

Mobilität in Köln

Regionaler Nutzen der Kölner Verkehrs-Betriebe



Inhalt

- 1 KVB hat Bedeutung
- 2 Die Leistung der KVB und die Ermittlung des Nutzens
- 3 Eine theoretische Annahme – das Reduktionsszenario
- 4 Ökonomische Bedeutung der KVB
- 5 Bedeutung der KVB für die Mobilität in Köln
- 6 Bedeutung der KVB für den Arbeitsmarkt
- 7 Bedeutung der KVB für Klimaschutz und Umwelt
- 8 Fazit

Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser,

die Angebote der KVB haben viele Vorteile. Mit unseren Bussen und Bahnen halten wir Köln mobil. Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) entlastet die überfüllten Straßen von weiterem Autoverkehr und vermeidet einen Parkplatzmangel in unserer Stadt. Alle Kölnerinnen und Kölner, die nicht mit einem eigenen Fahrzeug fahren wollen oder können, kommen mit der KVB voran.

Viele Unternehmen in unserer Stadt können ihre Arbeitsplätze nur sichern, wenn die Mitarbeiter morgens zu ihrer Arbeit gelangen und auch nachmittags nicht im Stau stecken bleiben. Neue Arbeitsplätze entstehen nur da, wo attraktive oder zumindest akzeptable Mobilitätsbedingungen realisiert sind.

Auch der Klima- und Umweltschutz profitiert von der Nachfrage nach KVB-Leistungen. Je mehr Menschen in unsere Busse und Bahnen einsteigen, umso weniger Klima schädigendes Kohlendioxid wird in Köln durch den Individualverkehr ausgestoßen. Auch der Ausstoß von Russpartikeln, Stickoxiden und anderen die Umwelt belastenden Stoffe ist deutlich geringer, je mehr Menschen ihr Auto stehen lassen und den ÖPNV nutzen.

Ein leistungsfähiger ÖPNV ist jedoch auch mit hohen Betriebs- und Investitionskosten verbunden. Diese können durch Fahrgeldeinnahmen alleine nicht gedeckt werden. Deshalb sind die Vorteile der KVB in der betriebswirtschaftlichen Bilanz des Unternehmens nicht ablesbar. Rein

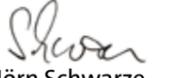
betriebswirtschaftlich ist der ÖPNV ein Zuschussgeschäft. Wir leisten eine Aufgabe der so genannten Daseinsvorsorge. Der ÖPNV muss funktionieren, damit vieles andere funktioniert.

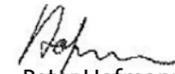
In Zeiten knapper öffentlicher Kassen verbessert die KVB ihre Wirtschaftlichkeit durch die ständige Optimierung der Verkehrsangebote. Kontinuierlich zunehmende Fahrgastzahlen belegen das. Zugleich verbessern wir unser wirtschaftliches Ergebnis durch einen nachhaltig angelegten Restrukturierungsprozess, mit dem die finanzielle Belastung der Stadt Köln reduziert wird. In den vergangenen Jahren ist es bereits gelungen, den Kostendeckungsgrad der KVB ganz erheblich zu verbessern.

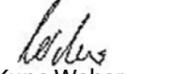
Wir wissen, dass die öffentlichen Gelder, die in den ÖPNV fließen, gut angelegt sind. Um die positiven Wirkungen der KVB aufzuzeigen, haben wir zwei namhafte Institute beauftragt, eine Studie „Regionaler Nutzen der KVB-Verkehrsleistungen“ zu erstellen. Die wesentlichen Ergebnisse dieser Studie wollen wir Ihnen auf den folgenden Seiten vorstellen.

Ihr KVB-Vorstand


Jürgen Fenske

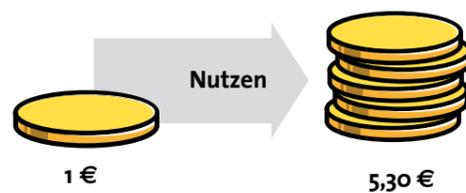

Jörn Schwarze


Peter Hofmann


Kuno Weber

KVB hat Bedeutung

Finanzieller Nutzen für Köln



Für jeden Euro, der in die KVB fließt, entsteht in Köln ein Nutzen in Höhe von 5,30 Euro.

Mehr in Kapitel 4.

Mehr Platz, weniger Stau



Nur mit einer gleich bleibenden Angebotsqualität der KVB wird die hohe Mobilität in der Stadt Köln kostengünstig gewährleistet.

Mehr in Kapitel 5.

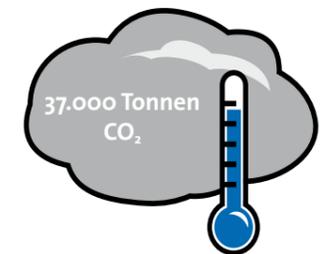
Arbeitsplätze sichern in Köln und Umland



Für jeden der 3.200 Arbeitsplätze der KVB wird in der Region Köln ein weiterer Arbeitsplatz gesichert. 70 Prozent hiervon befinden sich im Stadtgebiet Kölns, 30 Prozent im Umland einschließlich Leverkusens und Bonn.

Mehr in Kapitel 6.

Saubere Luft, weniger CO₂



Wäre die KVB-Leistung nur halb so groß, würden in Köln jährlich über 37.000 Tonnen Kohlendioxid mehr ausgestoßen werden.

Mehr in Kapitel 7.

Mit 11 Stadtbahn- und 51 Bus-Linien hält die KVB Köln mobil.

Die Verkehre der KVB ersparen auch Pkw-Fahrten in der Stadt.



Die Leistung der KVB und die Ermittlung des Nutzens

Die KVB ist der Mobilitätsdienstleister Nr. 1 in Köln. Mit insgesamt 272,4 Millionen Fahrgästen in 2010 erzielte das Unternehmen einen erneuten Fahrgastrekord. Seit 1995 ist die Zahl der Fahrgäste um über 25 Prozent gestiegen.

Auf elf Stadtbahn- und 51 Bus-Linien bietet die KVB ihre Verkehrsdienstleistung im Umfang von 53,6 Millionen Wagen-Kilometern bzw. 7,7 Milliarden Platz-Kilometern an (2010). Hierfür werden etwa 300 Busse und 368 Stadtbahnen eingesetzt. Das Liniennetz umfasst 553 Kilometer im Bus-Betrieb und 240 Kilometer im Stadtbahn-Betrieb.

Diese Leistung wurde in 2010 von etwa 3.200 Mitarbeitern mit einem Gesamtaufwand von knapp 302 Millionen Euro erbracht. 74,6 Pro-

zent des Aufwandes wurden durch Fahrgeldeinnahmen und sonstige Erträge gedeckt. Die verbleibenden rund 86,9 Millionen Euro wurden im Rahmen des steuerlichen Querverbundes innerhalb des Kölner Stadtwerke-Konzerns ausgeglichen.

Nutzen für Köln ermitteln

Mit ihrem Nahverkehrssystem erbringt die KVB über die betriebliche, technische und betriebswirtschaftliche Leistung hinaus einen erheblichen Zusatznutzen. Die Mobilität der Kölner ist durch die KVB sicher, stadtverträglich und umweltfreundlich möglich. Busse und Bahnen helfen Stau zu vermeiden und machen die Parkplatzsuche überflüssig. Busse und Bahnen

Seit 1995 sind die Fahrgastzahlen um rund 25% angestiegen.

Fahrgäste in Millionen pro Jahr



1 Weiden West	Gleis 1	Sofort
3 Mensenich	Gleis 4	Sofort
156 Am Grauen Stein	Bsts. A	Sofort
4 Bocklemünd	Gleis 4	2 Min
1 Weiden West	Gleis 1	3 Min
3 Thielenbruch	Gleis 3	3 Min
4 Schlebusch	Gleis 3	5 Min
1 Brück	Gleis 2	6 Min
3 Mensenich	Gleis 4	7 Min



Ständige Leistungen der KVB kennzeichnen Kölns Mobilität.

haben eine wesentlich bessere Umweltbilanz je gefahrenem Fahrgast-Kilometer als die umweltfreundlichsten Pkw. Die Daseinsvorsorge des ÖPNV trägt zur Attraktivität des Oberzentrums Köln bei. Mit den Angeboten des ÖPNV sind Großveranstaltungen, Messen, Kultur und hochwertige Einkaufszonen wirtschaftlich möglich und erfolgreich. Zahlreiche Unternehmen können nur produzieren, weil ihre Beschäftigten auch mit Bussen und Bahnen zu ihren Arbeitsplätzen kommen. In der Standortwahl von Wirtschaftsunternehmen und öffentlichen Einrichtungen spielt die Anbindung durch den ÖPNV eine große Rolle. Dieser Nutzen findet in der Bilanz der KVB keinen Niederschlag und lässt sich nur schwer ermitteln.

Um dennoch einen aussagekräftigen Nutzen-Kosten-Vergleich zu ermöglichen, wurde in der durchgeführten Studie eine wissenschaftlich anerkannte Methode angewendet. Die Methodik zur Ermittlung des „Kommunalen Nutzens“

wurde im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) entwickelt und zur Anwendung empfohlen.

Die Methodik betrachtet drei Wirkungskreise, an denen sich Nutzen und Kosten des ÖPNV aufzeigen lassen. Hierbei stehen die Kommunen, die Verkehrsteilnehmer und die Allgemeinheit im Mittelpunkt. Betrachtet werden öffentliche Ausgaben für den Ausgleich des betriebswirtschaftlichen Defizits und für Infrastrukturinvestitionen, Ausgaben der Verkehrsteilnehmer für ihre Mobilität und Kosten der Allgemeinheit zum Beispiel für Umweltschäden und Unfallfolgen.

Im Ergebnis erweitert die Methodik zur Ermittlung des „Kommunalen Nutzens“ den Blickwinkel über die betriebswirtschaftliche Bilanz eines ÖPNV-Unternehmens hinaus. Die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Tätigkeit des Unternehmens in der Daseinsvorsorge wird somit erkennbar.

Eine theoretische Annahme – das Reduktionsszenario

Im Rahmen der Studie wurde untersucht, welcher Nutzen der Stadt Köln, den Verkehrsteilnehmern auf dem Gebiet der Stadt Köln und der Allgemeinheit durch die Verkehrsleistungen der KVB entsteht. Welcher Nutzen rechtfertigt also den Ausgleich des Defizits der KVB innerhalb des steuerlichen Querverbundes? Zudem wurden die regionalwirtschaftlichen Effekte abgeschätzt. Welche Bedeutung hat die KVB als Wirtschaftsfaktor für die Stadt Köln und die Region Köln/Bonn?

Um die hiermit verbundene umfangreiche Fragestellung bearbeiten zu können, setzen die Gutachter des Beratungsunternehmens Intraplan Consult, München, und Prof. Dr. Richard Klophaus, Worms, die Methodik eines Reduktionsszenarios nach der vom BMVBS empfohlenen Vorgehensweise ein.

Sie fragen: „Was wäre, wenn die Verkehrsleistung der KVB um die Hälfte reduziert würde?“ Wie würden sich also die Fahrgäste verhalten, wenn etwa die erste Stadtbahn morgens nicht mehr fahren würde? Wie viele Menschen würden dann in das Auto umsteigen? Bräuchten wir mehr Parkhäuser und Straßenraum? Die monetarisierbaren, also in Geldwerten umrechenbaren, Veränderungen ergeben in der Summe den gesamtwirtschaftlichen Nutzen der KVB-Leistung.

Das Reduktionsszenario musste dabei möglichst praxisnah sein, um auch realistische Ergebnisse zu erhalten. Hierbei sollten die methodisch gedachten Kürzungen der KVB-Leistungen die Fahrgäste so wenig wie möglich beeinträchtigen, ohne zugleich das Ziel der Kostensenkung bei der KVB außer Acht zu lassen.



Wie wären sie mobil?
Was würde das kosten?

Taktausdünnungen im Reduktionsszenario.

0	16	26	36	46	56	07	22	37	52	04 ^R	34 ^R				
6	16	22	26	32 ^x	36	07	22	37	52	04 ^R	34 ^R				
2 ^x	06	12	16	22 ^x	26	07	22	37	52	04 ^R	34 ^R				
6*	16	26*	36	46*	56	07	22	37	52	04 ^R	22	37			
6*	16	26*	36	46*	56	07	22	37	52	07	22	37			
6*	16	26*	36	46*	56	07	22	37	52	07	22	37			
6*	16	26	36	46	56	07	22	37	52	07	22	37			
6	16	26	36	46	56	07	22	37	52	07	22	37			
6	16	26	36	46	56	07	22	37	52	07	22	37			
6	12*	16	22*	26	32*	36	42*	46	52*	56	07	22	37		
2*	06	12*	16	22*	26	32*	36	42*	46	52*	56	07	22	37	
2*	06	12*	16	22*	26	32*	36	42*	46	52*	56	07	22	37	
2*	06	12*	16	22*	26	32*	36	46	56	07	22	37	07	22	37
6	16	26	37	52		07	22	37	52	07	22	37			

Es bestehen zahlreiche Wechselbeziehungen. So würden in der Realität nicht nur die Kosten der KVB sinken, sondern auch deren Einnahmen. Auf der anderen Seite bestehen nicht nur Alternativen der Verkehrsmittelwahl, sondern diese sind auch mit zusätzlichen Kosten bei den Verkehrsteilnehmern, der Stadt und der Allgemeinheit verbunden. Auch die Verkehrsteilnehmer, die die Leistungen der KVB nicht nutzen, wären hiervon betroffen. Während sie bisher noch reibungslos zu ihrem Arbeitsplatz oder zum Einkaufen kommen, würden sie sich mit mehr Pkw-Fahrern den Straßenraum und die Parkplätze teilen müssen.

Ein Punkt muss hierbei deutlich hervorgehoben werden. Ziel ist es nicht, die Verkehrsleistungen der KVB tatsächlich zu reduzieren. Die getroffenen Annahmen dienen allein dem methodischen Zweck im Rahmen des Frageansatzes „Was wäre wenn?“ Nur so kann der tatsächliche Nutzen ermittelt werden. Die Annahme ist also

theoretisch, durch sie kann aber die reale Bedeutung der KVB-Leistung festgestellt werden.

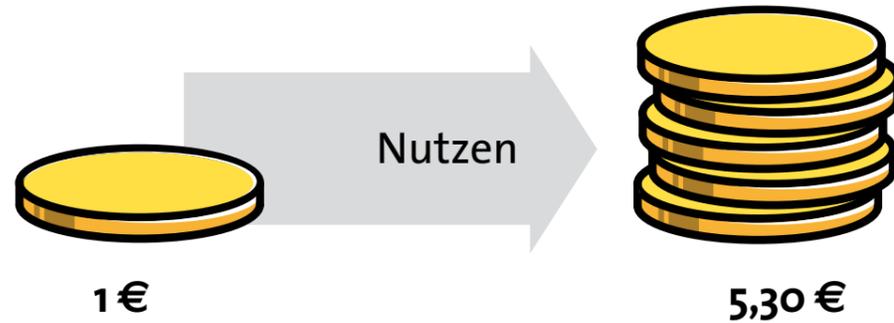
Reduktionsszenario

- Stadtbahn**
- Taktausdünnungen
 - Verzicht auf Linienkürzungen
 - keine Infrastrukturaufgabe
 - weiterhin Einsatz von Doppelzügen

- Bus**
- Taktausdünnungen
 - Einstellung des Spätverkehrs auf Randlinien
 - teilweise Umstellung von Gelenkbus auf Standardbus

Hypothetische Verringerung des ÖPNV-Angebotes, das heißt der Platz-Kilometer, um 50 Prozent.

Ökonomische Bedeutung der KVB



Für jeden Euro, der in die KVB fließt, entsteht in Köln ein Nutzen in Höhe von 5,3 Euro. Denn: Durch eine Reduktion der KVB-Leistung um 50 Prozent würde das Defizit zwar um 26,5 Millionen Euro sinken. An anderen Stellen würden jedoch Mehrausgaben von zusammen etwa 139,4 Millionen Euro entstehen.

In der aufgeführten Tabelle sind die Mehrkosten und Einsparungen des Reduktionsszenarios näher dargestellt. Der Zuschussbedarf der KVB im Jahr 2010 würde von 86,9 Millionen Euro auf dann 60,4 Millionen Euro und damit 26,5 Millionen Euro sinken. Auf Seiten der Kommune wären zusätzliche Ausgaben für die Vorhaltung zusätzlicher Infrastruktur für den ruhenden und fließenden MIV in Höhe von 27,1 Millionen Euro erforderlich. Die Verkehrsteilnehmer müssten zusätzliche Ausgaben in Höhe von 72,2 Millionen Euro leisten (beispielsweise zusätzliche Pkw-Vorhaltekosten). Auf Seiten der Allgemeinheit würden Umwelt- und Unfallschäden in einer Größenordnung von 40,1 Millionen Euro zusätzlich anfallen.

Führt man die Reduktion der KVB-Leistung nicht durch, vermeidet man die Mehrkosten in Höhe von 139,4 Millionen Euro. Dieser Wert spiegelt demnach den Nutzen der Aufrechterhaltung des Status Quo (das heißt der aktuellen KVB-Leistung) wider. Auf der anderen Seite vermindert sich der Zuschuss dann nicht um 26,5 Millionen Euro. Dieser Wert spiegelt die Kosten der Aufrechterhaltung des Status Quo wider.

Stellt man nun den Nutzen in Höhe von 139,4 Millionen Euro den Kosten in Höhe von 26,5 Millionen Euro gegenüber, erhält man das Nutzen-Kosten-Verhältnis in Höhe von 5,3. Solange sich an den Rahmenbedingungen im Kölner Verkehrsmarkt nicht maßgeblich etwas ändert, ist ein jährlicher Mehrnutzen in Höhe von 112,9 Millionen Euro zu verzeichnen.

Kommunaler Nutzen der KVB

Mehrkosten Mio. €/Jahr

Mehrausgaben Kommune	27,1
Mehrausgaben Personen- und Straßengüterverkehr	72,2
Erhöhte Schäden Allgemeinheit	40,1

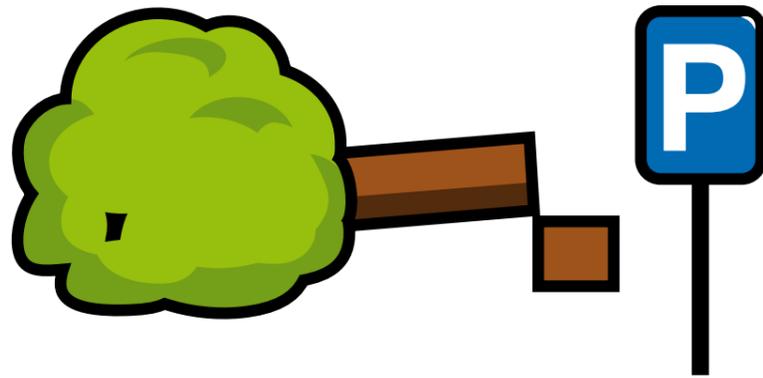
Mehrkosten Gesamt **139,4**

Einsparungen Mio. €/Jahr

Verminderter Zuschussbedarf der KVB	26,5
Einsparungen Gesamt	26,5

Nutzen-Kosten-Verhältnis **5,3**

Bedeutung der KVB für die Mobilität in Köln



Nur mit einer gleich bleibenden Angebotsqualität der KVB ist in Köln weiterer Straßen- und Parkplatzbau zur Aufrechterhaltung der Verkehrsqualität im motorisierten Individualverkehr (MIV) vermeidbar, denn eine Reduzierung der KVB-Leistung um 50 Prozent würde Verkehrsverlagerungen vor allem auf den Pkw bewirken. Der kommunale Haushalt würde um rund 27 Millionen Euro mehr belastet werden.

Neben der Mehrbelastung des kommunalen Haushaltes in Höhe von rund 27 Millionen Euro hätten auch die Verkehrsteilnehmer selbst Mehrausgaben in Höhe von 72 Millionen Euro zu tragen.

Laut Gutachten würden sich die zusätzlichen Vorhaltungskosten für die Straßeninfrastruktur auf gut 34 Millionen Euro jährlich belaufen. Außerdem müssten im Bereich der Innenstadt zusätzliche Stellplatzangebote in Form von Parkhäusern bereitgestellt werden. Im Gutachten wird (ausdrücklich vorsichtig) davon ausgegangen, dass sich die Kosten für zusätzliche Parkplätze durch zusätzliche Parkgebühren mehr als decken würden. Insgesamt würden die straßenverkehrsbezogenen Ausgaben der Stadt Köln im Reduktionsszenario um rund 27 Millionen Euro jährlich steigen.

Die Verkehrsteilnehmer in Köln würden durch die Einschränkung der KVB-Leistung verstärkt auf andere Verkehrsmittel ausweichen. Zwar würden sie dadurch Ausgaben für ÖPNV-Tickets in einer Größenordnung von knapp 58 Millionen Euro je Jahr einsparen, allerdings stehen dem Mehrausgaben für die Vorhaltung von zusätzlich benötigten Pkw, für den Pkw-Betrieb sowie für Parkgebühren gegenüber. Die zusätzlichen Betriebskosten für die Vorhaltung und den Betrieb von Pkw würden sich auf einen Gesamtwert von 103 Millionen Euro belaufen. Die zusätzlichen Ausgaben für Parkgebühren belaufen sich auf knapp 27 Millionen Euro je Jahr. Unter dem Strich ergibt sich für die Verkehrsteilnehmer eine Gesamtmehrbelastung von über 72 Millionen Euro jährlich.

Auswirkungen auf Kommune und Verkehrsteilnehmer

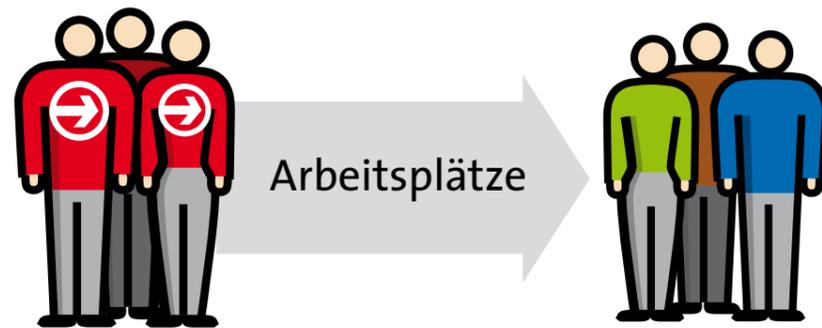
Auswirkung auf Ebene Kommune

	Mio. €/Jahr
Vorhaltungskosten Straße	- 33,9
Vorhaltungskosten Parkhäuser	- 20,0
Einnahmen Parkhäuser	+ 26,8
Summe	- 27,1

Auswirkung auf Ebene der Verkehrsteilnehmer

	Mio. €/Jahr
ÖPNV-Fahrgeld	+ 57,7
Pkw-Betriebs- und -Vorhaltungskosten	- 103,1
Parkgebühren	- 26,8
Summe	- 72,2

Bedeutung der KVB für den Arbeitsmarkt



Die rund 8.100 Arbeitsplätze, die direkt, indirekt oder induziert mit der KVB in Verbindung stehen, bedeuten eine Bruttowertschöpfung von über 467 Millionen Euro jährlich.

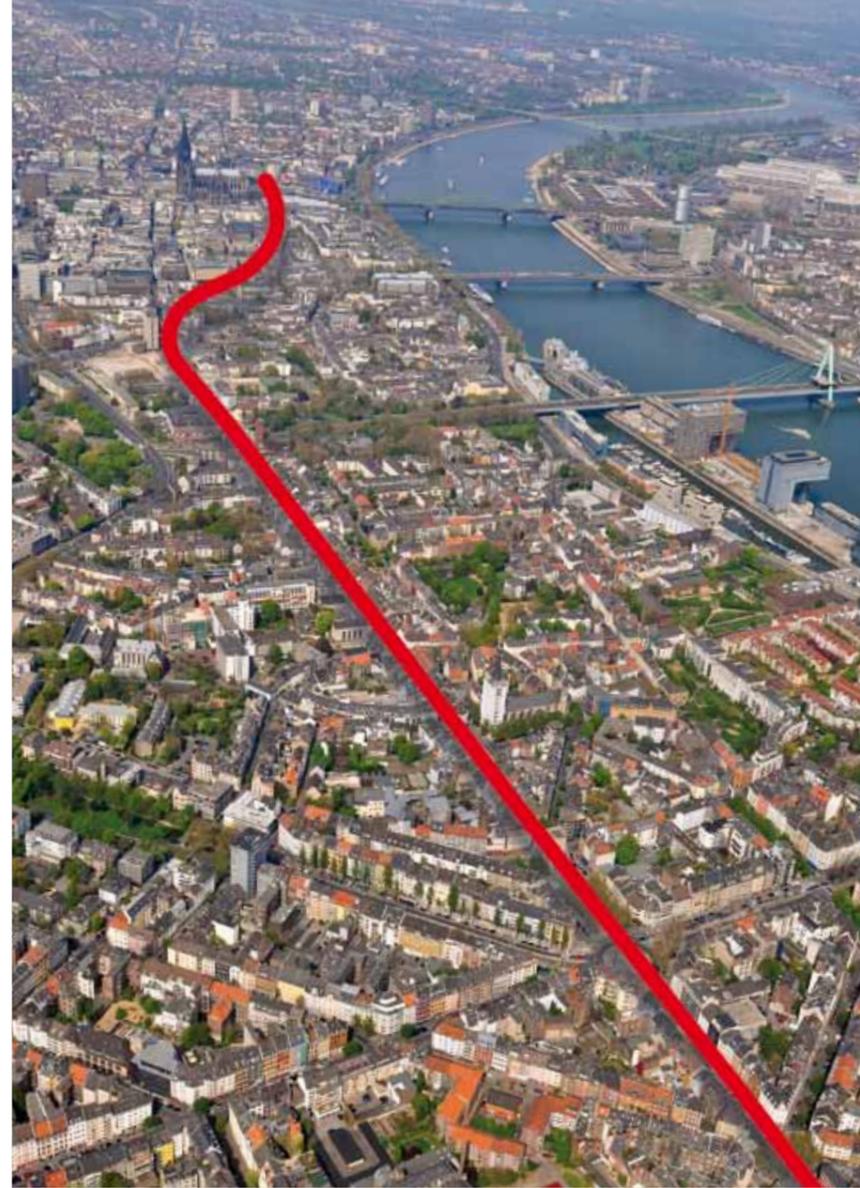
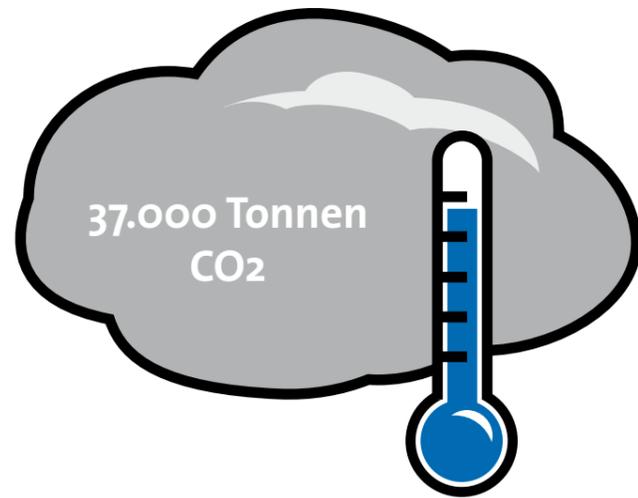
Ein Großteil der KVB-Ausgaben kommt Köln zugute. Insgesamt kaufte die KVB im Jahr 2010 Güter und Dienstleistungen mit einem Auftragsvolumen von 253 Millionen Euro ein, wobei 59 Prozent des KVB-Auftragsvolumens an Lieferanten auf dem Gebiet der Stadt Köln gehen. Von den Löhnen und Gehältern der KVB-Mitarbeiter in Höhe von 133 Millionen Euro können sogar zirka 64 Prozent dem Gebiet der Stadt Köln zugeordnet werden. Das heißt insgesamt: Von jedem Euro, den die KVB verausgibt, fließen rund 82 Cent in die Region. 61 Cent hiervon bleiben sogar direkt in Köln.

8.100 Arbeitsplätze stehen insgesamt in Zusammenhang mit der Leistung der KVB.

Für jeden der 3.200 Arbeitsplätze der KVB wird in der Region Köln ein weiterer Arbeitsplatz durch Investitionen und Einkäufe der KVB und ihrer Mitarbeiter gesichert. 70 Prozent der Arbeitsplätze befinden sich im Stadtgebiet Kölns, 30 Prozent im Umland einschließlich Leverkusen und Bonn. Hinzu kommt die Bedeutung des ÖPNV-Angebotes als Standortfaktor für andere Branchen. Werden alle Arbeitmarkteffekte auch über die Region hinaus zusammen gerechnet, so hängen mit der KVB-Leistung insgesamt 8.100 Arbeitsplätze zusammen.



Bedeutung der KVB für Klimaschutz und Umwelt



In anderen Zusammenhängen ist bereits früher errechnet worden, dass sich die Luftqualität in Köln exemplarisch durch die Inbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn noch weiter verbessern wird und sich das Klima noch besser schützen lässt. Jährlich werden rund 11.000 Tonnen weniger CO₂, 233 Tonnen weniger Kohlenmonoxid, 90 Tonnen weniger Stickoxide und drei Tonnen weniger Schwefeldioxid durch die Mobilität der Kölner ausgestoßen, wenn die Nord-Süd Stadtbahn in Betrieb genommen ist.

Mehr ÖPNV bedeutet auch mehr Schutz für Umwelt und Klima.

Wäre die Leistung der KVB nur halb so groß, würden in Köln jährlich über 37.000 Tonnen Kohlendioxid mehr ausgestoßen werden. Die verringerten ÖPNV-seitigen Emissionen würden durch die zusätzlichen Emissionen des MIV bei weitem übertroffen. Auch die Kosten für Umwelt- und Unfallfolgen würden steigen. Im ÖPNV gingen sie um 15 Millionen Euro jährlich herunter, im MIV stiegen die Kosten in Folge von Verkehrsverlagerungen jedoch um 55 Millionen Euro jährlich. Diese Folgen müssten durch die Allgemeinheit getragen werden.



Fazit

Die Ergebnisse der Studie zeigen, dass sich die Verkehrsleistungen der KVB rechnen und dem Wohl der Stadt Köln dienen. Die Bürger der Stadt profitieren durch die KVB-Leistung genauso wie die Unternehmen in Köln und der Region sowie die Stadt als Gebietskörperschaft selbst.

Gäbe es die Leistung der KVB im derzeitigen Umfang nicht, wären die gesellschaftlichen Kosten und die öffentlichen Ausgaben wesentlich höher als heute. Die Gebietskörperschaften sparen also bereits heute und sollten nicht durch Kürzungen in der Daseinsvorsorge in die Falle von Mehrausgaben laufen.

5,30 Euro Nutzen für jeden durch die KVB verausgabten Euro sind ein stolzer Wert. 3.200 direkte Arbeitsplätze und zirka 5.000 weitere Arbeitsplätze, Gesamtausgaben von 253 Millionen Euro für Aufträge sowie 133 Millionen Euro für Löhne und Gehälter zeigen, dass die KVB einen bedeutsamen Wirtschaftsfaktor für Stadt und Region darstellt.

Es macht Sinn, die Erfüllung der Daseinsvorsorge unter diesem Blickwinkel zu betrachten und hierin die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der KVB-Leistung zu sehen. Gemeinsam mit der Unterstützung und Akzeptanz durch die politisch Verantwortlichen in Stadt und Region kann die KVB die ihr gestellte Aufgabe erfüllen.



Mit Bus und Bahn

sichert die KVB die Mobilität zum Nutzen aller.



Impressum

Herausgeber:
Kölner Verkehrs-Betriebe AG
Scheidtweilerstraße 38
50933 Köln
Telefon: 0221 547 3103
Fax: 0221 547 3115
E-mail: presse@kvb-koeln.de

Verantwortlich i.S.d.P.:
Franz Wolf Ramien

Redaktion und Konzept:
Stephan Anemüller (verantwortlich)
Thomas Jacobs
Dr. Matthias Weiß
Kölner Verkehrs-Betriebe AG

Ansprechpartner:
Stephan Anemüller
stephan.anemueller@kvb-koeln.de

Gestaltung:
Algermissen Kommunikations-Design, Köln

Fotos:
Stephan Anemüller
Christoph Seelbach (Titel)

