarkt

Am 3. März 2009 ereignete sich am Waidmarkt ein Unglück: Das Historische Stadtarchiv und zwei angrenzende Wohnhäuser stürzten ein. Zwei junge Männer verloren hierbei ihr Leben. Ein Zusammenhang zwischen dem Einsturz und dem U-Bahn-Bau der Stadtbahn Köln wird als wahrscheinlich angenommen.

Suche nach Ursachen
Die Frage nach den Ursachen des Unglücks konnte bisher nicht geklärt werden. Es sind verschiedene Szenarien denkbar. Kurz vor dem Einsturz waren am Waidmarkt mehr Brunnen zum Abpumpen des Grundwassers in Betrieb als genehmigt und es wurde mehr als die zulässige Wassermenge abgepumpt. Mutmaßungen zufolge könnten die Wasserhaltung oder ein Schaden an der Schlitzwand ursächlich für den Einsturz sein. Zum jetzigen Zeitpunkt sind dies jedoch Spekulationen.

Es sind bereits zahlreiche Untersuchungen zur Feststellung der Unglücksursache durchgeführt worden, ein belastbares Ergebnis liegt jedoch noch nicht vor. Der vermutete Schaden liegt unterhalb der Sohle des Bauwerks. Erst wenn die baulichen Voraussetzungen geschaffen werden konnten, um die fragliche Stelle in Augenschein zu nehmen, wird voraussichtlich eine konkrete Aussage zur Schadensursache möglich sein.

Messungen und Bauüberwachung
Die Überwachung des Bauprojekts wurde nach dem Archiveinsturz weit über das Normalmaß hinaus intensiviert. Zum Beispiel wurden zahlreiche zusätzliche Messüberprüfungen aller Baustellen der Nord-Süd Stadtbahn beauftragt. Hierbei kommen Messgeräte zum Einsatz, mit denen man bereits Veränderungen von weniger als einem Millimeter feststellen kann.

Zudem konnten die Anlieger der gesamten Strecke ihr Haus auf Wunsch von Sachverständigen des TÜV/ LGA Rheinland kontrollieren lassen. Rund 500 Anlieger nahmen das Angebot an. Bei keinem der geprüften Häuser wurde eine Gefährdung der Standsicherheit festgestellt.

Die Bauüberwachung für den Waidmarkt und für den Heumarkt, die vor dem Unglück in den Händen der KVB lag, wurde an externe Unternehmen vergeben.

Neben dem TÜV/ LGA Rheinland wurde auch die Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen (STUVA) sowie eine Anzahl zusätzlicher unabhängiger Gutachter hinzugezogen, durch die das Bauprojekt nun kontinuierlich weiter begleitet wird.

Selbstständiges Beweisverfahren
Zusätzlich zu den Ermittlungen der Staatsanwaltschaft hat die KVB wenige Tage nach dem Unglück beim Landgericht Köln ein selbstständiges Beweisverfahren beantragt. Auch diese Maßnahme dient zur Ermittlung der Einsturzursache und zur Klärung der Frage, ob das Unglück vermeidbar gewesen wäre und ob die zuständigen Baufirmen nach den anerkannten Regeln der Technik gearbeitet haben.

Der im selbstständigen Beweisverfahren vom Gericht beauftragte Sachverständige untersucht insbesondere den Baugrund und die östliche Schlitzwand der Baustelle Waidmarkt. In einem ersten Zwischenbericht stellte er eine Anomalie an einer Stelle der Schlitzwand unterhalb der Baugrubensohle fest. Die Untersuchungen erfolgten durch indirekte Verfahren, da eine direkte Ansicht und Begutachtung der Unglücksstelle momentan noch nicht möglich ist.

Bergung der Archivalien
Inzwischen wurden rund 85 % des Archivmaterials geborgen, gesichert und einer ersten konservatorischen Behandlung unterzogen. Hierbei wurde die Berufsfeuerwehr Köln von rund 1 800 Einsatzkräften der Freiwilligen Feuerwehr Köln, Feuerwehren anderer Städte, Technisches Hilfswerk, Rettungsdiensten wie Deutsches Rotes Kreuz, Johanniter-Unfall-Hilfe, Malteser Hilfsdienst sowie freiwilligen Helferinnen und Helfern unterstützt. 19 Archive sowie etliche Archivarinnen und Archivare aus der gesamten Bundesrepublik haben in einer einzigartigen Hilfsaktion die Bestände vorübergehend aufgenommen.

Durchführung weiterer Maßnahmen
Nach lang anhaltendem Bodenfrost konnte das Amt für Brücken und Stadtbahnbau der Stadt Köln Ende Februar 2010 damit beginnen, die Böschungen an der Einsturzstelle des Historischen Archivs mit Spritzbeton zu sichern. Dies ist eine erste notwendige Voraussetzung, um weitere Maßnahmen am Waidmarkt umsetzen zu können.

Geplant ist anschließend, ein Bauwerk für die Bergung der restlichen Archivalien herzustellen. Zudem wird ein Schacht gebaut, der die Begutachtung der vermeintlichen Schadensstelle in der Schlitzwand ermöglichen soll. Dies gehört zu den langwierigsten der zur Verfügung stehenden Verfahren zur Erforschung der Ursache, ist aber die einzige Möglichkeit, zu absolut verlässlichen Ergebnissen zu kommen.

Aufklärungsarbeit der KVB
Die KVB unterstützt die Untersuchungen der Staatsanwaltschaft von Beginn an aktiv und umfassend, indem sie Unterlagen zur Verfügung stellt und auch selbst die Untersuchungen auf allen ihr möglichen Wegen vorantreibt. Hierdurch wurde herausgefunden, dass Protokolle zur Schlitzwandvermessung offenbar gefälscht wurden. Dies führte im weiteren Verlauf zu der Entdeckung, dass zum Teil weniger Eisenbügel in der Bewehrung der Schlitzwände verbaut wurden als vorgesehen. Eine Gefährdung der Bauwerke ist hierdurch jedoch nicht gegeben. Alle Haltestellen der Nord-Süd Stadtbahn sind so weit fertiggestellt, dass sie von den Experten als sicher und standfest eingestuft werden. Dies wurde durch den zuständigen Prüfingenieur bestätigt.

Die KVB wird im eigenen Interesse auch weiterhin alles tun, um das Unglück aufzuklären!

Direkt vor Ort sortierten Helfer die geborgenen Archivalien.

Zur weiteren Versorgung wurden die Fundstücke verpackt.

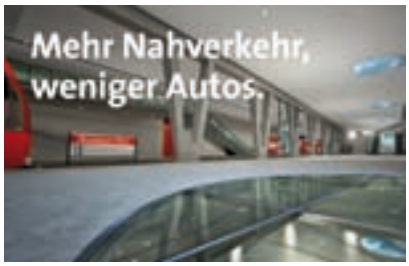
Der Gleiswechsel Waidmarkt

Der Waidmarkt befindet sich zwischen den im Bau befindlichen U-Bahn-Haltestellen Heumarkt und Severinstraße. Hier wird ein Gleiswechsel gebaut, der es ermöglicht, dass bei Störungen im Tunnel ein Wechsel von einer in die andere Röhre sowie Kurzfahrten durchgeführt werden können.
Das Gleiswechselbauwerk ist 28,50 Meter tief und hat mehrere Stockwerke. In der untersten Ebene wird das Bauwerk von der Nord-Süd Stadtbahn durchfahren. Auf den darüber liegenden Ebenen werden Technikräume untergebracht. Zudem wird am Waidmarkt ein Notausstieg eingerichtet.

Nord-Süd Stadtbahn Köln Acht gute Gründe für acht neue Stationen

Die Nord-Süd Stadtbahn leistet einen wichtigen Beitrag zur Stadtentwicklung. Köln und die Kölner werden in vielerlei Hinsicht davon profitieren. Die Gründe für den U-Bahn-Bau sind aktuell wie am Tag der Entscheidung.

1.



Mehr Nahverkehr, weniger Autos.

Anbindung an das Streckennetz
Die Nord-Süd Stadtbahn Köln schafft eine schnelle und bequeme Verbindung zwischen den südlichen Stadtteilen, der Innenstadt und dem Hauptbahnhof. Eine bestehende Lücke im Schienennetz des ÖPNV wird geschlossen.

Bisher weist die Südstadt im Vergleich zu anderen Vierteln erhebliche Defizite bei der Versorgung auf: Im gesamtstädtischen Bereich ist das Verhältnis zwischen ÖPNV und motorisiertem Individualverkehr 45,5 % zu 47 %. In der Südstadt beträgt es lediglich 29,5 % zu 63,5 %. Häufige Staus mit langen Fahrzeiten sind die Folge.

2.

Saubere Luft für alle.

Ein Gewinn für die Umwelt
Als schnelle Direktverbindung wird die Nord-Süd Stadtbahn Köln zu einer spürbaren Verringerung des innerstädtischen Individualverkehrs führen. Weniger Autos bedeuten weniger Abgase und weniger Lärm. Dies bringt spürbare Entlastungen für Menschen und Umwelt.

Nur ein schonender Umgang mit den Ressourcen ermöglicht eine nachhaltige Stadtentwicklung. Vor Baubeginn wurde untersucht, welche Auswirkungen die Stadtbahn aus ökologischer Sicht hat. Das Ergebnis: jährlich rund 11 000 t weniger Kohlendioxid (CO_2). 233 t weniger Kohlenmonoxid. 90 t weniger Kohlenwasserstoff. 43 t weniger Stickoxide. Drei Tonnen weniger Schwefeldioxid und drei Tonnen weniger Stäube. Bessere Luft.

Mit der Einsparung von CO_2 leistet die neue U-Bahn einen Beitrag zum erklärten Ziel der Stadt Köln, den CO_2-Ausstoß bis 2025 um 25 % und bis 2050 um 50 % zu drosseln.

3.

Schneller in City oder Südstadt.

Direkter Weg und kürzere Fahrzeit
Statt über die Ringe zu fahren, gelangt man mit der Nord-Süd Stadtbahn direkt vom Breslauer Platz am Hauptbahnhof zum Chlodwigplatz und erreicht diesen in sechs Minuten – acht Minuten schneller als zuvor.

Das Severinsviertel profitiert in besonderer Weise von der neuen U-Bahn-Verbindung: Bisher ist der Stadtteil nur durch zwei Buslinien erschlossen. Die Situation ist alles andere als optimal, denn das stark frequentierte Viertel mit seinen engen Straßen ist für einen verlässlichen Busverkehr wenig geeignet. Die Severinstraße wird direkt an das Stadtzentrum angebunden, zentral erschlossen und optimal in das Schienennetz der Stadt Köln integriert.

4.

28 500 Fahrten mehr an jedem Tag.

Stärkere Nutzung des ÖPNV
Durch die neue U-Bahn-Strecke wird die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Köln deutlich attraktiver. Jeden Tag werden nach Inbetriebnahme der neuen Strecke 28 500 zusätzliche Fahrten mit dem ÖPNV unternommen werden. Dies belegt eine Studie.

Manche Fahrgäste nutzen das Angebot stärker als zuvor, andere steigen vom Pkw auf die Stadtbahn um. Für sie bietet die Nord-Süd-Linie neue und bequeme Möglichkeiten, gewünschte Ziele gut zu erreichen.

5.

Bessere Verbindungen in Stadt und Region.

Neue Umsteigemöglichkeiten
Als einzige direkte Nord-Süd-Verbindung im gesamten Liniennetz kreuzt die neue U-Bahn-Linie sämtliche Ost-West-Linien des ÖPNV. Die Linien 3 und 4 an der Haltestelle Severinstraße, die Linien 1, 7 und 9 am Heumarkt und die Ringlinie 15 werden durch die Nord-Süd Stadtbahn miteinander verbunden und zudem noch besser mit dem Hauptbahnhof und dem dortigen regionalen und überregionalen Schienenverkehr verknüpft.

Es entstehen etliche neue Umsteigebeziehungen. Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bietet mehr Flexibilität. Dies bringt verkürzte Reisezeiten mit sich, von denen täglich eine Vielzahl von Fahrgästen profitiert.

6.

Leistungsfähiger im gesamten Netz.

Komfortabel und zuverlässig
Im Innenstadttunnel sind die Taktzeiten so kurz, dass die Züge oft in Abständen von nur 120 Sekunden fahren. Das macht den Stadtbahnverkehr anfällig für Störungen, die sich in das gesamte Netz ausbreiten.

Durch den zusätzlichen Tunnel der Nord-Süd Stadtbahn kann die Belastung so verteilt werden, dass im Innenstadttunnel Kapazitäten frei werden, die bei Bedarf genutzt werden können. Linien- und Taktverdichtungen sind möglich.

Der Personennahverkehr im gesamten Stadtgebiet wird durch die Nord-Süd Stadtbahn leistungsfähiger, der Fahrplan zuverlässiger.

7.

Sicher im Stadtverkehr.

Weniger Verkehr, weniger Unfälle
Mehr Stadtbahnnutzer bedeuten weniger Individualverkehr. Hierdurch verringert sich die Unfallgefahr in der gesamten Innenstadt.

Dies gilt im Besonderen für den Kreisverkehr am Chlodwigplatz. Hier treffen Autos, Bus- und Stadtbahnlinien, Radfahrer und Fußgänger in hoher Frequenz zusammen.

Durch die Verlegung der oberirdischen Haltestelle in den Ubierring ist es möglich, kreuzungsfrei in die U-Bahn umzusteigen. Hierdurch wird die Situation deutlich entschärft.

Dies gilt nicht nur im Streckenbereich der Nord-Süd Stadtbahn, sondern in der ganzen Stadt.

8.

Ein neues Gesicht für Köln.

Städtebauliche Entwicklung
Die Nord-Süd Stadtbahn führt zu einer städtebaulichen Aufwertung der Stadt.

Straßenräume werden nach Abschluss der Bauarbeiten optisch ansprechend gestaltet.

Flächen und Plätze erhalten durch umsichtige Planungen eine neue Attraktivität und eine hohe Aufenthaltsqualität.

4

Nachhaltige Anstrengungen der KVB – technische und organisatorische Optimierungen

Unser Wissen soll allen zugute kommen: Daran wollen wir uns messen lassen

Mit umweltbewussten Optimierungen sind wir überall in unserem Element

Erde, Wasser, Luft, Ressourcen – auch der ÖPNV hat Auswirkungen auf die Umwelt. Die KVB unternimmt seit mehr als 130 Jahren vielfältige Anstrengungen, um Immissionen zu reduzieren, ressourcenschonend vorzugehen und trotzdem jährlich mehr Fahrgäste zu befördern – zwar unter dem Strich mit wachsendem Erfolg, doch lange kein Grund zum Nachlassen. Vorausschauende Projekte, die unsere Umwelt nachhaltig entlasten, setzen wir in die Tat um.

Energiesparen im Bereich der Gebäudetechnik

Im Rahmen der Aufgaben des Gebäudemanagements der KVB hat das Energiemanagement eine wesentliche Bedeutung.

Bei Neubau- bzw. Sanierungsmaßnahmen wird neben den gesetzlichen Auflagen grundsätzlich geprüft, welche Einsparpotenziale im Bereich Energiemanagement durch den Einsatz moderner Technik (LED-Technik, Solarenergie, Photovoltaik usw.) möglich sind.

Im Bestand wird darauf geachtet, den Betrieb der technischen Anlagen mittels Gebäudeleittechnik zu überwachen, zu regeln und damit möglichst optimal zu betreiben.

Energieeinsparung bedeutet allerdings nicht nur auf der technischen Ebene zu handeln, sondern auch die Mitarbeiter „ins Boot“ zu holen und an ihre Umsicht beim Lüften, beim Ein- und Ausschalten von Beleuchtungen, sorgsamen Umgang mit Wasser und anderen Ressourcen zu appellieren.

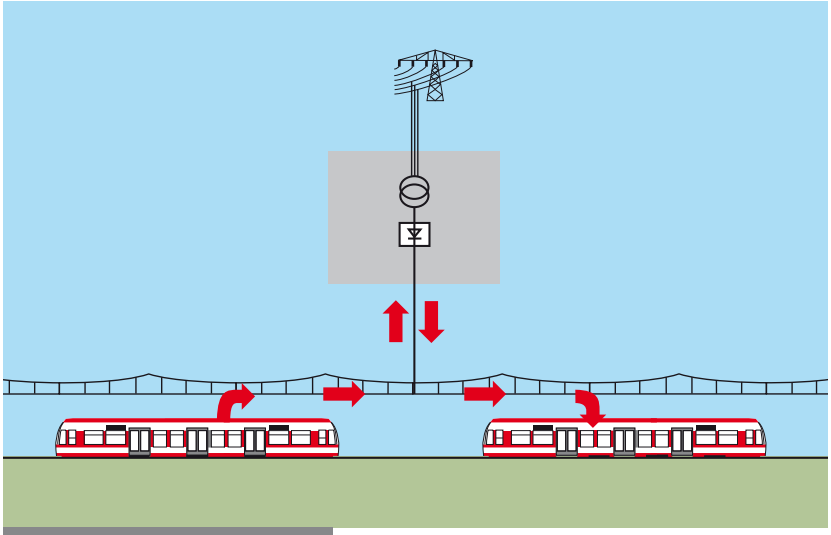
Energieeinsparung durch Fahrstromrückspeisung

Eine wesentliche Maßnahme zur Einsparung von Strom ist die Fahrstromrückspeisung. 335 unserer insgesamt 367 Bahnen (das sind rund 91 %) sind mit Antriebsaggregaten ausgestattet, die Bremsenergie in Form elektrischer Energie in unser Oberleitungsnetz zurückspeisen können. So werden bis zu 30 % der von der Bahn aufgenommenen Energie wieder ins Oberleitungsnetz zurückgespeist, die dann von einer anderen Bahn in der Umgebung zum Beschleunigen genutzt werden. Bremsenergie, die bisher sozusagen ungenutzt „verpuffte“, kann so sinnvoll verwendet werden.

Mobilität auf leisen Sohlen

Welche Intensität Luftschall-, Körperschall- und Erschütterungsimmissionen haben müssen, damit sie als belästigend empfunden werden, hängt von der Toleranzgrenze jedes Einzelnen ab.

Um die Geräuschkulisse unserer Bahnen nachhaltig zu reduzieren, unternimmt die KVB Anstrengungen unterschiedlicherer Art, wobei nicht jede Maßnahme an jedem Ort



Das System der Fahrstromrückspeisung

Schleifwagen im Einsatz

angewendet werden kann oder im Hinblick auf die Emissionsart geeignet ist. Dazu gehören:

- Pflege von Rädern und Schienen
- Schienenschmierung
- Einsatz elastischer Oberbauformen.

Unüberhörbar glatte Schienen

Dort, wo die riesige Schleifmaschine von den Ausmaßen eines kompletten Stadtbahnwagens auf dem Schienennetz der KVB ihre Arbeit getan hat, geht es spürbar ruhiger zu. Von daher ist die ca. 26 t schwere Apparatur regelmäßig im Einsatz, um die Schienen der KVB zu schleifen oder genau genommen zu reprofilieren.

Durch das Abbremsen wie auch das Anfahren der Züge entstehen auf den Schienenoberflächen winzige Unebenheiten, die sich mit der Zeit immer mehr verstärken. Es bilden sich Riffel. Diese bemerken die Fahrgäste in der Bahn als unangenehme Rüttelbewegungen. Für die Anwohner und Passanten wird die Bahn beim Vorbeifahren deutlich lauter, denn die Abrollgeräusche der Züge verstärken sich durch Riffel. Dem wirkt eine Zweiwege-Schleifmaschine in Diensten der KVB entgegen. Sie besitzt links wie rechts jeweils zwei Schleifmodule, die eine stark befahrene Schiene wie in den Neuzustand schleifen.

Ähnliches geschieht auch mit den Rädern der Bahnen. Diese werden in einem festgelegten Turnus auf einer speziellen Unterflur-Drehmaschine – ohne dass Räder demontiert werden müssen – „abgedreht“. Das Resultat sind gleichmäßige, glatte und reprofilierte Räder. Im Zusammenspiel mit den glatten und reprofilierten Schienen ergeben sich verminderte Fahrgeräusche – deutlich hörbar, deutlich spürbar.

Auf dem Schienenkopf aufgebrachte Schweißraupen

Fahrzeuge und Schienen wie geschmiert

Rund 70 % der Bahnen im KVB-Netz haben eine Spurkranzschmieranlage an Bord. Ihre Aufgabe ist es, zeit- oder weggesteuert Schmierstoff auf die Innenseite des Spurkranzes der Räder zu sprühen. Dieser wird von den Rädern sofort mitgenommen und verteilt. Der Effekt: Die Spurkranzschmierung verringert den Verschleiß am Rad-Schiene-System und sorgt nebenbei für eine Geräuschereduktion.

Doch der Fortschritt geht auch hier weiter. Für die Zukunft plant die KVB, die zeit- und taktgesteuerte Schmierung durch eine ortsabhängige Spurkranzschmierung an den Fahrzeugrädern zu ersetzen.

Aktuell sind ca. 200 stationäre Schmieranlagen in Betrieb. Sie pumpen Fließfett-Tropfen auf die Schienenflankenflächen bzw. den Schienenkopf. Die Tropfen werden durch das Überfahren mit den Rädern auf der gesamten Streckenlänge weiterverteilt. In der Folge vermindern sich auch hierdurch der Verschleiß des Rad-Schiene-Systems und gegebenenfalls auch die Geräusche. Dabei muss aber die Verkehrssicherheit stets gewährleistet sein, d.h. das Schmieren des Rad-Schiene-Systems darf den erforderlichen Bremsweg nicht beeinflussen.

Darüber hinaus wird die Wirksamkeit von Radschallabsorbern und von auf den Schienenkopf aufgebrachten Schweißraupen zur Geräuschreduzierung getestet.

Elastisch gelagerte Gleise als ideale Oberbauform

Ist das Gleisbett als feste Fahrbahn mit hochelastischen Schienen-Auflagern angelegt, wird eine hohe Schall- und Erschütterungsabsorption erreicht.

Während der Vorbeifahrt eines Zuges entstehen durch die bewegte Last aufgrund von Rauhigkeiten an Rädern und Schienen sowie durch lokale Schwankungen in der Festigkeit des Gleisrostes Erschütterungen und Körperschall.

Je nach Oberbausystem können im Emissionsbereich verschiedene Maßnahmen zur Reduktion von Erschütterungen und Sekundärschall zum Einsatz kommen. Die Wirkungsweise der erschütterungstechnisch optimierten Oberbauformen beruht im Wesentlichen auf der Verwendung elastischer Werkstoffe im Übertragungsweg der Schwingungen. Damit werden beste Resultate erzielt.

Die KVB wählt diese zukunftsweisenden Bauformen und kommt damit Kunden, Anwohnern und auch dem Gesetzgeber entgegen.

Einsatz leiser Baumaschinen

Instandhaltungsarbeiten im Streckennetz sind oftmals nur in verkehrsarmen Zeiten möglich. Aus diesem Grund lassen sich Nachtbaustellen nicht vermeiden. Um die Belästigungen für Anwohner möglichst gering zu halten, kommen bei uns bevorzugt lärmarme Baumaschinen zum Einsatz, die den Kriterien des „blauen Engels“ entsprechen. Regelmäßige Kontrollen sorgen außerdem dafür, dass sich die Geräuschentwicklung in Grenzen hält.

Sorgsamer Umgang mit Elektrosmog

Zwar sind wissenschaftliche Untersuchungen über mögliche Auswirkungen von elektromagnetischen Feldern noch in vollem Gange, doch die KVB nimmt beim Anlagenbau längst Rücksicht auf die Menschen und die Umwelt. So wird zum Betrieb der Bahnen ausschließlich Gleichstrom ins Fahrleitungsnetz eingespeist. Das bedeutet ein vergleichsweise schwaches Magnetfeld und Messwerte, die weit unter den vorgeschriebenen Grenzwerten liegen. Allerdings halten uns diese günstigen Umstände nicht von einer weiteren Optimierung unserer Fahrleitungsversorgung ab. Durch konstruktive Änderungen in der Leitungs- und Beiseilführung erreichen wir eine weitere Verringerung des elektromagnetischen Feldes.

Werkstattabfälle sortenrein getrennt

Das Sortieren unserer Abfälle nach Papier, Kunststoffen, Metall und Glas, wie es in jedem Haushalt üblich sein sollte, praktizieren wir in großem Stil. Große Papiermengen werden in allen Betriebsstätten in bereitstehenden Containern gesammelt und zum Recyceln gegeben. Für Abfälle wie Öl, Bremssand, Gummi- oder Metallabfälle sind nach Stoffgruppen gekennzeichnete Behälter in den Werkstätten vorhanden, die regelmäßig umweltfreundlich nach den gesetzlichen Vorgaben entsorgt werden.

Ummantelung elastisch gelagerter Gleise

Leere Spraydosen gehen an den Hersteller zurück

Auch die Abfälle unserer Fahrgäste werden sortiert

Sämtliche Abfälle, die nicht vorsortiert und im Bereich der KVB aufgelesen werden, gehen an externe Sortieranlagen. Hier wird der Abfall sortenrein getrennt und falls möglich einer Weiterverwertung zugeführt.
Bis auf einen geringen Prozentsatz (0,5 %) der gesamten Abfallmenge, die den gesetzlichen Bestimmungen gemäß über zertifizierte Unternehmen beseitigt wird, lässt sich eine Verwertung der Abfälle problemlos durchführen.

Pfandsysteme und Wiederbefüllung sind Standard

Der Einkauf von umweltfreundlichen Produkten und Hilfsmitteln wird bei uns seit langem praktiziert. Statt „Ex und hopp“-Angebote wählen wir gezielt Artikel mit langer Lebensdauer und offensichtlicher Reparaturfreundlichkeit. So können von uns ausgemusterte Bahnen durchaus in Istanbul noch gute Fahrdienste leisten oder veraltete Apparaturen aus unseren Büros die Arbeitsplätze von behinderten Menschen sichern.

Leere Druckerpatronen geben wir an unsere Zulieferer bzw. die Hersteller zur Wiederverwendung zurück. Der Einsatz von Pfanddruckgaspackungen, Pfandfässern aus Blech und Kunststoff wie auch die bevorzugte Verwendung loser Ware, die entweder in Tanks oder Pumpsprüher umgefüllt wird, ist bei der KVB an der Tagesordnung. Dass leere Ölbehälter, Spraydosen und Farbpatronen zur Wiederbefüllung an die Hersteller gesendet werden, versteht sich beinahe von selbst.

Gleisreinigungswagen

Waschanlage für Stadtbahnen

Wasser ist zum Sparen da

In den vier Waschanlagen der KVB – drei für Bahnen und eine für Busse – kommt Frischwasser nur in geringsten Mengen zum Einsatz. Je nach Art und Ausstattung der Waschanlage wird zur Fahrzeugreinigung zu 70 bis 90 % aufgearbeitetes Schmutzwasser verwendet. Lediglich für den abschließenden Klarspülvorgang greifen wir auf Frischwasser zurück.

Bevor wir das überschüssige Schmutzwasser in die Kanalisation einleiten, wird es in unseren Abwasserbehandlungsanlagen, allen voran Sandfänger, Leichtstoffabscheider und Emulsionsspaltanlagen, professionell gereinigt.

Regelmäßige Gleisreinigung, damit alles reibungslos läuft

Trotz sparsamer Haushaltung setzt die KVB jährlich ca. 2 000 m³ Wasser zur Reinigung der straßenbündigen Gleisanlagen ein. Spezielle Fahrzeuge befreien Schienen wie auch Weichen von Streumaterial und anderen Rückständen. Das Schmutzwasser wird vom Reinigungsfahrzeug wieder aufgesaugt und auf dem Betriebshof einer weiteren Separierung zugeführt. Nur so kann ein reibungsloser Fahrbetrieb aufrechterhalten und die Sicherheit unserer Fahrgäste gewährleistet werden.

Überwachung im Untergrund

Die Kanalisationsnetze im Einzugsgebiet unserer fünf Standorte werden in festgelegten Zeiträumen mit Kameras befahren und auf mögliche Schäden hin untersucht. Basis für diese Präventivmaßnahmen ist die „Selbstüberwachungsverordnung Kanal NRW“. Sofern Schäden festzustellen sind, werden diese gemäß der Verordnung in Schadensklassen eingeteilt und wie vorgeschrieben behoben. Böden sowie Grundwasser bleiben vor verschmutzten Abwässern und ähnlichen Verunreinigungen geschützt, die Umwelt wird geschont.

Abwasserkontrollen bestehen wir regelmäßig

Die gesetzliche Verpflichtung, unsere „Indirekteinleitungen“ im Rahmen der Selbstüberwachung jährlich analysieren und kontrollieren zu lassen, meistern wir mit besten Werten.

Beim Prüfvorgang entnehmen wir aus den jeweiligen Abläufen der Abwasserbehandlungsanlagen aussagekräftige Wasserproben, die von einem geeigneten, unabhängigen Prüflabor auf ihren Gehalt z. B. an Kohlenwasserstoffen analysiert werden.

Den Einleitungsparametern der Kölner Abwassersatzung wird bei uns in jedem Fall entsprochen.

Die Resultate bleiben durchweg unterhalb der erlaubten Grenzwerte und bescheinigen die gute Leistung unserer Abwasseranlagen.

Damit es bei Gefahrstoffen ungefährlich zugeht

Selbstverständlich sind wir in allen unseren Unternehmensbereichen bestrebt, den Einsatz von gefährlichen Stoffen auf ein Mindestmaß zu beschränken, doch ganz ohne lässt sich unser Fahrbetrieb nicht realisieren. Beispielsweise können Reiniger, Öle oder Fette Menschen wie Umwelt gefährlich werden, sind allerdings für die Instandhaltung von Fahrzeugen und Streckennetz notwendig.

Bevor wir zu „gefährlichen Mitteln“ greifen, suchen wir nach weniger umweltbelastenden Alternativen. Bis die Entscheidung zur dauerhaften Verwendung fällt, unterziehen wir die ausgewählten Stoffe strengen internen Prüfungen und Genehmigungsverfahren.

In der ersten Phase lassen wir uns von möglichen Lieferanten aktuelle EU-Sicherheitsdatenblätter vorlegen. Darin finden sich detaillierte Informationen über mögliche gesundheits- und umweltgefährdende Wirkungen der Produkte. Im Anschluss hat der betreffende Unternehmensbereich nachzuweisen, dass es zu den in Frage kommenden Gefahrstoffen keine alternativen chemischen Produkte bzw. kein zumutbares Ersatzverfahren gibt. Sämtliche Alternativen müssen benannt und deren EU-Sicherheitsdatenblätter beigefügt werden. Andere innerhalb der KVB beteiligte Stellen, wie z. B. die Stabsstelle Arbeitssicherheit, der betriebsärztliche Dienst, der Bereich Materialprüfung und -disposition sowie die Stabsstelle Umweltschutz, überprüfen die Angaben. Erst wenn sämtliche Beteiligte grünes Licht gegeben haben, darf der ausgewählte Gefahrstoff beschafft und eingesetzt werden.

Jährliche Unterweisungen zum korrekten Umgang mit den unterschiedlichen Stoffen gehören bei den zuständigen Mitarbeiter zum Pflichtprogramm. Die jeweiligen Vorgesetzen müssen die erfolgreiche Teilnahme dokumentieren.

Unternehmensinterne Schulungen zum Thema „Lagerung und Umgang mit umweltrelevanten Stoffen“ sorgen für zusätzliche Sicherheit.

Gefahrguttransporte auf höchstem Sicherheitsstandard

Ob Säuren zum Auffüllen von Fahrzeugbatterien oder Gase, die beim Schweißen von Schienensträngen benötigt werden – gefährliche Stoffe kommen bei der KVB an unterschiedlichen Stellen zum Einsatz. Damit diese auch sicher an ihre Einsatzorte gelangen, führen speziell geschulte Mitarbeiter die Transporte durch. Sämtliche mit dem Umgang mit Gefahrgütern betraute Kollegen werden nach Abschluss interner Qualifizierungsmaßnahmen zu „beauftragten Personen“ ernannt und fortlaufend auf dem neusten Wissensstand gehalten.

Alle Fahrer, die eine festgelegte Menge an gefährlichen Stoffen transportieren, müssen einen Gefahrgutführerschein vorweisen. Dieser ist im Abstand von fünf Jahren bei der Industrie- und Handelskammer Köln zu verlängern, indem die Fahrer einen Fortbildungslehrung inklusive schriftlicher Abschlussprüfung bestehen.

Sämtliche Fahrzeuge und Behältnisse, die bei Gefahrguttransporten eingesetzt werden, erfüllen die Vorgaben des Gesetzgebers.

Wie wirksam unsere Sicherheitsstandards sind, zeigt sich daran, dass es bisher keinerlei Unfälle im Zusammenhang mit Gefahrgütern bei uns gegeben hat. Wir arbeiten mit aller Sorgfalt an einer Aufrechterhaltung dieser positiven Bilanz. Zum Schutze unserer Mitarbeiter und unserer Umwelt.

Bäume auf Rädern – KVB-Rettungsaktion für 16 Ahornbäume

Im Zuge der Maßnahmen für den Weiterbau der Linie 5 bis Ossendorf West lag der KVB eine Fällgenehmigung für 16 junge Ahornbäume vor. Doch unsere umweltfreundlichen Mitarbeiter fanden eine anderen Weg. Sie ließen die Bäume ausheben und per Lkw zum neuen Standort am Hermeskeiler Platz transportieren. Dort, in Köln-Sülz, freuen sich die Anwohner über die Aufwertung der Fläche und den gelungenen Beitrag zur Verbesserung des Klimas.

Landschaftsschutz mit bestem Wissen und Gewissen

Bei Streckenneubauten oder größeren Baumaßnahmen lassen sich Eingriffe in die Natur und Landschaft nicht vermeiden. Um hier so schonend wie möglich vorzugehen, halten wir uns selbstverständlich an die strengen Umweltvorschriften. Wenn möglich gehen wir auch darüber hinaus.

Bevor die Baumaßnahmen in Angriff genommen werden können, steht die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zwingend auf der Agenda. Die UVP ist ein vom Gesetzgeber vorgesehenes Verfahren, mit dem die Auswirkungen von Projekten auf die Umwelt geprüft, beschrieben und bewertet werden. Die Resultate fließen in die Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens ein.

Nach aufwändigen Recherchen zu den infrage kommenden Standorten wird ein detaillierter landschaftspflegerischer Begleitplan (LPB) für unsere geplanten Bauvorhaben erstellt. Mit dem Planfeststellungsbeschluss wird der LPB zusammen mit den anderen für das Bauvorhaben eingereichten Antragsunterlagen rechtsverbindlich. Im LPB dokumentieren wir durch Pläne und erläuternde Ausführungen die Maßnahmen, die bei dem beabsichtigten Bauvorhaben zur Kompensation oder Minimierung der Eingriffe in die Landschaft erforderlich werden und welche Maßnahmen wir zum Ausgleich ergreifen wollen.

Ausgleichspflanzungen etc. werden nach Fertigstellung der Bauprojekte auf Basis des landschaftspflegerischen Begleitplans durchgeführt.

Umweltschutz gehört zur Ausbildung

Ob Mechaniker oder Kaufleute, der Umweltschutz steht bei allen Auszubildenden der KVB auf dem Lehrplan. Vermittelt werden die Schnittstellen zwischen dem eigenen Ausbildungsberuf und dem Umweltschutz, Umweltmanagementsystemen und ganz wichtig EMAS (Eco-Management and Audit-Scheme). Es versteht sich von selbst, dass die Auszubildenden auch ganz praktisch mit den Umweltschutzmaßnahmen innerhalb der KVB in Berührung kommen. Die Besichtigung von Abfallsammelstellen, Abwasserbehandlungsanlagen und ähnlichen Einrichtungen gehört genauso dazu wie energiesparendes Verhalten und Abfalltrennung am eigenen Arbeitsplatz. Und wer einmal in den Fahrdienst gelangt, absolviert umweltrelevante Trainings, z. B. zum Thema energiesparendes Fahren.

Um Ideen nicht verlegen

Die KVB macht keinen Unterschied, woher im Unternehmen eine gute, umweltrelevante Idee stammt. Manchmal fördert sie ein Mitarbeiter im täglichen Arbeitsprozess eher zufällig zutage. In anderen Fällen wird gezielt an Verbesserungen gearbeitet.

Ob technische Erfindungen oder geistige Schöpfungen: Ideen lohnen sich bei der KVB und werden honoriert – als Motivation für ein weiteres vorauschauendes Handels im Sinne von Umweltschutz und Wettbewerbsfähigkeit: Dafür steht der Bereich Ideenmanagement der KVB.

Dort gehen weitreichende Entwicklungen, Innovationen, Neuerfindungen immer zahlreicher ein.

Zwei Mitarbeiter aus dem Bereich der technischen Gleisbearbeitung entwickelten ein neuartiges Schienenlager (Auflage und Befestigung der Schiene) vor allem für enge Schienenbögen. Es ist inzwischen patentiert. Neben geringen Einbau- und Wartungskosten liegen seine Vorteile in der deutlichen Reduzierung von Schall und Erschütterung im Baukörper und der Vermeidung von Unebenheiten („Riffel“) auf der Lauffläche der Schiene. Das Schleifen der Schiene, eine bislang notwendige Wartung zur Vermeidung von Lärm, kann dann reduziert werden. Gleich mehrere Vorteile für die Umwelt.

2009 wurden insgesamt 497 Verbesserungsvorschläge von 239 Mitarbeitern eingereicht. Das entspricht einer Teilnehmerquote von satten 7,6 %. Ein wahrhaft honorables Ergebnis und Ansporn zu weiterem Engagement. Es spart Kosten und schont die Umwelt.

Zusammengerechnet betrug der Gesamtbruttonutzen aus allen Mitarbeitervorschlägen 2009 stolze 390 000 €.

Beispielhaft: die Klimakampagne als Infotainment

Ein Kamel steht vor dem Kölner Dom, ein Floß gleitet über die Domplatte: Das sind zwei typische Motive einer Werbekampagne der KVB zum Klimaschutz. Die überspitzte Darstellung schlimmster Folgen des Klimawandels bewegt die Öffentlichkeit zum Hinschauen, Informieren und Mitmachen.

Denn ist das Interesse erst einmal geweckt, erzielen anschauliche Argumente wie die folgenden eine überzeugende Wirkung:

- Pkw belasten die Luft etwa doppelt so stark mit klimaschädlichem Kohlendioxid wie Busse oder Bahnen (im Vergleich pro Person und Kilometer) und stoßen dabei 85 % mehr Kohlenmonoxid aus.

Klimakampagne

Klimakampagne

Derartige Informationen kommuniziert die Klimakampagne der KVB und präsentiert natürlich auch die entsprechenden Gegenmaßnahmen wie bedarfsgerechte Nahverkehrsangebote für mobile Klimaschützer vom CityTicket bis zum MonatsTicket im Abo.

Aktuelle Tipps zum Energiesparen und fürs umweltgerechte Handeln runden das klimafreundliche Infotainment-Paket der KVB ab.

5

Umweltmanagement der KVB – unsere Aktivitäten

Bringt die Umweltaktivitäten unter Dach und Fach: das Umweltmanagement der KVB

Die beste Rendite erzielt, wer in nachhaltigen Umweltschutz investiert. Denn die Folgen aus einem nachlässigen Umgang mit der Natur und ihren Ressourcen werden spätestens unsere Enkelgenerationen teuer zu stehen kommen.

Aus ihrem Verantwortungsbewusstsein gegenüber der Umwelt und ihren Anwohnern heraus hat die KVB bereits 1995 ein weitreichendes Umweltmanagementsystem ins Leben gerufen. Damit wurden die Rahmenbedingungen für innovativen Umweltschutz in allen Unternehmensbereichen geschaffen.

Die hauptsächlichen Entscheidungskompetenzen liegen in den Händen der Unternehmensleitung, insbesondere in Bezug auf die umweltrelevanten und genehmigungspflichtigen Anlagen. Sie ist auch diejenige, welche die Umweltleitlinien vorgibt sowie über die Finanzierung der Umweltziele entscheidet.

Der Unternehmensleitung angegliedert ist die Stabsstelle Umweltschutz. Sie steht im ständigen Dialog mit dem Vorstand, der die Funktionen des Umweltmanagementvertreters wahrnimmt.

Der Umweltmanagementvertreter sorgt dafür, dass das Umweltschutzsystem innerhalb der KVB aufrechterhalten und angewendet wird. Ausbau und Weiterentwicklung gehören zwingend dazu. So wird das Umweltmanagementsystem jährlich bewertet und es werden weitere Maßnahmen daraus abgeleitet.

Die Stabsstelle Umweltschutz mit ihren vielfältigen Funktionen informiert und berät den Vorstand sowie die Unternehmensbereiche. Darüber hinaus kontrolliert sie die Einhaltung umweltrelevanter Gesetze, Verordnungen, innerbetrieblicher Regelungen und auch die Umsetzung festgelegter Umweltziele.

In der Verantwortung der Bereichsleiter liegt es, dass rechtliche Vorschriften, behördliche Auflagen und innerbetriebliche Regelungen ausnahmslos eingehalten werden. Darunter fallen die Planung, der Betrieb und darüber hinausgehend die Entsorgung von Anlagen. Die Schulung von Mitarbeitern sowie die Festlegung und Umsetzung von Umweltzielen und deren Maßnahmen zählt ebenfalls zu ihren Verantwortungsbereichen.

Gedrucktes Wissen im Umweltschutz-Handbuch

Gerade bei Themen von nachhaltiger Wirkung sollte Klarheit herrschen. Wie wichtig uns dies bezüglich des Umweltschutzes ist, dokumentiert das KVB-Umweltschutz-Handbuch. Es wurde in Zusammenarbeit mit externen Fachleuten verfasst. Darin findet sich eine detaillierte Systematik von umweltrelevanten Abläufen: Hier sind Verantwortlichkeiten von bestimmten Personengruppen beschrieben und es finden sich Vorgaben, wie man sich bei der täglichen Arbeit, aber auch bei umweltrelevanten Unfällen und Ereignissen zu verhalten hat.

Kölner Verkehrs-Betriebe AG
Geschäftsverteilungs- und Organisationsplan (Stand: Februar 2010)

Kern-/Servicebereiche		Querschnittsbereiche	
Vorstand I	**Vorstand II**	**Vorstand III**	**Vorstand IV**
Unternehmens-kommunikation Vorstandsbüro SPNV-Grundsatz-fragen Verbände	Umweltschutz/ Umwelttechnik Projektleitung Nord-Süd Stadtbahn		Datenschutz-beauftragter Arbeitssicherheit Organisatorische Grundsatzfragen
Stadtbahn Bus Betriebssteuerung	Absatz Fahrgastservice Fahrweg Materialwirtschaft	Nahverkehrs-management Finanz- und Rechnungswesen Controlling	Gebäude-management Personal-management Informations-management Inhouse-Consulting/ Organisation

Umweltleitlinien

Unsere Umweltleitlinien fassen unser umweltpolitisches Engagement zusammen. Nach ihnen richten wir uns in allen Unternehmensbereichen – jeden Tag!

Umwelt-Leitlinie Nr. 1
Unser Unternehmensauftrag, die Durchführung des Öffentlichen Personennahverkehrs, ist ein Leitmotiv des Umweltschutzes überhaupt.
Die KVB bündelt Verkehrsströme auf leistungsfähigen Linien. Damit verringert sie den Bedarf an Verkehrs- und Parkflächen, hilft Energie zu sparen, Lärm und Abgase zu vermeiden und trägt wesentlich zur Gesunderhaltung des Lebensraumes Köln, des Umlandes und seiner Bewohner bei.

Umwelt-Leitlinie Nr. 2
Umweltschutz ist eine zentrale Unternehmensaufgabe, die für alle Mitarbeiter eine verbindliche Vorgabe bei ihrer Tätigkeit ist. Die KVB strebt ein hohes Niveau im betrieblichen Umweltschutz an.

Umwelt-Leitlinie Nr. 3
Umweltschutz ist insbesondere eine Führungsaufgabe, die das Ziel hat, die Mitarbeiter zu motivieren und zu schulen, um die Einhaltung der Anforderungen des Umweltschutzes zu gewährleisten.

Umwelt-Leitlinie Nr. 4
Neue umweltorientierte Technologien werden auf ihre Anwendungsmöglichkeiten bei dem Betrieb der Anlagen, Fahrzeuge, Werkstätten und sonstigen Einrichtungen überprüft und nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten eingesetzt und gefördert.

Umwelt-Leitlinie Nr. 5
Das umweltschutzorientierte Unternehmenskonzept findet auch Anwendung bei Beschaffung, Transport, Einsatz, Umgang und Entsorgung von Betriebsmitteln und Hilfsstoffen. Werden dazu unternehmensfremde Dienstleistungsunternehmen eingesetzt, müssen deren Sachkunde und Zuverlässigkeit feststehen.

Umwelt-Leitlinie Nr. 6
Bei der Planung, dem Bau und Betrieb der Anlagen, Fahrzeuge und Einrichtungen werden die technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten genutzt, um Emissionen und Abfälle zu vermeiden oder zu verringern. Nicht vermeidbare Abfälle werden umweltgerecht entsorgt. So weit es möglich ist, werden verwendete Stoffe der Verwertung zugeführt. Dabei wird eine größtmögliche Betriebssicherheit gewährleistet und der Einsatz umweltschonender Materialien und Produkte gefördert.

Umwelt-Leitlinie Nr. 7
Grundlagen des Handelns im Umweltschutz sind gesetzliche Rahmenbedingungen und behördliche Auflagen sowie KVB-interne Regelungen und Anforderungen, die im Wesentlichen im Umweltschutz-Handbuch festgelegt sind. Wo es technisch machbar und wirtschaftlich vertretbar ist, werden Maßnahmen ergriffen, die über die zurzeit gesetzlich vorgeschriebenen Anforderungen hinausgehen.

Umwelt-Leitlinie Nr. 8
Durch geeignete Maßnahmen der Selbstkontrolle wird die eigenverantwortliche Überwachung einzelner Betriebsteile, der eingesetzten Betriebs- und Hilfsstoffe, Fahrzeuge und Anlagen sowie deren Emissionen und Entsorgung sichergestellt.

Umwelt-Leitlinie Nr. 9
Die KVB arbeitet mit Behörden, Verbänden und Fachleuten in Fragen des Umweltschutzes zusammen. Sie betreibt eine offene Informationspolitik nach innen und außen, um das Vertrauen in ihr verantwortungsvolles Handeln im Umweltschutz zu festigen.

Umwelt-Leitlinie Nr. 10
Die Umweltaspekte und -auswirkungen der betrieblichen Tätigkeiten werden regelmäßig erfasst und bewertet. Aus den Erkenntnissen werden Maßnahmen abgeleitet, die der kontinuierlichen Verbesserung des Umweltschutzes dienen.

Alles unter Kontrolle beim Umweltmanagementsystem

Vertrauen ist gut, doch die Überprüfung, ob umweltrelevante Vorschriften tatsächlich eingehalten werden, ist bei der KVB Verpflichtung. Sowohl die Umweltschutzbeauftragten der KVB wie auch unabhängige Fachleute und fachkundige Vertreter von Feuerwehr, Versicherungen und Behörden richten ihr Augenmerk regelmäßig darauf.

Intern stehen insbesondere etwaige betriebliche Veränderungen und deren eventuelle Konsequenzen für umweltrelevante Abläufe auf dem Prüfstand. Im Rahmen der Selbstkontrolle übernehmen es die einzelnen Fachbereiche, neue Ziele festzulegen, die den Umweltschutz weiter optimieren können.

In Kooperation mit externen Fachleuten wird das Umweltmanagementsystem der KVB jedes Jahr kontrolliert. Die unabhängigen Experten prüfen gezielt im Hinblick auf die Anforderungen der EMAS III und der DIN EN ISO 14001 sowie die Erfüllung der gesetzlichen Vorschriften. In diesem Zusammenhang veröffentlicht die KVB alle drei Jahre eine ausführliche Umwelterklärung wie diese. Die nächste wird somit 2013 erscheinen. Zusätzlich ist jedes Jahr eine Aktualisierung der umweltrelevanten Zahlen und der wesentlichen Daten bereitzustellen.

EMAS als kontinuierlicher Ansporn für das gesamte Unternehmen

Hinter dem Kürzel EMAS verbirgt sich das ECO-MANAGEMENT and AUDIT SCHEME. Das bezeichnet ein Instrument zur kontinuierlichen Verbesserung des betrieblichen Umweltschutzes. Seit 1998 stellt sich die KVB den Regularien der EMAS. Durch die Überprüfungen der KVB-Anlagen und -Betriebsstätten werden eventuelle Auswirkungen auf Luft, Wasser und Boden ermittelt. Darüber hinaus werden ressourcenschonende Maßnahmen in Bezug auf Wasser und Energie aufgezeigt.

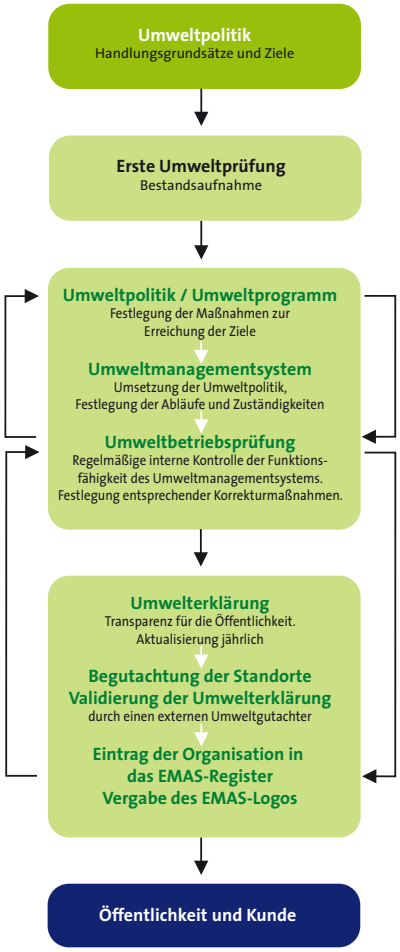
Wer wie die KVB mit der europäischen EMAS-Urkunde honoriert wird, dem wird eine der höchsten Auszeichnungen für systematisches betriebliches Umweltmanagement zuteil. Um diese zu erlangen, müssen sich Unternehmen freiwillig den strengen Umweltanforderung der Europäischen Union stellen. Die EU-Kriterien reichen weit über das übliche Maß hinaus und bedingen zweierlei: neben der regelmäßigen Kontrolle durch unabhängige und hierfür staatlich zugelassene Gutachter auch die aktive Einbeziehung der Mitarbeiter in den Umweltschutz. Zusätzlich ist eine kontinuierliche Verbesserung der Umweltleistung inklusive der Veröffentlichung der Resultate für die Allgemeinheit nachzuweisen. Dies untermauert die Glaubwürdigkeit und Rechtssicherheit des Unternehmerns.

Charta für eine nachhaltige Entwicklung

Ein sicheres, effizientes und bezahlbares Verkehrssystem ist ein wesentlicher Bestandteil einer nachhaltigen Entwicklung und wirkt sich erheblich auf die Lebensqualität der Menschen aus. Nachhaltige Mobilität muss den drei Bereichen Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft gleichermaßen gerecht werden.

In einer internationalen Charta der UITP (Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen) haben sich Unternehmen verschiedener Länder dazu verpflichtet, die Prinzipien einer nachhaltigen Entwicklung als strategisches Ziel in ihrer Geschäftspolitik zu verankern.

Kontrolle durch den Auditor



KVB-Vorstand Kuno Weber mit der unterzeichneten UITP-Charta-Urkunde

Auch die KVB hat sich dieser Charta angeschlossen. Denn sie erfüllt die geforderten Voraussetzungen: Sie erkennt die sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Prinzipien der Nachhaltigkeit als strategisches Ziel an. Und es besteht ein internes bzw. externes System zur regelmäßigen Berichterstattung über die Umsetzung der Prinzipien einer nachhaltigen Entwicklung, z.B. im Unternehmensleitbild, Geschäftsbericht und in der Umwelterklärung. Die KVB hat die Charta erstmals im Jahr 2003 in Madrid unterschrieben.

Unterzeichnete UITP-Charta-Urkunde

Mit dem Unterzeichnen der Charta verpflichtet sich die KVB,

– durch Dialog und den Austausch über bewährte Verfahrensweisen mit allen Akteuren die Führungsqualitäten in Sachen nachhaltige Entwicklung zu fördern,

– auf die internationale Politik sowie auf die der eigenen Regierungen einzuwirken, damit sie ein verantwortungsbewusstes Gleichgewicht zwischen sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Erwägungen herstellen,

– Schulungs- und Mentoring-Maßnahmen durch Aktivitäten und Foren zu unterstützen, die sich auf Verfahren einer nachhaltigen Entwicklung konzentrieren und

– regelmäßig über „nachhaltige Entwicklungen“ und gute Beispiele zu berichten.

Das Bekenntnis zu diesen Verpflichtungen muss regelmäßig erneuert werden. So wurde die UITP-Charta für nachhaltige Entwicklung von unserem Vorstand Kuno Weber auf der Tagung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in München im Juni 2010 erneut unterzeichnet.

Deloitte.

Deloitte Cert Umweltgutachter GmbH
Schwannstraße 6
40476 Düsseldorf
Postfach 30 02 26
40402 Düsseldorf
Deutschland
Tel +49 211 8772-01
Fax +49 211 8772-2277
www.deloitte.com/de

Erklärung des Umweltgutachters zu den Begutachtungs- und Validierungstätigkeiten

Der für die Deloitte Cert Umweltgutachter GmbH mit der Registrierungsnummer DE-V-0268 Unterzeichnende, Georg Hartmann, EMAS-Umweltgutachter mit der Registrierungsnummer DE-V-0245 akkreditiert oder zugelassen für den Bereich „Personenbeförderung im Nahverkehr zu Lande" (NACE-Code 49.31) bestätigt, begutachtet zu haben, ob die gesamte Organisation, wie in der Umwelterklärung 2010 der Organisation Kölner Verkehrs-Betriebe AG mit der Registrierungsnummer D-142-00046 angegeben, alle Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 über die freiwillige Teilnahme von Organisationen an einem Gemeinschaftssystem für Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung (EMAS) erfüllt.

Mit der Unterzeichnung dieser Erklärung wird bestätigt, dass

- die Begutachtung und Validierung in voller Übereinstimmung mit den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 durchgeführt wurden,
- das Ergebnis der Begutachtung und Validierung bestätigt, dass keine Belege für die Nichteinhaltung der geltenden Umweltvorschriften vorliegen,
- die Daten und Angaben der Umwelterklärung der Organisation ein verlässliches glaubhaftes und wahrheitsgetreues Bild sämtlicher Tätigkeiten der Organisation innerhalb des in der Umwelterklärung angegebenen Bereichs geben.

Diese Erklärung kann nicht mit einer EMAS-Registrierung gleichgesetzt werden. Die EMAS-Registrierung kann nur durch eine zuständige Stelle gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 erfolgen. Diese Erklärung darf nicht als eigenständige Grundlage für die Unterrichtung der Öffentlichkeit verwendet werden.

Köln, 16.08.2010

Georg Hartmann
Umweltgutachter

Sitz der Gesellschaft
Düsseldorf
Amtsgericht Düsseldorf
HRB 54167

Geschäftsführer
Joachim Gerke

Member of Deloitte Touche Tohmatsu

6

Effiziente Umwelterhaltung der KVB – eine Zwischenbilanz

Umwelterklärung 2010

Die folgende Input-/Output-Bilanz für das Jahr 2009 führt die quantifizierbaren Umweltauswirkungen auf, die durch die Tätigkeiten der KVB als Verkehrsunternehmen entstanden sind.

Bestand		
1. Anlagegüter		
Betriebshöfe und Werkstätten		
Bus	1	=
Bahn	4	=
Gesamt	**5**	=
Haltestellen		
Bus	687	=
Bahn	222	=
Gesamt	**909**	=
Fahrzeuge		
Busse, eigene	209	=
Mietbusse	95	=
Busse gesamt	**304**	=
sonstige Fahrzeuge	185	■
Bahn	367	=
Gesamt	**856**	▲

▲▼ Abweichung gegenüber Vorjahr ± 10 %
= Abweichung < ± 10 %
■ neue Position

Leistung		
1. Betriebskilometer		
Wagenkilometer		
Bus, eigene	13,0 Mio.	=
Mietbusse*	6,4 Mio.	=
Busse gesamt	**19,4 Mio.**	=
Bahn	34,1 Mio.	=
Fahrzeuge gesamt	**53,5 Mio.**	=
Platzkilometer		
Busse, eigene	1 153 Mio.	=
Mietbusse	436 Mio.	=
Busse gesamt	**1 589 Mio.**	=
Bahn	6 131 Mio.	=
Fahrzeuge gesamt	**7 720 Mio.**	=
2. Verkehrsleistung		
Anzahl der Fahrgäste		
Bus	64,8 Mio.	=
Schiene	201,0 Mio.	=
Gesamt	**265,8 Mio.**	=
Personenkilometer		
Bus	250 Mio.	=
Bahn	1 159 Mio.	=
Gesamt	**1 409 Mio.**	=
Platzausnutzung		
Bus	15,74 %	=
Bahn	18,90 %	=
Gesamt	**18,25 %**	=

* Mietbusse = Linien- und Sonderfahrten

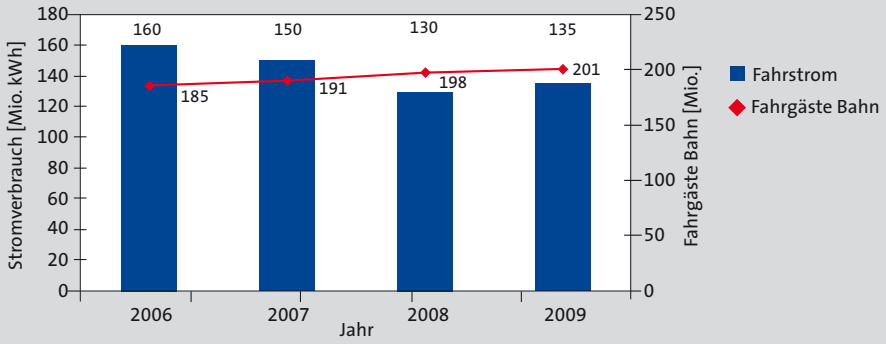
Kernindikatoren		
1. Energie		
Gesamtenergieverbrauch	233 764 MWh	
Anteil aus erneuerbarer Energie	33 031 MWh	■
Energieeffizienz [kWh/Fahrgast]	**0,88**	
2. Eingesetzte Materialien und Hilfsstoffe		
2.1 Wartung Fahrzeuge und Betriebshöfe	819 t	
2.2 Infrastruktur (Bau- u. Schienenmat.)	18 320 t	
2.3 Büromaterial (Papier)	38 t	
Materialeffizienz [g/Fahrgast]	**72,15**	
3. Frischwasser		
Gesamtverbrauch	64 622 m³	▲
Wassereffizienz [l/Fahrgast]	**0,24**	
4. Abfälle zur Verwertung und zur Beseitigung		
4.1 Abfälle zur Verwertung		
gefährliche Abfälle	580 t	▼
sonstige Abfälle	14 617 t	▼
4.2 Abfälle zur Beseitigung		
gefährliche Abfälle	61 t	▲
sonstige Abfälle	9 t	▼
Abfall gesamt	**15 267 t**	▼
Abfalleffizienz [g/Fahrgast]	**57,44**	

Kernindikatoren		
5. biologische Vielfalt		
Flächenverbrauch (nur Betriebshöfe)		
Gesamtfläche	406 952 m²	
davon Grünfläche	116 097 m²	
davon versiegelte Fläche	290 855 m²	
6. Emissionen (ohne Strom, Fernwärme)		
6.1 Emissionen Treibhausgase		
Kohlendioxid [CO_2]	19 418 t	=
CO_2-Emission [g/Fahrgast]	**73,05**	
6.2 Emission an die Luft		
Schwefeldioxid [SO_2]	5,8 t	=
Kohlenmonoxid [CO]	18,4 t	=
Stickoxide [NO_X]	287 t	=
Kohlenwasserstoffe [HC]	5,6 t	=
Partikel	2,3 t	=

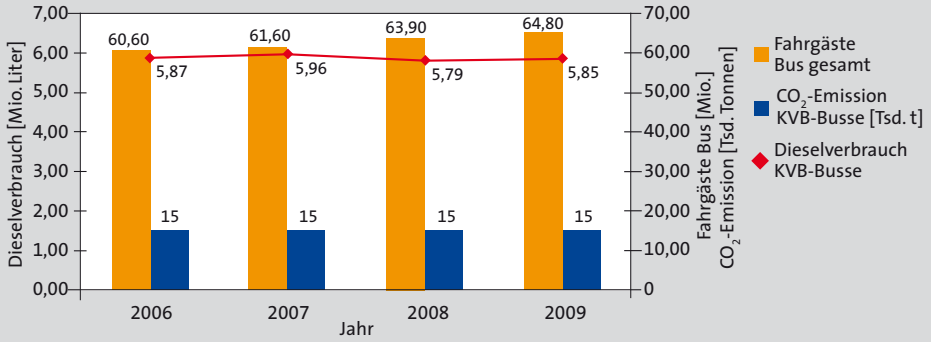
▲▼ Abweichung gegenüber Vorjahr ± 10 %
= Abweichung < ± 10 %
■ neue Position

Die Abweichungen gegenüber dem Vorjahr bei dem Kernindikator Abfall entstehen durch die bei den Bauprojekten unterschiedlich anfallenden Abfallmengen.

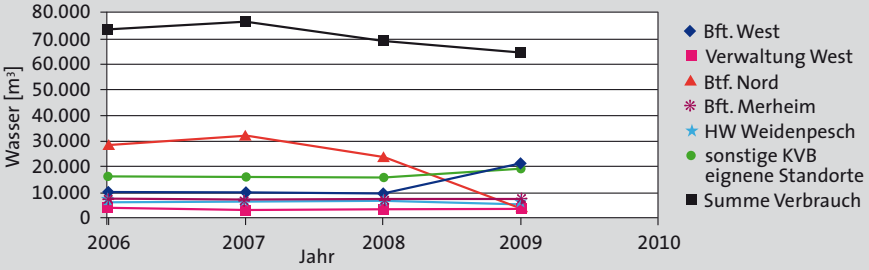
Stromverbrauch



Dieselverbrauch



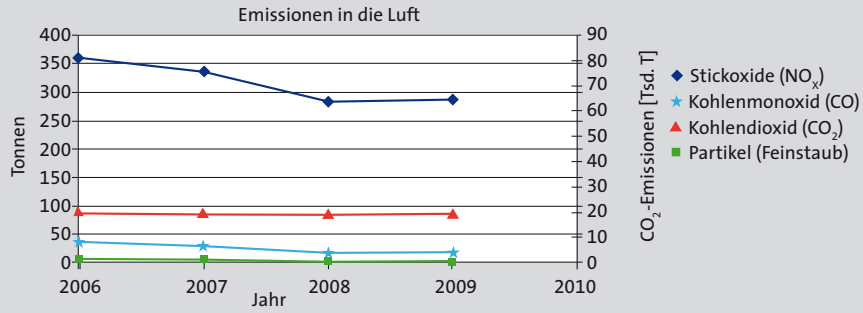
Wasserverbrauch



Erklärung der Abweichung:
- Btf. West: Hier gab es zwei Rohrbrüche.
- Btf. Nord: Durch den Umbau des Btf. Nord wurde weniger Wasser verbraucht.
- Sonstige Standorte: Hiermit sind die Toilettenanlagen auf der Strecke gemeint und es wurden 2009 neue Anlagen gebaut.

Alle Verbrauchswerte basieren auf den Abrechnungen des Versorgungsunternehmen.

Emissionen



Ziele und Programme 2008 – 2010

Nr.	Umwelt-bereich	Ziel	Programm	Stand 02.05.2010	Grad Erfüllung
1	Mobilität	Verbesserung des Verkehrsangebots	• Nord-Süd Stadtbahn bis 2010	im Bau	
2	Energie	Einsparung elektrischer Energie	• Beschaffung von 15 Stadtbahnen • Fahrerschulung	zwei Bahnen beschafft läuft ständig im Rahmen der regelmäßigen Fahrerschulung	13 % 100 %
3	Gewässer- und Boden-schutz	Reduzierung der Wasser- und Bodenbelastung durch Schmieröle und -fette Reduzierung von wasser-gefährdenden Stoffen	• Einbau von schmierungsfreien Weichen • Einbau von 30 ölfreien Kompressoren	acht Weichen wurden umgebaut 30 Bahnen umgebaut	 100 %
4	Schall und Erschütterung	Verringerung der Anwohnerbeschwerden	• Nachrüstung von Fahrzeugen mit Spurkranzschmieranlagen	eine Bahn nachgerüstet	
5	Schadstoffe	Reduzierung der Abgaswerte	• 30 Busse (EEV-Standard) • 40 Busse mit Rußfiltern nachrüsten	30 Busse wurden be-schafft (EEV-Standard) 40 Busse wurden nach-gerüstet	100 % 100 %

Ziele und Programme 2010 – 2012

Nr.	Umwelt-bereich	Ziel	Programm	Fachbereich	Standort
1	Mobilität	Verbesserung des Verkehrsangebots	• Ausbau der Linie 5 (Ossendorf) • Bau der Nord-Süd Stadtbahn • Regelmäßige Überarbeitung der Bus-netze im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Köln	15, 27 202 15	 Strecke
2	Energie	Einsparung elektrischer Energie	• Pilotprojekt Einsatz von LED-Technik Umbau der U-Bahnhaltestelle Reichenspergerplatz • Fahrstromrückspeisung Beschaffung von 13 Stadtbahnen der Serie K 5000	27 11	Strecke Btf. West/HW Weidenpesch
3	Schall und Erschütterung	Reduzierung von Schall Verringerung der Anwohnerbeschwerden	• Test und Beschaffung von Radschall-absorbern für die Serie K 4000 • Nachrüstung von Fahrzeugen mit Spurkranzschmieranlagen	11 11	HW Weidenpesch HW Weidenpesch
4	Schadstoffe	Reduzierung der Abgaswerte	• Beschaffung von 30 Bussen mit Partikelfiltern nach EEV-Norm • Test von Hybridbussen	12 12	Btf. Nord

Glossar

cambio
Unsere Partnerfirma, die CarSharing anbietet

DIN EN ISO
Ist eine Norm der ISO (International Organization for Standardization), die es unter der gleichen Nummer auch als Deutsche Industrie Norm (DIN) gibt, z. B. DIN EN ISO 14001 für UMS

EMAS
Eco-Management and Audit-Scheme (EG-Öko-Audit-Verordnung)

Emission
Bezeichnung für die von einer Anlage ausgehenden Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Wärmeabsonderungen, Strahlungen und anderen ähnlichen Erscheinungen

Feste Fahrbahn
Schienenlager sind in die Fahrbahn einbetoniert.

Flinkster
Kooperation mit dem CarSharing-Angebot der DB AG

Immission
Einwirkung der unter „Emission“ aufgeführten Einflüsse auf Menschen, Tiere, Pflanzen und Umwelt

Platzkilometer
Produkt aus den gefahrenen Wagenkilometern und der durchschnittlichen Platzzahl der eingesetzten Fahrzeuge

Personenkilometer
Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reiseweite je Fahrt

Umweltbericht
Der Umweltbericht beschreibt Umweltschutzaktivitäten eines Unternehmens

Umwelterklärung
Nach jeder Umweltbetriebsprüfung verfasste und für die Öffentlichkeit bestimmte Broschüre, in der eine Beurteilung der wichtigen Umweltfragen und eine Darstellung der Umweltpolitik, des Umweltmanagementsystems und des Umweltprogramms eines Unternehmens erfolgt.

Umweltmanagementsystem
Teil des gesamten Managements, der die Organisation, Zuständigkeiten, Verfahren, Abläufe und Mittel zur Umsetzung der Umweltleitlinien und Umweltziele beinhaltet.

Umweltbetriebsprüfung
Im Rahmen der Umweltbetriebsprüfung wird die Umweltleistung der Organisation, das Managementsystem und das Verfahren zum Schutz der Umwelt bewertet. Hierfür werden u. a. umweltrelevante Unterlagen eingesehen und vor Ort in den einzelnen Betriebsbereichen mit den Mitarbeitern gesprochen.

Wagenkilometer
Statistische Einheit der Betriebsleistung. Ein Wagenkilometer wird geleistet, wenn ein Fahrzeug ein Kilometer zurücklegt.

Abkürzungsverzeichnis

AG	Aktiengesellschaft
AOX	adsorbierbare organisch gebundene Halogene
B + R	Bike and Ride (Fahrradabstellanlagen an Haltestellen)
Btf.	Betriebshof
CO	Kohlenmonoxid
CO_2	Kohlendioxid
d. h.	das heißt
DIN	Deutsche Industrie Norm
EG	Europäische Gemeinschaft
EEV	Enhanced Environmentally Friendley Vehicle: der gegenwärtig anspruchsvollste europäische Abgasstandard für Busse und Lkw, der die Abgasnorm Euro 5 übertrifft
EMAS	Eco-Management and Audit Scheme, (EG-Öko-Audit-Verordnung)
FFH	Flora Fauna Habitat
HC	Kohlenwasserstoff
HW	Hauptwerkstatt
ISO	Internationale Organisation für Normung
Lkw	Lastkraftwagen
Kfz	Kraftfahrzeug
kg	Kilogramm
km	Kilometer
KVB	Kölner Verkehrs-Betriebe AG
kWh	Kilowattstunde
l	Liter
LPB	landschaftspflegerischer Begleitplan
Mio.	Million
m^2	Quadratmeter
m^3	Kubikmeter
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NOx	Stickoxide
Nr.	Nummer
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
P + R	Park and Ride (Pkw-Stellplätze an Haltestellen)
SO_2	Schwefeldioxid
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SRS	Stadtbahngesellschaft Rhein-Sieg
t	Tonnen
u. a.	unter anderem
UMS	Umweltmanagementsystem
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg
z. B.	zum Beispiel

KVB
Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Menschen bewegen