

ÜSTRA Profil

Das ÜSTRA Magazin · Ausgabe 3/2020



Was kommt?

Verkehrsdezernent Ulf-Birger Franz spricht über die Auswirkungen der Corona-Pandemie und die Bedeutung der Verkehrswende.

Seite 4

Was bleibt?

Vor 20 Jahren hat die Expo 2000 in Hannover für Aufbruchsstimmung gesorgt. Das wirkt bis heute nach.

Seite 6

Was war?

Anfang August hat der letzte TW 3000 Hannover erreicht. Damit ist diese Stadtbahnserie komplett.

Seite 10

Seite 3	Grußwort
Seite 4	Im Interview: Verkehrsdezernent Ulf-Birger Franz
Seite 6	Die ÜSTRA und die Expo 2000
Seite 8	Aktuelles
Seite 10	TW 3000: Die Serie ist komplett
Seite 14	Serie: Die Stadtbahnstrecken

Impressum

Herausgeber: ÜSTRA Hannoversche
Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft
Unternehmenskommunikation
Postfach 25 40, 30025 Hannover

Verantwortlich: Udo Iwannek

Redaktion: Ramona Reichel (Leitung), Mandy Hupe,
Udo Iwannek, Katja Raddatz, Achim Uhlenhut, Timo Wegner

Layout: Sandra Beier

Kontakt: presse@uestra.de
T +49 511 1668-2439

Fotos: Florian Arp, Achim Uhlenhut, ÜSTRA Archiv

Titelfoto: Florian Arp

Druck und Auflage:
ÜSTRA Hausdruckerei
Druck 530 Exemplare
E-Mail 850 Exemplare



Dr. Heinrich Ganseforth

Die Zeichen der Zeit erkennen

Zur Rückschau auf die Weltausstellung Expo 2000 mit dem Motto *Mensch Natur Technik* gehört der Zwiespalt zwischen der realen Darstellung von Themen und der seinerzeit aufkommenden Internet-Euphorie. Weltausstellung – ein Auslaufmodell mit der Gefahr zu einem Disneyland-Remake zu degenerieren? Vielleicht war dieser Zwiespalt ein Grund für die – gemessen an den Prognosen – geringeren Besucherzahlen. Aber diese Weltausstellung lebte von der Kraft der unmittelbaren Kommunikation in einer realen, außergewöhnlichen Präsentation von Visionen, Themen und Lösungen und zog die meisten Besucher in den Bann. Am Ende dieses Festivals der Nationen verblieb ein Hauch von Wehmut.

Und die ÜSTRA? Innovation braucht Anstöße und Treiber. Was konnte also sinnvoller sein, als die Chance aufzugreifen, sich weit gesteckte Ziele zu setzen und die materiellen Ressourcen zu nutzen. Und das in Zeiten der New Economy. Für den öffentlichen Verkehr, für Busse und Stadtbahnen, ging es um Wettbewerbsfähigkeit und um die für die Fahrgäste entscheidenden Faktoren Fahrzeit, Komfort, Sicherheit, Sauberkeit, Image und Preis. Und generell in der Wirtschaft ging es um Geschwindigkeit, Originalität, Intelligenz und Flexibilität. Bis heute hat sich daran nicht viel geändert – aber seinerzeit war es unsere Aufgabe bei der ÜSTRA, diese Zeichen der Zeit zu erkennen und aufzugreifen. Es war nicht mehr die Zeit, in engem politischen Aktionsradius stecken zu bleiben, sondern die große Chance der Erneuerung zu nutzen, Kunden einzubeziehen und nachhaltige Akzente zu setzen. Neben der Realisierung der kommunalen und staatlichen Planungen zum Ausbau der Infrastruktur ging es um Ideen und um ein Unternehmen und ein Umfeld, in denen sich diese Ideen entfalten können. Das Interesse, Nahverkehr zu nutzen, also die Attraktivität des

Nahverkehrssystems, hängt mitentscheidend davon ab, wie es sich präsentiert: sympathisch, anspruchsvoll, gut gestaltet, gepflegt und sicher. Hinzu kommt: Stationen, Haltestellen, Busse und Stadtbahnen prägen auf Jahrzehnte das Stadtbild. Deshalb liegt in der Gestaltung solcher das Stadtbild prägenden Elemente eine besondere Verantwortung. Um entsprechende für das Image der Stadt positive Akzente zu setzen, war es sinnvoll, weltweit bekannte und anerkannte Architekten, Designer und Künstler zu gewinnen. So gelang es – nicht zuletzt mithilfe vieler Mitstreiter und Sponsoren und mit wohlmeinender Begleitung durch die Medien – Projekte wie die Busstops, die Bustrassen durch James Irvine, die Gestaltung der Stadtbahn durch Jasper Morrison, die Umgestaltung der Station Kröpcke durch Iosa Ghini zu realisieren und Frank O. Gehry zu gewinnen, durch ein Gebäude am Steintor einen städtebaulichen Akzent zu setzen.

Und noch etwas besonders Wichtiges möchte ich hervorheben: Ideen, gute Themen, gemeinsam erarbeitete Ziele und weitgehende Beteiligung haben zu der enormen Innovationsbereitschaft, Motivation, Kreativität und Gemeinschaftsleistung im Unternehmen geführt, die erforderlich waren, um nicht nur den Expo-Verkehr exzellent zu bewältigen, sondern um die dargestellten, weit gesteckten Ziele und deren nachhaltige Wirkung zu erreichen.

Dr. Heinrich Ganseforth
Geschäftsführender Gesellschafter
Strategy & Marketing Institute GmbH
1992–2005 Vorstandsvorsitzender
Üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG



Seit dem 1. Juli ist Verkehrsdezernent Ulf-Birger Franz Geschäftsführer des GVH.

„Klimaschutz bleibt das zentrale Thema“

Hinter Ulf-Birger Franz liegen die aufregenden Wochen des ersten Corona-Lockdowns, vor ihm steht die Herausforderung der Verkehrswende: Der Verkehrsdezernent der Region Hannover und Aufsichtsratsvorsitzende der ÜSTRA ist in diesen Zeiten ein viel beschäftigter Mensch. Das ÜSTRA Profil sprach mit Ulf-Birger Franz über Vergangenheit und Zukunft im Nahverkehr.

ÜSTRA Profil: Hinter der ÜSTRA liegt ein durch die Corona-Pandemie geprägtes erstes Halbjahr 2020. Wie ist das Unternehmen nach Ihrer Einschätzung bisher durch diese Krise gekommen?

Ulf-Birger Franz: Die ÜSTRA hat gezeigt, dass sie auch in Krisenzeiten extrem zuverlässig ist. Trotz großer Unsicherheiten auch für die eigene Gesundheit haben die Beschäftigten gut mitgezogen und die Verkehre aufrechterhalten. Wirtschaftlich ist dieses Jahr natürlich ein Fiasko, das Defizit wird wohl zwischen 50 und 100 Mio. Euro liegen. Aber die Region Hannover ist in der Lage, dieses Defizit auszugleichen. Auch Bund und Land unterstützen.

ÜSTRA Profil: Wird der Nahverkehr sich durch die Pandemie dauerhaft verändern?

Das wird sich zeigen. Erst mal geht es darum, die Fahrgastzahlen wieder auf ein normales Niveau zu steigern. Zurzeit liegen die Einnahmen bei rund 80 % des Vorjahresniveaus. Die Fahrgäste müssen wieder Vertrauen gewinnen. Trends, die wir aus der Corona-Krise mitnehmen, sind sicherlich die Digitalisierung vieler Lebensbereiche und Themen wie bargeldloses Zahlen. Bei beidem hat der Nahverkehr noch Nachholbedarf. Auch das Thema Hygiene und Sauberkeit wird einen hohen Stellenwert behalten.

ÜSTRA Profil: Sie halten auch in dieser Corona-Zeit an den Zielen einer echten Verkehrswende fest. Warum ist Ihnen dies wichtig und was wollen Sie erreichen?

Das Thema Klimaschutz wird ein zentrales Thema bleiben und damit auch das Thema klimafreundliche Mobilität. Der Ausbau des ÖPNV, die Stärkung des Radverkehrs und die Umverteilung der Straßenräume zugunsten des Umweltverbundes bleiben auf der Tagesordnung. Städte wie Paris oder Berlin haben die Corona-Krise sogar genutzt, um diesen Umbau massiv voranzutreiben. Das wünsche ich mir auch für Hannover. Unser Ziel bleibt es, dass möglichst viele Menschen ihr Auto stehen lassen und den Nahverkehr oder das Fahrrad nutzen.

ÜSTRA Profil: Auch während der Pandemie haben Sie den Startschuss für neue Angebote im Nahverkehr gegeben. Was verbirgt sich hinter sprintH und sprinti?

Wenn der Nahverkehr weiter wachsen soll, dann brauchen wir zusätzliche Angebote. Denn vor der Corona-Krise waren viele Stadtbahnen in den Hauptverkehrszeiten sehr voll. Mittelfristig wird die ÜSTRA ihre Stadtbahnflotte deshalb um ein Drittel, also 100 Fahrzeuge, erweitern. Wir brauchen daneben aber auch kurzfristige Maßnahmen. Deshalb haben wir besonders gefragte Buslinien aus dem Umland in Richtung hannoversche Innenstadt verstärkt und unter dem Namen „sprintH“ aufgewertet. Dazu gehören besondere Qualitäten wie bessere Haltestellen mit digitalen Anzeigen und kostenloses WLAN in den Fahrzeugen. Dieses neue Angebot wird hervorragend angenommen, sodass wir es zum nächsten Jahr ausbauen werden. Daneben werden wir ab Sommer 2021 in Sehnde, Springe und der Wedemark neue On-Demand-Verkehre mit insgesamt 20 Kleinbussen testen. Mit diesem Angebot unter dem Namen „sprinti“ bieten wir im ländlichen Raum Zubringerverkehre zum Nahverkehrstarif. Dadurch wird der Nahverkehr auch individueller.

Udo Iwannek



Klaus Geschwinder, Teamleiter Verkehr der Region Hannover, präsentierte gemeinsam mit Elke Maria van Zadel, Geschäftsführerin der regiobus, Ulf-Birger Franz und ÜSTRA Vorständin Denise Hain das sprinti-Konzept (v.l.n.r.).



Die Corona-Pandemie hat nach wie vor Auswirkungen auf die gesamte Gesellschaft und auf den ÖPNV.

Zur Person:

Ulf-Birger Franz

Ulf-Birger Franz, Leiter des Dezernats für Wirtschaft, Verkehr und Bildung der Region Hannover, ist Jahrgang 1966, verheiratet, hat zwei Söhne und lebt in Hannover-Linden. Das Studium der Sozialwissenschaften an der Leibniz Universität Hannover hat er 2002 mit dem Diplom abgeschlossen. Anschließend war Franz als Referent bei der NORD/LB sowie als Leiter der Zentralen Steuerung bei der Region Hannover tätig. Seit seiner Wahl 2010 leitet er als Regionsrat das Dezernat für Wirtschaft, Verkehr und Bildung bei der Region Hannover. Daneben ist er unter anderem seit dem 1. Juli als Geschäftsführer der Großraum-Verkehr Hannover GmbH tätig sowie Geschäftsführer der Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Hannover mbH, Vorsitzender des Aufsichtsrats der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG sowie Vorsitzender des Verwaltungsrats der Gesellschaft für Verkehrsförderung mbH.



Bus, Bahn und Fahrrad - die Zutaten für die Verkehrswende.

Expo 2000

... das kommt nie wieder

Hannover, die Weltausstellungsstadt. Gerade einmal 20 Jahre ist es her, dass unsere Stadt Gastgeber der Expo 2000 war. Ein kleiner, durchaus wehmütiger Rückblick.

Wer nicht dabei war, darf sich ärgern. 153 Tage dauerte die Weltausstellung „EXPO2000“ in Hannover, vom 1. Juni bis zum 31. Oktober 2000. Die erste universelle Weltausstellung in Deutschland. „Mensch, Natur, Technik – eine neue Welt entsteht“ lautete ihr Motto, etwas dröge, oft nicht verstanden und doch visionär gedacht. Gerechnet worden war mit bis zu 40 Millionen Besuchern und alles wurde darauf ausgerichtet, insbesondere im Verkehr. Ganz vorn dabei: die ÜSTRA mit ihren Endpunkten rund ums Expo-Gelände, mit ihren Expo-Linien, mit stark erweitertem Angebot durch fassungsstarke Züge und mit mehr Bussen. Und auch wenn letztlich weniger als die Hälfte der erwarteten Besucher kam, so bleibt die Expo doch ein Höhepunkt der Stadt- und Unternehmensgeschichte. Selbst das rechnerische Minus der Veranstaltung relativierte sich dank Steuermehreinnahmen – und viel Nachhaltigkeit. Dabei an erster Stelle: die Verkehrs-Infrastruktur.

Was gab es nicht alles zur Expo: Vorzeigebauernhof und Riesenrad am Kronsberghang, Hannovers vielleicht für immer einzige Seilbahn „Skyliner“, Untiefen und Hollands „gestapelte Landschaften“, Afrikahalle und Vatikan, tägliche Parade, abendlicher Feuerzauber und Theater-Marathon, Konzerte und Kleinkunst. Kitsch und Tand, Abendticket und Preisdiskussion. Zu all dem brachten die ÜSTRA auf ihren Linien und die Bahn über den neuen Messebahnhof unermüdlich Besucher herbei. Wohldosiert, größere Probleme gab es nie, wohl aber vorbereitete Störfallstrategien – bei der ÜSTRA ebenso erstmals wie beispielgebend. Der Nahverkehr hatte etwas Vorlauf, startete mit dem dichten Angebot schon am 21. Mai 2000. Was gut war, denn Dreiminutentakt, das Fassungsvermögen des Stadtbahntunnels, neue Linien bei Bus und Bahn, zusätzliche Leitstände und Posten wollten getestet sein. Ein Mann der ÜSTRA saß

gemeinsam mit Polizei, Feuerwehr und Bundeswehr in der Betriebs- und Sicherheitszentrale der Expo. Für den Fall der Fälle, der glücklicherweise nie und nirgends eintrat.

Acht Millionen Expo-Fahrgäste

Zur Expo erbrachte die ÜSTRA Höchstleistungen mit Drei- und Vierwagenzügen, gegen Ende der Veranstaltung zunehmend voller bis zum nachfragestärksten letzten Tag. Das Verkehrsangebot wurde mehrfach flexibel angepasst. Insgesamt beförderte die ÜSTRA rund acht Millionen Gäste zur Weltausstellung, am letzten Tag allein fast 88.000. Die Zeit der Expo sah aber auch die bislang kürzeste Stadtbahnlinie: nur vier Haltestellen als Anschluss des Zoos. Auf der Expo wiederum gab es im Rahmen des Themenparks 5.000 Quadratmeter Visionäres zur Mobilität. Am „New Traffic Boulevard“ standen beispielsweise ein Münchner Wasserstoffbus (echt) und eine Düsseldorfer Niederflurbahn (nicht echt).

Die ÜSTRA bildete in ihrem Geschäftsbericht für das Jahr 2000 nicht ihren Verkehr und nicht die Expo ab, sondern Menschen vieler Völker als Fahrgäste. So bunt ist keine Messe. Das Messegelände war ohnehin nicht wiederzuerkennen. 155 Staaten der Welt schickten Vertreter, mal wenige, mal große Mannschaften, bauten Pavillons oder bildeten Gemeinschaftsstände. Monaco schaffte Boote aufs Dach seines Gebäudes, Japan baute aus Papier, es gab bewegliche Pavillons, monumentale, vergängliche und auch ein paar bleibende. Was auch blieb, das war und ist die bestechend gute Infrastruktur des Nahverkehrs. Vor der Expo hätte kaum jemand gedacht, dass die Fahrgastzahlen auf der „D-Süd“ genannten Teilstrecke nach der Expo dermaßen zunehmen



Temporärer Bus-Endpunkt Expo/Nord-West mit Irvine-Citaro der ÜSTRA.



Ab 1996 in Hannover präsent: Stadtbahnwerbung für die EXPO2000.



Zwei Sektionen des Expo-Skyliners führten über das Gelände, die postgelben Gondeln des Typs „La Perla“ wurden in Österreich und im Schwarzwald weiter verwendet.

könnten. Studenten und Kronsbergbewohner profitieren von den Linien 6 und 16 und – auch das gehört zur Expo-Geschichte – Zehntausende Konzertbesucher, da ehemalige Parkplatzflächen zur Freiluftarena wurden. Grönemeyer lässt grüßen. Apropos Herbert: Hannovers legendärer Langzeit-Bürgermeister Schmalstieg eröffnete selbstverständlich auch den prächtigen Expo-Endpunkt, gemeinsam mit Twipsy, dem etwas eigen tümlichen Expo-Maskottchen.

Nachhaltige Innovationen ins Netz

Schon lange im Vorfeld hatte die ÜSTRA Farbe gezeigt und fuhr Werbung für die Expo. Als noch niemand wusste, was da kommen wird, waren Expo-Logo „Impuls“ und Twipsy auf vier Bahnen und zwölf Bussen unterwegs. Klar zu spüren war, dass Großes kommt: Baustellen überall, besonders allerdings am Rande der Stadt. In vier Etappen wurde die neue Stadtbahnstrecke über Bemerode und Kronsberg bis Expo/Ost zwischen Ende 1998 und Anfang 2000 eröffnet. In vergleichsweise kurzer Zeit geplant und gebaut hat sie sich allerbestens bewährt, samt kurzem Tunnel im Herzen Bemerodes und „Veronakurve“ (!) an der Feldbuschwende. Im Vorfeld war bei der Stadtbahn zudem netzweit verstärkt in Hochbahnsteige investiert worden, nie entstanden mehr in wenigen Jahren. Allerdings musste wegen der enormen Bauleistungen die einst für die Jahrtausendwende geplante Erweiterung des Netzes nach Hemmingen warten, dort wird erst jetzt gebaut. Parallel zum Netz wuchs der Fahrzeugpark, um 144 neue Stadtbahnwagen

und 101 Busse in einmaligem Design von James Irvine. In Leinhausen entstand der neue Stadtbahn-Betriebshof, mit seiner Solartechnik zudem eines der „weltweiten Projekte in Deutschland“ der Expo. Bisherige Rekordinvestitionen, die stets mit Augenmerk auf Umweltschutz und Nachhaltigkeit einhergingen. Mehr Fahrzeuge und dichter Fahrplan, das bedeutete auch mehr Mitarbeiter: Die Belegschaft wuchs vorübergehend um Studentenfahrer, um Kollegen aus Bochum und Gelsenkirchen (10), Bremen (30), Köln (8) und Leipzig (25). Einige blieben. Die Expo-Zeit war ihnen ein Erlebnis und manchmal auch ein Festival fürs Herz. Die Ideen von Businglinien ums Gelände und Berliner Doppeldeckern in Hannover (samt Fahrern, was durchaus ein Erlebnis gewesen wäre) blieben lediglich Projekte.

Schade nur, dass die „EXPO2000“ im Vorfeld so schlecht vermarktet worden war, lokal, regional, national und international. Sie hätte mehr Besucher verdient, Gäste aus aller Welt, noch viel mehr positive Stimmung, mehr nachhaltige Botschaften für die ganze Erde. Hannover war bereit für mehr (und die ÜSTRA war es auch!). Wer nicht da war, darf sich wirklich ärgern. Und wer da war, der würde gern wieder... einmal noch, wenigstens ... nachsehen, wie es war. Noch einmal das Expo-Flair erleben, in der Stadt, in den Bahnen, am Kronsberg, im Skyliner. Leider erinnern Stadt und Land nicht an diese große Zeit. Wir aber erinnern uns an das heftig verrockte „Expo-Theme“ neben der ebenso eingängigen wie wortarmen Kraftwerk-Hymne – und wissen: „Das gibt's nur einmal, das kommt nie wieder.“

Achim Uhlenhut



155 Staaten waren auf der Expo vertreten, ihre Flaggen wehten am Endpunkt Expo/Ost.



Der ÜSTRA Vorstandsvorsitzende, Dr. Volkhardt Klöppner und Jens Treudler, Betriebsleiter der Maschseeschifffahrt, freuen sich über den Saisonstart der Flotte.

Seit 1. Juli wieder unterwegs:

Saisonstart bei der Maschseeschifffahrt

Nachdem der Saisonstart der Maschseeschifffahrt wegen der Corona-Pandemie verschoben werden musste, ist die Flotte der ÜSTRA Reisen GmbH seit Anfang Juli wieder unterwegs. Offizieller Saisonstart war am Mittwoch, 1. Juli 2020. Der ÜSTRA Vorstandsvorsitzende, Dr. Volkhardt Klöppner, zeigte sich beim Pressetermin zur Saisoneroöffnung erfreut, dass die Flotte wieder in See sticht: „Wir sind froh, die Saison endlich eröffnen zu können. Damit das funktioniert, haben wir ein umfassendes Sicherheits- und Hygienekonzept entwickelt und Anpassungen im Fahrplan vornehmen müssen.“

Rundfahrten ohne Zwischenstopp mit reduzierter Fahrgastzahl:

In dieser Saison werden lediglich zwischen 11:00 und 17:00 Uhr, zu jeder vollen Stunde, Rundfahrten ab der Anlegestelle „Fackelträger/Nordufer“ angeboten. Alle weiteren Haltepunkte entfallen, sodass der Ein- und Ausstieg ausschließlich am Fa-

ckelträger möglich ist. Damit die Abstandsregeln eingehalten werden können, dürfen pro Fahrt nur 20 Passagiere an Bord. Die Fahrgäste müssen vor Fahrtantritt ihre Kontaktdaten hinterlegen und darauf achten, dass der Mindestabstand von 1,5 Metern zu Personen aus anderen Haushalten eingehalten wird. Außerdem muss während der gesamten Rundfahrt ein Mund-Nasen-Schutz getragen werden. Eine Rundfahrt dauert ungefähr 40 Minuten. Die verbleibenden 20 Minuten bis zur nächsten Fahrt werden von den Mitarbeitern genutzt, um die Boote gründlich zu desinfizieren und die Kontaktdaten aufzunehmen. Die Charter-, Brunch- und Kaffeefahrten werden bis auf Weiteres nicht angeboten. Jens Treudler – Betriebsleiter der Maschseeschifffahrt – zieht nach den ersten Wochen ein positives Zwischenfazit: „Die Boote sind auf stabilem Niveau ausgelastet, aber nicht überfüllt. Bei wetterbedingter größerer Nachfrage setzen wir an den Wochenenden ein zweites Schiff ein.“

Timo Wegner

Sommerrallye 2020

ÜSTRA lädt zu Erlebnistouren ein

Für alle Daheimgebliebenen bietet die ÜSTRA in diesem Sommer eine Schnitzeljagd an. Auf zwei Erlebnistouren können die Teilnehmer Hannover entdecken und online mehr über die aufgesuchten Orte erfahren. Auf der „ÜSTRA Zeitreise“ gilt es, wichtige Orte der 128-Jahre alten ÜSTRA Geschichte aufzusuchen. Mittels QR-Codes, die an den jeweiligen Stopps aushängen, erfährt man, wie der Ort, die Bahnen, Busse und die Stadt selbst sich im vergangenen Jahrhundert verändert haben. Die zweite Tour, „Grünes Hannover“, führt durch Gärten, Wälder, entlang von Seen und bietet so Urlaubserholung für zu Hause. Neben den schönen Strecken und der gehörigen Portion Lokalkolorit locken die Erlebnistouren zudem mit attraktiven Gewinnen. Beim Einscannen der QR-Codes an den Haltestellen erhält man eine Quizfrage. Am Ende beider Touren ergeben die Lösungsbuchstaben einen Lösungsbegriff. Wer diesen bis zum 30.09. unter dem Betreff „Erlebnistouren“ an marketing@

uestra.de schickt, erhält die Chance auf „Support-your-Local“-Pakete und ÜSTRA „Unterwegs-Kits“.

Mandy Hupe



Alle Infos sowie die Erlebnistouren-Karte: uestra.de/erlebnistouren

Neue Onlineauftritte der ÜSTRA Versorgungseinrichtung und Sportgemeinschaft

Die Versorgungseinrichtung der ÜSTRA e. V. (VE) sowie die ÜSTRA Sportgemeinschaft (ÜSG) haben neue Internetauftritte. Die modernen Websites sind nicht nur intuitiv bedienbar, sie überzeugen auch durch einen frischen Look. Notwendig war der Relaunch der Seiten, da die Vorgänger nicht dem aktuellen ÜSTRA Erscheinungsbild entsprachen und durch veraltete Technik nicht mehr nutzerfreundlich waren. Vor allem die ÜSTRA VE – die unter anderem die ÜSTRA Werkwohnungen verwaltet – profitiert von dem neuen Auftritt: Die Datenbank für den Wohnungsmarkt kann gut gepflegt werden und Mitarbeiter finden auf ve-uestra.de alles Wissenswerte rund um

die betriebliche Altersvorsorge. „Die neue Homepage für die Versorgungseinrichtung ist ein echter Hingucker. Damit können wir unsere Wohnungen noch attraktiver präsentieren und so potenzielle Mieter besser ansprechen“, freut sich VE-Geschäftsführer Bernd Burghardt.

Ramona Reichel



Erste Tests mit Wasserstoffbus für eine CO₂-freie Mobilität

Die Nahverkehrsunternehmen ÜSTRA und regiobus haben im Juli erstmals einen Wasserstoffbus getestet. „Mit diesem Wasserstoffbus wird die neueste Zukunftstechnologie für einen emissionsfreien Nahverkehr in der Region Hannover erprobt. „Damit wollen wir die Umwelt entlasten und das Klima schützen“, erklärt Regionspräsident Hauke Jagau.

Der Wasserstoff-Solobus der Firma Solaris war eine Woche lang auf verschiedenen Strecken der ÜSTRA und regiobus unterwegs. „Unsere Fahrerinnen und Fahrer konnten prüfen, wie sich das Fahrzeug im Linienbetrieb bewegt und wie viel Energie es verbraucht. Außerdem wurden erste Erfahrungen rund um

den Betankungsprozess und mögliche Auswirkungen auf die Werkstatt gesammelt“, erläutert Denise Hain, ÜSTRA Vorstandin Betrieb und Personal.

In dem gemeinsamen Projekt der Region Hannover, der regiobus sowie der ÜSTRA soll Know-how zum Thema Wasserstofftechnologie aufgebaut werden. Ziel ist es, im Jahr 2023 zwei Wasserstoffbusse in Betrieb zu nehmen und somit eine intelligente Verzahnung von Elektro- und Wasserstoffbustechnologie für einen komplett emissionsfreien Busverkehr zu starten.

Katja Raddatz



TW 3000

Alle da – die Serie ist komplett

Die Beschaffung der Stadtbahnwagen dritter Generation, der Serie TW 3000 der ÜSTRA, ist abgeschlossen. Seit dem 2. Juli 2020 sind alle 153 Fahrzeuge in Hannover.

Für die einen ist es einfach ein hannoverscher Stadtbahnwagen, für andere ein Meilenstein: Mit dem Fahrzeug Wagennummer 3153 endete im Sommer 2020 die Beschaffung dieses Typs und damit der dritten Stadtbahn-Fahrzeuggeneration nach den „Grünen“ TW 6000 (260 Fahrzeuge zwischen 1974 und 1993) und den „Silbernen“ TW 2000 (144 Fahrzeuge zwischen 1997 und 2000).

Vertreter aller beteiligten Unternehmen feierten den Projektabschluss TW 3000 am 30. Juni 2020 – wegen der Pandemie-Bedingungen in kleinerem Kreise und direkt im Leipziger Montagewerk. Am darauffolgenden Tag startete nach der Verladung die nächtliche Reise per Lkw-Schwertransport nach Hannover. Den Stadtbahn-Betriebshof Leinhausen der ÜSTRA erreichte Triebwagen (TW) 3153 tief in der Nacht vom 1. zum

2. Juli 2020 und berührte als Letzter seiner Art am Vormittag zum ersten Mal hannoverschen Boden. Daran anschließend begann die so sogenannte dynamische Inbetriebnahme mit letzten Montagen und Tests durch die Lieferanten am fertigen Fahrzeug – erst in der Werkstatt und auf dem Betriebshof, dann mit Probe- und Messfahrten im Streckennetz. Etwa vier Wochen später war das Fahrzeug dann abnahmebereit und durfte am 3. August den Linienbetrieb mit Fahrgästen aufnehmen.

Rekordauftrag

Für Hersteller Heiterblick in Leipzig, in dessen moderner Halle die Montage stattfand und in der meist acht Wagen zugleich in Produktion waren, gilt das Projekt TW 3000 als wichtiger Meilenstein: Kein Auftrag zuvor (und bislang auch nicht danach)

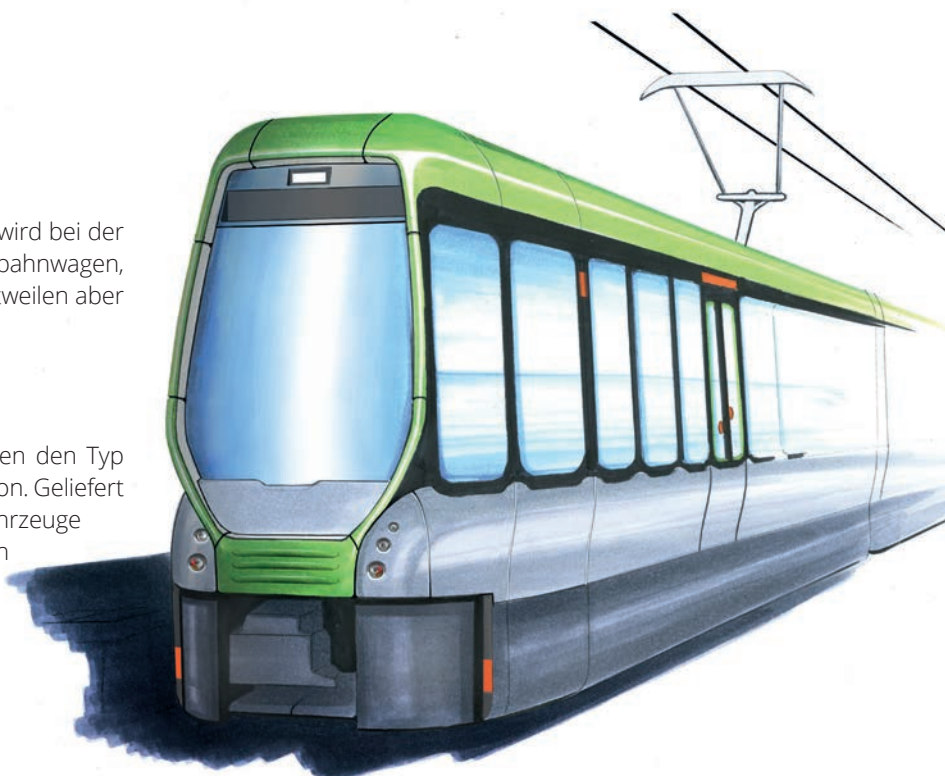


Seit dem 2. Juli 2020 sind alle TW 3000 in Hannover.

erreichte diese Stückzahl. In Hannover wiederum wird bei der ÜSTRA längst schon verschärft am nächsten Stadtbahnwagen, Typ 4000, gearbeitet. Wo der gebaut wird, ist einstweilen aber noch völlig offen.

153 Wagen in sechseinhalb Jahren

153 weitgehend identische Stadtbahnwagen bilden den Typ TW 3000 der ÜSTRA, die dritte Stadtbahn-Generation. Geliefert wurden die unsymmetrischen Zweirichtungs-Fahrzeuge von einem Herstellerkonsortium unter Leitung von Kiepe Electric (bei Vertragsschluss Vossloh-Kiepe) mit Alstom. Die Montage übernahm Heiterblick in Leipzig. Der erste Wagen, TW 3001, erreichte Hannover am 16. November 2013. Nach Tests und Inbetriebnahme, Fahrzeugvorstellung und





Seit März 2015 auf der Linie 7 im Linienbetrieb: der TW 3000.

Besichtigungen fanden am 8. März 2014 „Schnupperfahrten“ mit den ersten zwei Wagen statt. Das Interesse der Öffentlichkeit war enorm. Doch dann wurden Schweißfehler an Wagenkastenrohbauteilen der ersten 20 Fahrzeuge gefunden. Konsequenz: keine Betriebsgenehmigung. Untersuchungen und Sanierungen folgten, der Zeitverlust summierte sich auf ein Jahr. Der nächste Rohbau-Lieferant aber konnte nicht schnell genug fertigen, ab dem 31. Fahrzeug kamen die Wagenkastenrohbauteile daher von Solaris in Polen. Die Bestellungen umfassten plangemäß erst 50, dann 100 und letztlich 146 Fahr-

zeuge, obendrauf kamen als Entschädigung für Probleme und Verspätungen weitere sieben TW 3000, wie alle zu 50 % vom Land Niedersachsen mitfinanziert. Alle Wagen sind weitgehend gleich mit kleinen Unterschieden ab dem 51. Fahrzeug: Auf Kritik an den Sitzflächen beispielsweise hatte die ÜSTRA seinerzeit reagiert und Anpassungen vorgenommen.

Der auch von den Fahrgästen mit Spannung erwartete Linieneinsatz der besonders leisen und superweich gefederten TW 3000 begann mit dem 15. März 2015 auf der Linie 7. Nach und



Bei den Schnupperfahrten im März 2014 herrschte ein großer Andrang.



Verkehrsdezernent Ulf-Birger Franz, ÜSTRA Vorständin Denise Hain und ÜSTRA Vorstandsvorsitzender Dr. Volkhardt Klöppner (von links nach rechts) feierten seinerzeit die Ankunft des 100. TW 3000.



Nachdem ein Fahrzeug in Hannover angekommen ist, kommt es in der Werkstatt auf dem Betriebshof zu finalen Tests und Montagen.

nach kamen weitere Linien hinzu, auf denen der TW 3000 eingesetzt werden kann. Dafür müssen alle Haltestellen im Linienverlauf mit Hochbahnsteigen ausgestattet sein. Seit Dezember 2019 ist der TW 3000 auf allen Stadtbahn-Betriebshöfen der ÜSTRA, auf den Linien 2, 3, 4, 5, 7, 8, 16 und 18 der drei Stammstrecken A, B und C anzutreffen – und auf der Linie 17 in der Innenstadt auch oberirdisch. Nur einen Spitznamen haben die Hannoveraner noch nicht gefunden. In der ÜSTRA nennen manche Fahrer den modernsten Typ schlicht „den Schwarzen“. Nach „Grünen“ und „Silbernen“ irgendwie logisch.

Achim Uhlenhut



Ab Fahrzeug 51 gibt es angepasste Sitzflächen.

Sicherer, bequemer, sauberer

Der Zufall wollte es, dass nur wenige Stunden nach Eintreffen des letzten TW 3000 die ÜSTRA gemeinsam mit der regiobus Hannover einen testweise eingesetzten Wasserstoffbus mit Brennstoffzelle vorstellte. So sieht der Stadtverkehr der Zukunft aus.

Moderne Stadtbahnwagen, Elektrobusse in der Innenstadt und – voraussichtlich – Wasserstoffbusse im Umland. Damit lässt sich leben.

Wie hieß es doch schon bei den ersten Stadtbahnwagen? „Sicher, schnell, bequem“. Und heute auch sauber, dank Ökostrom.

SERIE
Fahrtrichtung →
Direction



Im September 1993 ging das letzte Tunnelstück zwischen „Steintor“ und „Kopernikusstraße“ auf der C-Strecke in Betrieb.

Die C-Strecke

Der Abschluss des Tunnel-ABCs

Am 16. November 1965 fiel der offizielle Startschuss zum U-Bahn-Bau in Hannover. Knapp 28 Jahre später, am 26. September 1993, ging das letzte Tunnelstück in Betrieb – auf der C-Strecke zwischen den Stationen „Steintor“ und „Kopernikusstraße“. Somit bildet die C-Strecke, nach den Abschnitten A und B, den Abschluss des „Tunnel-ABCs“.

Arbeit, Bildung und Freizeit auf einer Strecke

Die Linien 4, 5, 6 und 11 verbinden auf der C-Strecke den Nord-Westen des Stadtbahnnetzes mit dem Süd-Osten. Auf der C-Strecke ist ein buntes Fahrgastpublikum unterwegs – und das über den gesamten Tag verteilt. In den Morgenstunden sieht man beispielsweise auf der Linie 5 die Schichtarbeiter von Volkswagen auf dem Weg zum VW-Werk. Vormittags machen sich die Studierenden der Leibniz Uni und der Tierärztlichen Hochschule zu ihren Vorlesungen auf und nutzen dabei die Linien 4 und 5. Und auch die Studenten, Mitarbeiter und Besucher der Medizinischen Hochschule fahren jeden Tag mit der Linie 4, um an ihr Ziel zu kommen. An sonnigen Nachmittagen und am Wochenende reisen außerdem Familien und Pärchen mit der Linie 5 in den Tiergarten nach Kirchrode, mit der 4 oder 5 in die Herrenhäuser Gärten oder mit der kurzen Linie 11 in Hannovers Erlebniszoo. Bei dieser Vielfalt verwundert es nicht, dass die Linie 4 das höchste Fahrgastaufkommen im gesamten Stadtbahnnetz verzeichnet.

Der Abschluss des U-Bahn-Baus

Die C-Strecke hat eine Menge zu bieten und ist auch für die Geschichte des hannoverschen U-Bahn-Baus von großer Bedeutung. Durch die Anbindung der vier Linien an das unterirdische Stadtbahnsystem lieferte die C-Strecke nach fast drei Dekaden den Schlusspunkt des U-Bahn-Ausbaus. Das „Tunnel-ABC“ war end-

lich vollständig. Der Tunnelbau der C-Strecke begann im Jahr 1979 auf dem Streckenabschnitt „Kröpcke“ bis „Aegidientorplatz“. Nach dreijähriger Bauzeit waren diese beiden Tunnelstationen von A bis C fertiggestellt. Sie bildeten einen weiteren Meilenstein in der Anschlusssicherung zwischen den einzelnen Streckenästen. Durch die Umsteigemöglichkeit zur A-Strecke am „Kröpcke“ und zur B-Strecke am „Aegi“ konnte die Taktung an diesen Knotenpunkten optimiert werden, sodass den Fahrgästen lange Wartezeiten und Fußwege erspart blieben.

1984 wurden der unterirdische Abschnitt vom „Kröpcke“ bis zum „Steintor“ sowie 1989 die weiteren Tunnelstationen „Marienstraße“ und „Braunschweiger Platz“ in Betrieb genommen. Dazwischen ging noch der „Königsworther Platz“ unter die Erde – die Station wurde 1985, kurz vor ihrer Eröffnung, Schauplatz einer einmaligen Kunstaktion. Am 26. September 1993 wurde dann der letzte Tunnelabschnitt der C-Strecke zwischen den Stationen „Steintor“ und „Kopernikusstraße“ eröffnet. Der Abschluss des U-Bahn-Baus garantierte die bestmögliche Vernetzung im Tunnel – und das mit hoher Geschwindigkeit. So kann der Abschnitt zwischen den Stationen „Aegidientorplatz“ und „Kopernikusstraße“ auf den Linien 6 und 11 mit einer Fahrtzeit von fünf Minuten mehr als doppelt so schnell zurückgelegt werden – verglichen mit dem Straßenbahnsystem vor dem Tunnelzeitalter.





2. Juni 1985: Oberbürgermeister Herbert Schmalstieg und ÜSTRA Vorstand Gerhard Knigge eröffnen die Station „Königsworther Platz“.



26. September 1993: Niedersachsens Wirtschaftsminister Peter Fischer fährt den Eröffnungszug den Engelbosteler Damm hinunter.

Oberirdische Streckenentwicklung

Die Stadtbahneinführung und -entwicklung bezog sich nicht nur auf den Tunnelbau. Auch oberirdisch wurde das Streckennetz weiterentwickelt. Dabei griff man auf bewährte Methoden vom vorherigen Ausbau der A- und B-Strecke zurück. Das Erfolgsmodell des „besonderen Bahnkörpers“ ist beispielsweise auf allen Ästen der C-Strecke zu finden. Der Vorteil des besonderen Bahnkörpers ist, dass die Stadtbahnen auf einer eigenen Spur fahren und sich die Fahrbahn nicht mit dem Individualverkehr teilen müssen. Das spart Zeit und schützt vor Unfällen. Außerdem ist der Ausbau von barrierefreien Hochbahnsteigen auf einem besonderen Bahnkörper leichter

zu realisieren. Die Strecken 4 und 5 sind bereits vollkommen barrierefrei und nach dem Umbau der Haltestelle „Hannover Congress Centrum“ wird Ende des Jahres die Linie 11 ebenfalls durchweg mit Hochbahnsteigen ausgestattet sein.

Nachdem Mitte der 80er die oberirdischen Streckenabschnitte zum VW-Werk nach Stöcken (Linie 5) und in den Stadtteil Roderbruch (Linie 4) abgeschlossen wurden, kam es auf der Strecke der Stadtbahnlinien 4 und 5 zu weiteren Streckenverlängerungen. 1996 konnte Hannovers Nachbarkommune Garbsen an die Linie 4 des Stadtbahnnetzes angeschlossen werden und im Jahr 2002 folgte mit dem Ausbau der Linie 5 eine direkte Verbindung zu Hannovers östlichem Stadtteil Anderten.

Das Tunnel-ABC: ein Erfolgsmodell

Das finalisierte Tunnel-ABC zeigt bis heute die Vorzüge eines Tunnelsystems im Innenstadtbereich, um einen sicheren, schnellen und zuverlässigen Nahverkehr zu garantieren. Im Jahr der Tunnelfertigstellung sagte Hannovers damaliger Oberbürgermeister Herbert Schmalstieg: „Nicht zuletzt der Bau der Stadtbahn hat dazu beigetragen, Lebensraum auch und gerade in der Innenstadt zu schaffen. Er schuf umfangreiche Fußgängerzonen und verhinderte, dass Hannover vom Autoverkehr überrollt wird.“ Zu diesem Erfolgsmodell liefert die C-Strecke mit ihren Streckenästen in den Norden, Westen und Osten einen wichtigen Beitrag. **Timo Wegner**

In diesem Jahr erklärt das ÜSTRA Profil in jeder Ausgabe eine der vier Stadtbahnstrecken – von A bis D. Sternförmig, von der Stadtmitte aus, fahren sie in alle Himmelsrichtungen und sind durch vier unterschiedliche Farben gekennzeichnet (Blau, Rot, Gelb und Grün). Wobei die „gelbe“ Strecke in den Bereichen West, Ost und Nord zur C-Strecke gezählt wird, während der „gelbe“ Süd-Ast zum Endpunkt Messe/Ost als Teil der D-Strecke gilt. Mehr über die D-Strecke gibt es in der Ausgabe 4/2020 des ÜSTRA Profils zu lesen.



Erlebnistouren

DIE ÜSTRA SOMMERRALLYE 2020

Mitmachen und tolle Preise gewinnen.
Weitere Informationen auf uestra.de



ÜSTRA