

ÜSTRA Profil

Das ÜSTRA Magazin · Ausgabe 3/2022

Mitarbeitende finden und binden

Wie die ÜSTRA zukünftig neues Personal für sich gewinnen will



Packen wir es an!

Bei der ÜSTRA müssen bis 2030 altersbedingt 1.000 Stellen neu besetzt werden. Auch bei DSW21 werden in den kommenden zehn Jahren rund 1.000 Mitarbeitende ausscheiden. Das zeigt, welche enormen Herausforderungen gerade auf unsere Branche zukommen. Von Fahrdienst bis Bauleitung, von Verwaltung bis Werkstatt, von Azubi bis Fachkraft: Wir müssen pro Jahr rund 100 Mitarbeitende neu einstellen. Zwei pro Woche. Mindestens. Denn die Anforderungen aus der Mobilitätswende sind noch nicht eingerechnet.

Die Personalsuche ist schon lange kein Selbstläufer mehr. Nicht die Menschen bewerben sich bei uns, wir bewerben uns bei den Menschen. Wir müssen uns bewegen, und zwar schnell. Neue Wege im Recruiting zu gehen, ist deshalb überlebenswichtig. Ein TikTok-Live mit einer Busfahrerin? Redaktionelle Beiträge in einem türkischsprachigen Anzeigenblatt? Ein Schnuppertag auf dem Betriebshof für Quereinsteigende? Einfach mal machen. Kontakt zu Schulen suchen, die Ausbildung zertifizieren? Machen. Hochschulabsolventinnen und -absolventen über Trainee-Stellen entwickeln? Oder Stipendien an studierende Hochleistungssportlerinnen und -sportler vergeben, wie es DSW21 seit 2021 tut? Auch machen.

Etwas zupackender können wir noch bei gesellschaftlichen Themen werden. Bewerbende erwarten, dass wir zu Themen wie Vielfalt, Rassismus und Antisemitismus Haltung zeigen und diese leben. Und ihre Wünsche etwa nach flexiblen Arbeitszeiten und -modellen ernst nehmen. Die Arbeitswelt und damit auch die Unternehmenskultur unserer Häuser verändert sich gerade dramatisch. Die Kompetenz der erfahrenen Mitarbeitenden wertzuschätzen und als wichtigen Teil der Teamleistung zu sehen, ist dabei ein absolutes Muss. Ebenso wichtig: voneinander lernen. Gerne erinnere ich mich noch an den Workshop bei der ÜSTRA im vergangenen Jahr, der uns einige neue Impulse gebracht hat.

Viele Herausforderungen – aber wie sagt man im Ruhrgebiet so schön: Packen wir es an!

Harald Kraus
Vorsitzender Ausschuss Personalwesen VDV
Arbeitsdirektor DSW21



6 Auf der Suche nach neuen Mitarbeitenden

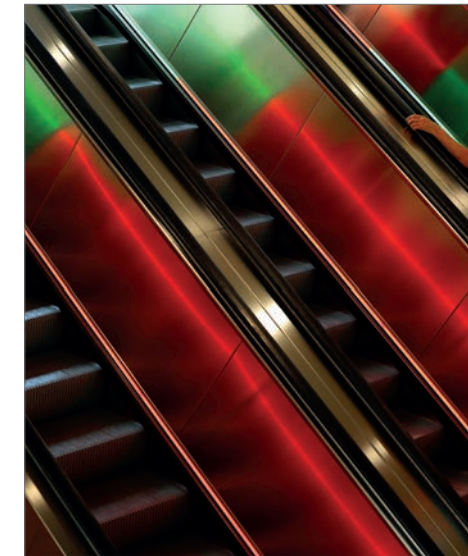


15 Der Stadtbahn-Prototyp fährt wieder durch Hannover

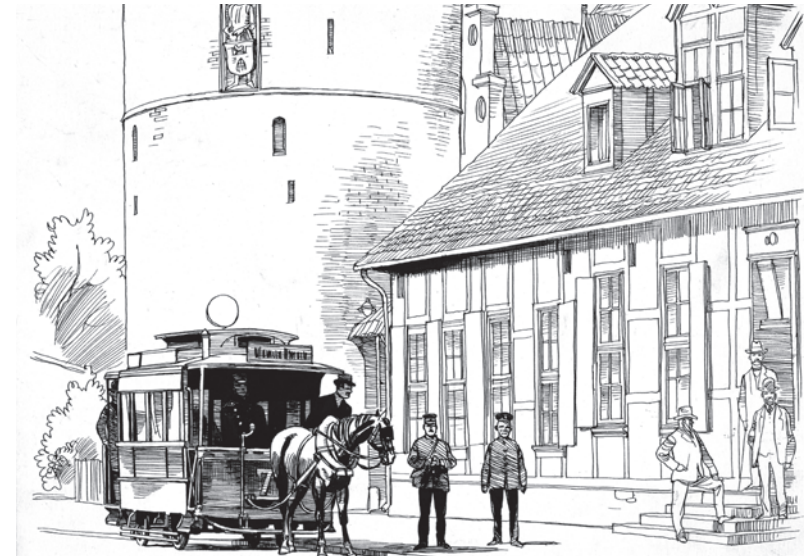
CAF aus Spanien baut den TW 4000

Die neue Stadtbahn TW 4000 kommt aus Spanien. Als Ergebnis eines Ausschreibungsverfahrens hat die ÜSTRA dem Hersteller Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) den Zuschlag zum Bau der neuen hochflurigen Stadtbahnen erteilt. Voraussichtlich im September 2025 werden die ersten neuen Wagen nach Hannover geliefert.

Mit dem neuen TW 4000 sollen die nicht barrierefreien grünen TW 6000 als auch perspektivisch die silbernen TW 2000 ersetzt werden. Die neue Stadtbahn soll durch Gewichtsreduzierung und eine verbesserte Rückspeisetechnik den Energiebedarf senken und das Kundenerlebnis verbessern.



12 Neue Rolltreppen für den Hauptbahnhof



16 Historisch: 150 Jahre Straßenbahn Hannover

Der Auftrag über zunächst 42 Fahrzeuge hat ein Gesamtvolumen von 149,98 Millionen Euro. Ein Förderbescheid der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH liegt bereits vor. Auf Basis der vorgenommenen Ausschreibung könnten bis 2040 bis zu 275 neue Fahrzeuge bestellt werden, wenn die Finanzlage das zulässt.

CAF hat sich in Deutschland bereits einen guten Ruf erworben. Zuletzt wurden Aufträge für 51 Straßenbahnen für die Ruhrbahn und 22 Stadtbahnen für Bonn unterzeichnet. In Freiburg fahren seit mehreren Jahren Straßenbahnwagen von CAF.



- 2 Gästeforum
- 3 Inhalt
- 4 Das Profildfoto
- 6 Die Zukunft des Recruitings
- 10 Die Charta der Vielfalt
- 11 Autonomer Bus: nemoH
- 12 Neue Rolltreppen am Bahnhof
- 13 Kreative Ideen auf der IdeenExpo
- 14 Der Geburtstagszug
- 15 Der TW 601 ist zurück
- 16 150 Jahre Straßenbahn
- 18 Serie: Nachhaltigkeit

Impressum

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

Verantwortlich: Katja Raddatz

Redaktion: Ramona Reichel (Leitung),
Heiko Rehberg

Layout: Sandra Beier

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

Fotos: Florian Arp, ÜSTRA Archiv

Titelfoto: Florian Arp

Rückseite: Florian Arp

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



Er ist Hannovers neuer Hingucker: Ein vollbeklebter eCitaro-Bus ist seit Anfang August auf der Linie 100/200 unterwegs. Er verbessert dank reinem Elektroantrieb nicht nur Hannovers Klima, er ist auch ein optisches Highlight. Sein neues Design vereint bekannte Motive aus der Landeshauptstadt mit viel Grün und Bildern aus der Natur. Umwelt, Hannover und ÜSTRA – eine perfekte Symbiose, nun auch auf vier Rädern.

Foto: Florian Arp



Die Mitarbeitendenzufriedenheit bei der ÜSTRA ist seit Jahren auf hohem Niveau.

Viele Wege führen in den Fahrdienst

Wer regelmäßig die Nachrichten verfolgt oder zuletzt an einem Flughafen war, weiß bereits um das Ausmaß des Fachkräftemangels: unbesetzte Stellen branchenübergreifend, soweit das Auge reicht. Auch die ÜSTRA muss sich auf dem Arbeitsmarkt um gute Mitarbeitende bemühen.

● Es wird eine der größten Herausforderungen der kommenden Jahre sein: Bis 2030 muss die ÜSTRA 1.000 Stellen, überwiegend altersbedingt, neu besetzen. Dabei handelt es sich vornehmlich um Jobs im Fahrdienst und somit um das Sicherstellen des Kerngeschäfts, nämlich der Personenbeförderung. Um trotz des vorherrschenden Fachkräftemangels neue Mitarbeitende zu gewinnen, geht das Recruiting des Unternehmens inzwischen neue Wege. So greift der Recruiting-Chef Danijel Majstorovic persönlich zum Hörer, sobald er erfährt, wenn andere lokale Unternehmen Mitarbeitende entlassen müssen. „Inzwischen gehen wir gezielt auf potenzielle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu, wir bewerben uns quasi bei ihnen“, er-

klärt Majstorovic. „Denn was nicht alle wissen: Wir nehmen gerne Quereinsteigende, egal aus welcher Branche. Niemand muss bereits Fahrerin oder Fahrer sein, um bei uns eine Chance zu haben“, sagt Majstorovic.

Arbeitnehmende, die bereits in anderen Jobs tätig waren, können nach Durchlaufen des normalen Bewerbungsverfahrens als Quereinsteigende im Bereich Stadtbahn oder Bus bei der ÜSTRA beginnen. Das Besondere: Die neuen Mitarbeitenden werden in nur drei bzw. fünf (inkl. Bus-Führerschein) Monaten für den Dienst fit gemacht, und das schon bei vollem Gehalt. Wer sich für das Busfahren begeistert, bekommt vom Unternehmen auch den Busführerschein bezahlt. „Wir rühren, wo immer möglich, die Werbetrommel für dieses tolle Angebot. Egal ob auf Messen, mit Werbung

auf oder in Fahrzeugen oder auf digitalen Kanälen – einfach ist es trotzdem nicht“, beschreibt Majstorovic die Suche nach neuen Arbeitskräften.

Der Quereinstieg ist dabei nur ein möglicher Weg, um bei der ÜSTRA einzusteigen. Junge Menschen können beispielsweise eine Ausbildung oder ein duales Studium im Unternehmen absolvieren, bei denen sie immer eine Übernahmegarantie haben. In sieben Berufen bildet die ÜSTRA jährlich 36 junge Frauen und Männer aus, unter anderem auch als „Fachkräfte im Fahrbetrieb“, die neben dem Fahren auch noch weitere Fähigkeiten, wie zum Beispiel Kundenservice, erlernen. Viele der fertigen Auszubildenden bleiben für lange Jahre, manche für ihre gesamte Karriere bei der ÜSTRA. Und egal ob Ausbildung oder Quereinstieg – nach ein paar Jahren im Fahrdienst gilt für



Werbung für den Quereinstieg

alle: interne Weiterbildung und Beförderung ausdrücklich gewünscht.

Ein besonderes Augenmerk bei den Bemühungen um neues Personal liegt auf weiblichen Mitarbeitenden die im Fahrdienst trotz stetig steigender Zahlen immer noch in der Unterzahl sind. Frauen als Zielgruppe sind dabei schwieriger zu erreichen, weil der Beruf im Fahrdienst in der Öffentlichkeit oft noch eher männlich konnotiert ist. „Für uns spielt es überhaupt keine Rolle, welches Geschlecht Bewerbende haben“, betont Majstorovic. „Und wir erhalten auch entsprechendes Feedback unserer Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer: Am Sollwertgeber oder hinterm Steuer sind sie alle gleich gut.“

Ramona Reichel



Vor allem für den Fahrdienst werden neue Mitarbeitende gesucht.

Den einen Lösungsweg gibt es nicht

● Als Personalchef ist Thomas Hirschfeldt für die Zukunft der ÜSTRA Beschäftigten verantwortlich. Im Interview erzählt er dem ÜSTRA Profil, wie das Unternehmen die Herausforderungen der kommenden Jahre angehen wird.

Profil: Herr Hirschfeldt, der Fachkräftemangel ist derzeit in ganz Europa Thema. Wie sieht die Beschäftigtensituation bei der ÜSTRA aus?

Hirschfeldt: Wir können unseren Betrieb derzeit ohne große Ausfälle aufrechterhalten. Weder während noch nach der Pandemie kam es bei uns zu einer größeren Kündigungswelle und wir hatten das Glück, unsere gesamte Belegschaft trotz Corona halten zu können.

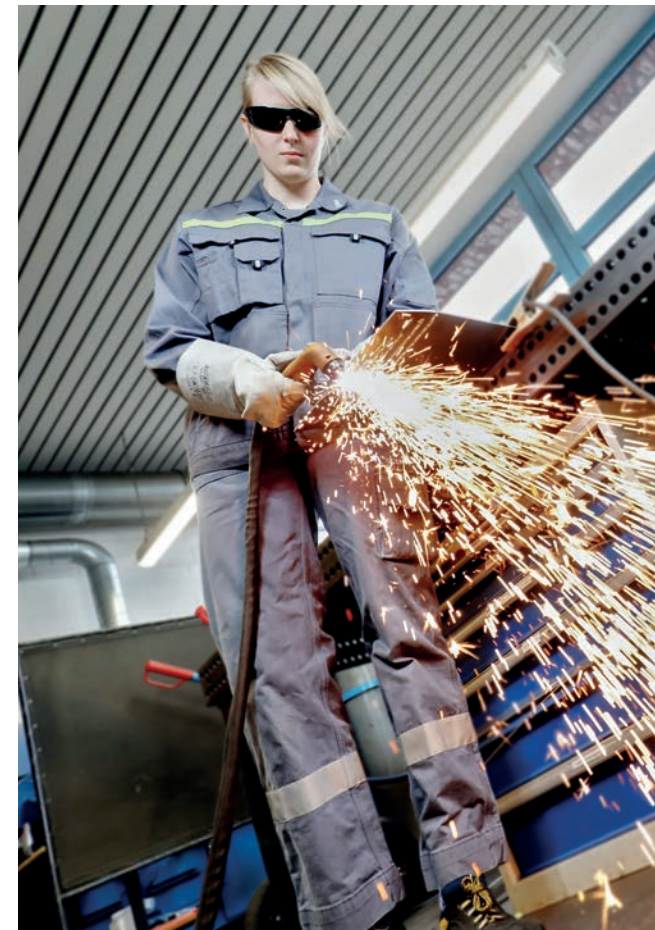
Profil: In vielen anderen Branchen gibt es seit Beginn der Pandemie große Probleme. Wie erklären Sie sich, dass die ÜSTRA bisher glimpflich davongekommen ist?

Hirschfeldt: Wir haben schon immer eine äußerst niedrige Fluktuationsquote verzeichnet. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind sehr zufrieden mit der ÜSTRA als Arbeitgeberin, das zeigen uns auch interne Erhebungen immer wieder. Dadurch ist die Loyalität mit dem Unternehmen groß. Und

dennoch stehen auch wir vor der großen Herausforderung, in nur wenigen Jahren viele neue Beschäftigte finden zu müssen.

Profil: Wie kommt das?

Hirschfeldt: Da kommen einige Faktoren zusammen. Einerseits werden in den kommenden Jahren viele Beschäftigte in den Ruhestand gehen, deren Stellen wir nachbesetzen müssen. Andererseits wächst der Bedarf an Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, da wir im Rahmen der Verkehrswende zusätzliche Angebote schaffen wollen. Streckenverlängerungen, zusätzliche Fahrten, mehr Fahrzeuge, die in der Werkstatt betreut werden müssen – da kommt einiges zusammen. Noch dazu kann die voranschreitende Digitalisierung zwar Prozesse vereinfachen, diese müssen aber auch gesteuert werden. Dafür braucht es IT-Profis, die sich ihre Arbeitgeber heutzutage fast frei auswählen können.



Auszubildende bleiben in der Regel lange Jahre bei der ÜSTRA.

Profil: Wie wollen Sie diese Aufgabe bewältigen?

Hirschfeldt: Den einen Lösungsweg gibt es nicht, denn der Markt um motivierte Fachkräfte ist hart umkämpft. Wir beschreiten deshalb mehrere Wege. Ein Ansatz ist beispielsweise, unsere Teilzeit-Angebote attraktiver zu gestalten. Damit wollen wir vor allem den Bedürfnissen von Eltern oder pflegenden Angehörigen besser gerecht werden. Im Schichtdienst ist die Teilzeit, anders als beispielsweise in der Verwaltung, bislang noch nicht so gut etabliert, das gehen wir jetzt an. Um IT-Kompetenz im Hause zu haben, modernisieren wir unser Ausbildungsangebot für Fachinformatikerinnen und -informatiker, da wir in der Vergangenheit gesehen haben, dass die jungen Menschen nach ihrer Ausbildung gerne bei uns bleiben.

Außerdem arbeiten wir kontinuierlich daran, die Arbeitsbedingungen zu optimieren. So werden wir durch neue Personaleinsatzpläne die Wendezeiten an den Endpunkten entspannter gestalten können, um den Stress des Fahrpersonals zu reduzieren. Auch moderne Arbeitsplätze, sowohl in unseren Fahrzeugen als auch zum Beispiel durch „New Work“ in der Verwaltung, helfen dabei, den Arbeitsalltag unserer Mitarbeitenden noch angenehmer zu gestalten und sie so dauerhaft an uns zu binden.



Zur Person: Thomas Hirschfeldt ist seit dem 1. August Personalchef bei der ÜSTRA. Zuvor hat der gelernte Personalkaufmann als Personalleiter bei den Braunschweiger Verkehrsbetrieben gearbeitet. Der 58-Jährige ist verheiratet und hat drei Kinder.

Profil: Reicht das, um im Rennen gegen andere namhafte Unternehmen eine Chance zu haben?

Hirschfeldt: Als Unternehmen der öffentlichen Hand sind wir an Tarifverträge gebunden, sodass die Gehälter unserer Kolleginnen und Kollegen transparent sind, aber auch nicht so viel Spielraum lassen. Dafür können wir mit vielen anderen Benefits punkten. So können wir unseren Bewerberinnen und Bewerbern dank des ÖDA (Öffentlicher Dienstleistungsauftrag) einen zukunftssicheren Arbeitsplatz garantieren, eine solide betriebliche Altersvorsorge sowie viele weitere Vorteile bieten. Das ist heute ja auch nicht mehr überall Standard.

Für Quereinsteigerinnen und Quereinsteiger gestalten wir bereits den Einstieg in den Fahrdienst attraktiv: Sie bekommen vom ersten Tag an ihr festes Gehalt, angehenden Busfahrerinnen und Busfahrern zahlen wir auch den Führerschein.

Unter dem Motto „Mitarbeitende finden und binden“ arbeiten wir zudem an weiteren Konzepten. Dazu zählt unter anderem auch die gezielte Ansprache von weiblichen Mitarbeitenden, die bei uns leider noch unterrepräsentiert sind. Das wollen wir ändern. Insgesamt sind wir zuversichtlich, dass wir ohne nennenswerten Personalmangel durch die kommenden Jahre kommen.

Interview: Ramona Reichel

Die ÜSTRA unterschreibt Charta der Vielfalt

Die ÜSTRA hat im Mai die Charta der Vielfalt unterschrieben. Damit bekräftigt das Unternehmen sein Engagement für gelebte Wertschätzung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. „Wir freuen uns, dass wir es nun auch schriftlich haben“, erklärt Denise Hain, Arbeitsdirektorin und Vorständin für Betrieb und Personal. Die Unterschrift sei längst überfällig gewesen, gerade weil die Inhalte der Charta für die ÜSTRA schon seit Langem zentrale Leitlinien sind.

Die Charta, die deutschlandweit von mehr als 4.700 Unternehmen unterzeichnet wurde, steht für Diversität in der Arbeitswelt. Die Unterzeichnenden bekennen sich dazu, ein wertschätzendes Arbeitsumfeld für alle Mitarbeitenden zu schaffen, „unabhängig von Alter, ethnischer Herkunft und Nationalität, Geschlecht und geschlechtlicher Identität, körperli-

chen und geistigen Fähigkeiten, Religion und Weltanschauung, sexueller Orientierung und sozialer Herkunft“.

„Wir als ÜSTRA setzen uns schon seit vielen Jahren für Vielfalt in unserem Unternehmen ein. Aber natürlich braucht es auch regelmäßige Reflexion. Sind wir noch auf dem richtigen Weg, werden wir dem gesellschaftlichen Wandel gerecht, machen wir genug?“, sagt Denise Hain. Dazu erarbeitet ein interdisziplinäres Team gemeinsam mit den Unternehmensbereichen konkrete Maßnahmen. „In diesem Jahr haben wir beispielsweise das Kopftuch als festen Bestandteil in unsere Dienstkleidung aufgenommen“, berichtet Hain. Außerdem hat sich das Unternehmen 2021 dazu verpflichtet, geschlechtergerecht und neutral zu kommunizieren, und überprüft kontinuierlich interne Prozesse im Sinne der Chancengleichheit.

Ramona Reichel



nemoH ist autonom unterwegs.

Das Kopftuch ist offizieller Teil der Dienstkleidung.



Neuer Shuttlebus

nemoH ist autonom unterwegs

„Findet Nemo“: Das war 2003 der Titel eines im Kino sehr erfolgreichen und bei Erwachsenen wie Kindern sehr beliebten Animationsfilms, der sogar einen Oscar gewann. Held des Films war der kleine Anemonenfisch Nemo, der im Pazifischen Ozean zahlreiche Abenteuer bestehen musste.

In Marienwerder und Garbsen auf dem Campus Maschinenbau wird bis in den November hinein „nemoH“ zu finden sein. Und dieser „nemoH“ ist nicht im Pazifik unterwegs, sondern auf einer zwei Kilometer langen Strecke von der ÜSTRA Stadtbahnhaltestelle Schönebecker Allee bis zur Bushaltestelle Garbsen-Mitte/An der Universität und wieder zurück. „nemoH“ ist ein autonomer Kleinbus des Typs EZ10 der französischen Firma „EasyMile“, das Kurzwort steht für „Neue Mobilität Hannover“. Der Campus Maschinenbau war nicht zufällig gewählt: „In wenigen Jahren werden dort 5.000 Studierende lernen, forschen und arbeiten – da ist ein leistungsfähiges und flexibles Bedienungskonzept für Busse und Bahnen notwendig“, sagt Ulf-Birger Franz, Verkehrsdezernent der Region Hannover.

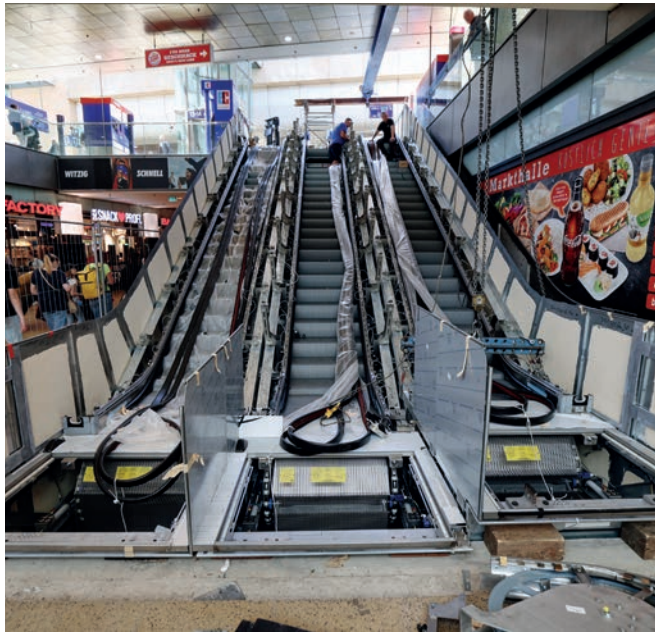
Mit „nemoH“ testet die Region Hannover erstmals den Einsatz automatisierter Fahrzeuge als Ergänzung zum regulären Busverkehr. Die Region ist damit Teil eines europäischen Gemeinschaftsprojekts namens PAV (Planing for Autonomous Vehicles). Auch in Almere (Niederlande), Varberg (Schweden) und Inverness (Schottland) wird der Einsatz der automatisierten Fahrzeuge wissenschaftlich begleitet und ausgewertet. Bei seiner Premiere Anfang August lockte „nemoH“ zahlreiche Me-

dien an – und schaffte sogar mit 15 Stundenkilometern den Weg in die „Tagesschau“.

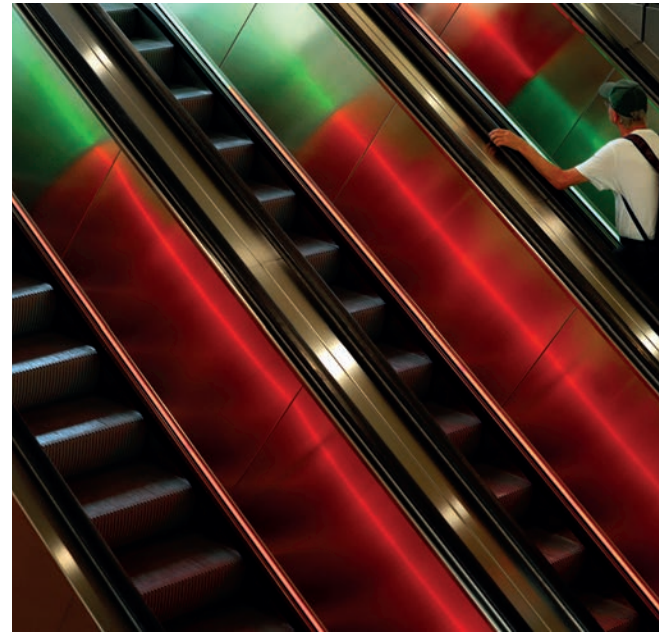
Das System von „nemoH“, der sechs Sitzplätze hat, kann alle auftretenden Situationen eigenständig und vollautomatisch bewältigen. Aufgrund der geltenden Zulassung muss das Fahrzeug dennoch im Betrieb dauerhaft von einer Begleitperson überwacht werden, die im Notfall eingreifen kann.

Als einen „innovativen Meilenstein auf dem Weg zu einer umweltfreundlichen, modernen Mobilität“ bezeichnete Hannovers Oberbürgermeister Belit Onay den autonomen Shuttlebus, der als Ergänzungsverkehr für die regiobus Linie 404 fungiert. „Wir freuen uns, dass wir so ein innovatives Projekt in unseren Linienverkehr integrieren dürfen“, sagte Elke Maria van Zadel, ÜSTRA Vorständin und Geschäftsführerin des nemoH-Betreibers regiobus. „Autonomes Fahren im ÖPNV steckt noch in den Kinderschuhen, aber wir sind sehr gespannt auf die ersten direkten Erfahrungen mit einem autonom fahrenden Bus in der Region Hannover.“ Die Herzen hat der kleine „nemoH“ auf vier Rädern bereits an den ersten Tagen erobert – und das nicht nur, weil er auch optisch ein echter Hingucker ist.

Heiko Rehberg



Nach 22 Jahren müssen die alten Rolltreppen ausgebaut werden.



Die neuen Rolltreppen leuchten grün oder rot.

Drei neue Rolltreppen für den Hauptbahnhof

●● Aller guten Dinge sind drei! Diese bekannte Redewendung passt aktuell bestens zu Hannovers Hauptbahnhof. Und zwar zu den neuen Rolltreppen vor dem Eingangsbereich in die Tunnelstation zu den Stadtbahnen. Gut acht Wochen hat der Austausch aller drei Rolltreppen – im Fachjargon heißen sie übrigens Fahrtreppen – gedauert. Eine umfangreiche Baumaßnahme, die sowohl für alle Fahrgäste als auch für die ÜSTRA und die infra eine große Herausforderung dargestellt hat.

Wieso brauchte der Hauptbahnhof neue Rolltreppen?

Schmutz, Abfall und Materialverschleiß sorgen dafür, dass – trotz regelmäßiger und umfangreicher Wartung – die Rolltreppen irgendwann ihren Zenit erreicht haben und ausgetauscht werden müssen. Speziell die „Drillingstreppe“ im Hauptbahnhof ist extremen Belastungen ausgesetzt, da sie pro Tag zigtausend Fahrgäste befördert und nahezu im Dauerbetrieb läuft.

Die beiden äußeren Treppen werden nach dem Durchschreiten einer Lichtschranke in Bewegung gesetzt, sie laufen im sogenannten „intermittierenden Einrichtungsbetrieb“. Das heißt: Sie bleiben nur stehen, wenn niemand die Lichtschranke während eines vorgegebenen Zeitraums durchquert. Dies geschieht wegen des hohen Fahrgastaufkommens im Bereich Hauptbahnhof äußerst selten. Die mittlere Treppe läuft im „Zweirichtungsbetrieb“. Sie ist so programmiert, dass sie die Fahrtrichtung an die Richtung anpasst, aus der die jeweils größeren Fußgängerströme kommen. Somit sind die „Drillinge“ nahe der Tunnelstation eigentlich im Dauerbetrieb und mussten nach 22-jähriger Betriebszeit einmal runderneuert werden. Die durchschnittliche Lebensdauer der Rolltreppen in den hannoverschen U-Bahn-Stationen beträgt übrigens 25 Jahre. Die Drillingstreppe hat allerdings aufgrund der hohen Belastungen eine etwas kürzere „Lebensdauer“.

Neue Rolltreppe mit neuer Technik

Die drei neuen Rolltreppen sind nicht nur vom Material neu, sondern auch auf dem neusten Stand der Technik. Zum Beispiel wird die Wegeleitung der Fahrgäste durch großflächige LED-Streifen, die je nach Fahrtrichtung rot oder grün leuchten, erleichtert. Dadurch kann man bereits aus großer Entfernung erkennen, welche Rolltreppe für welche Fahrtrichtung zu nutzen ist.

Wenn die Rolltreppen nicht rollen: die Alternativen für die Fahrgäste

Wenn eine der meistgenutzten Anlagen für mehrere Wochen gesperrt werden muss, betrifft das viele Menschen, die normalerweise tagein und tagaus die „Drillingstreppe“ nutzen. Während der Bauarbeiten standen die zahlreichen Treppen sowie die Aufzüge als Alternative zur Verfügung. Die Fahrgäste wurden sowohl vor Ort über Bodenmarkierungen und Aushänge als auch über die Social-Media-Kanäle, die Internetseiten der ÜSTRA und der infra und die Fahrplanauskunft über die Bauarbeiten informiert.

Umfangreiche Arbeiten müssen gut geplant sein

Nach rund anderthalb Jahren Planungszeit haben die Arbeiten für den Treppenaustausch im Hauptbahnhof am 13. Juni mit rund zweiwöchigen Vorbereitungsmaßnahmen begonnen. Ab Ende Juni wurden die alten Treppen demontiert und aus dem Hauptbahnhof transportiert, bevor im Juli der Einbau der neuen Anlage begann. Anschließend folgten die Feinmontage und die Schlosserarbeiten. Seit der offiziellen TÜV-Abnahme im August ist die neue „Drillingstreppe“ einsatzbereit und es heißt nach der Großbaustelle wieder: Aller guten Dinge sind drei – in diesem Fall drei neue Rolltreppen für den Hauptbahnhof.

Timo Wegner



Hoher Besuch auf der IdeenExpo: Oberbürgermeister Belit Onay und die ÜSTRA Vorständinnen Elke Maria van Zadel und Denise Hain besuchten den Stand.

Kreative Ideen auf der IdeenExpo

Mit Zauberei hatte das alles nichts zu tun, aber zauberhaft war es schon, was die Auszubildenden der ÜSTRA auf der diesjährigen „IdeenExpo“ aus altem Plastikmüll alles herstellten. Gemeinsam mit den „Azubis“ von regiobus hatten sie sich dem Thema Nachhaltigkeit gewidmet und dabei ein prominentes Vorbild: das niederländische Open-Source-Projekt „Precious Plastic“.

●● Hinter „Precious Plastic“ steht der Unternehmer Dave Hakkens, der mit einem Konsortium in Eindhoven Ideen entwickelt, um Plastikmüll zu vermeiden. Seit 2013 baut er Maschinen wie einen Schredder, eine Formenpresse und eine Spritzgussmaschine, die Kunststoff-Flocken in neue Formate verwandelt.

Hakkens wäre sicherlich stolz gewesen auf die ÜSTRA Auszubildenden und ihre Experimente mit Plastik und Mikroplastik. Dass die ÜSTRA Vorständinnen Elke Maria van Zadel und Denise Hain sowie Hannovers Oberbürgermeister Belit Onay es sich nicht nehmen ließen, live vor Ort auf dem Messegelände vorbeizuschauen, war eine tolle Anerkennung für Engagement und Kreativität der Auszubildenden.

Das Motto bei Europas größtem Jugend-Event für Technik und Naturwissenschaften lautete in diesem Jahr „Mach doch einfach!“ – und genau das taten die ÜSTRA Auszubildenden und bekamen dafür viel Lob von den Besucherinnen und Besuchern.

Für die „IdeenExpo“ war es nach der Corona-Zwangspause ein Comeback. 2019, bei der bis dahin letzten Veranstaltung vor der Pandemie, hatten ÜSTRA und regiobus die „Elektrobusoffensive“ zum Thema gemacht. Auch damals waren die „Azubis“ kreativ unterwegs: Sie luden dazu ein, Miniaturbusse über ein Energiefahrrad aufzuladen und anschließend über einen Parcours zu schicken oder durch Virtual-Reality-Brillen die neueste Ladetechnik zu bestaunen. Wer gern einmal selbst am Steuer eines Busses sitzen wollte, bekam die Chance am Fahrsimulator für Busse – dieser wurde von den Auszubildenden selbst gebaut. Bereits jetzt darf man gespannt sein, was sich unser Nachwuchs für 2023 ausdenkt.

Warum es sich lohnt, zur ÜSTRA zu kommen, hatte das Unternehmen in diesem Jahr auch endlich wieder auf der Jobmesse im Hannover Congress Centrum zeigen können. Das Interesse an Jobangeboten und Ausbildung bei der ÜSTRA war jedenfalls groß.

Heiko Rehberg



Die Studierenden der Hochschule Hannover während ihrer Performance beim fictiontrain

Der Geburtstagszug

Wer Geburtstag hat, bekommt nicht nur Geschenke, sondern muss sich für seine lieben Gäste natürlich auch etwas ausdenken. Sozusagen ein Präsent für die Gäste. Ein besonders ausgefallenes Geschenk hat sich die ÜSTRA zu ihrem 130. Geburtstag ausgedacht und an drei Tagen im Juli auf dem Betriebshof Glocksee den sogenannten „fictiontrain“ seine Runden drehen lassen.

Die Formulierung ist natürlich nicht ganz korrekt, denn tatsächlich handelte es sich bei dem „fictiontrain“ um keinen Zug, sondern um eine knallbunte und peppige Kostüm- und Theaterperformance vor der großartigen Kulisse historischer Straßenbahnen. Stars gab es an den drei Veranstaltungstagen, die 1.200 Zuschauer anlockten, gleich mehrere: zum Beispiel die 150 Darstellerinnen und Darsteller der Hochschule Hannover in teilweise – und das darf man ohne Übertreibung so sagen – atemberaubenden Kostümen. Was die Kostümbild- und Szenografie-Studierenden der Hochschule entworfen und gefertigt hatten, konnte sich im wahrsten Sinne des Wortes sehen lassen. Stars waren natürlich auch die ÜSTRA Oldtimer, die ebenfalls ein echter Hingucker waren. Angefangen mit der ersten Straßenbahn, die noch von Pferden gezogen wurde, bis zu den Bahnen der frühen 1970er-Jahre, sorgte der Förderverein Straßenbahn Hannover



e. V., dem ein großer Dank gehört, für eine tolle Kulisse, die alle begeisterte. In diesem besonderen Ambiente wurde gesungen, getanzt und gespielt. In kleinen Szenen wurden amüsante und spannende Geschichten erzählt. Und die meisten staunten nicht schlecht, wem man in so einem „fictiontrain“ alles begegnen kann: Amor zum Beispiel, der übrigens heute noch – wenn auch unsichtbar – in Bussen und Stadtbahnen der ÜSTRA aktiv sein soll. Operndiven waren auf Glocksee genauso dabei wie bizarre Götter und Göttinnen sowie – kein Scherz – ein Nashornwärter. Auch die einen oder anderen Reisenden aus der Zukunft schauten an den drei Tagen vorbei. Kurzum: Die Studierenden der Hochschule Hannover waren sehr kreativ.

„Wir freuen uns, den 130. Geburtstag mit Unterstützung der Studierenden der Hochschule Hannover auf die besondere Art und Weise feiern zu können“, sagte ÜSTRA Vorstandsvorsitzende Elke Maria van Zadel in ihrem Grußwort an dem Abend für geladene Gäste. „Und das alles mit dem Betriebshof Glocksee als Bühne, der wie kein anderer Tradition und Zukunft der ÜSTRA verbindet.“ Kurzum: Diese dreitägige Geburtstagsfeier machte jede Menge Spaß.

Heiko Rehberg

Heiko Rehberg



Der rote TW 601 ist wieder da.

Der TW 601 ist zurück auf Hannovers Schienen

Mit insgesamt vier Sonderfahrten präsentierte der Förderverein STRASSENBAHN HANNOVER e. V. am 25. Juni erstmals den Prototyp der hannoverschen Stadtbahnwagen TW 601 der Öffentlichkeit. Nachdem der Wagen 2016 nach knapp 41 Jahren aus seinem kanadischen Exil nach Hannover zurückkehrte, mussten zuerst zahlreiche Aufarbeitungen durchgeführt werden. 2021, nach unzähligen ehrenamtlichen Arbeitsstunden, war das bisher größte Projekt des Fördervereins dann abgeschlossen. Aufgrund der anhaltenden Coronapandemie und der erforderlichen Schutzmaßnahmen konnte eine feierliche Inbetriebnahme lange nicht stattfinden und wurde daher erst 2022 nachgeholt.

Der Triebwagen (TW) 601 stellt die in der Sammlung historischer ÜSTRA Fahrzeuge bislang fehlende Entwicklungsstufe

von der Straßenbahn zur Stadtbahn dar. Er ist der Prototyp der „grünen“ Stadtbahn (TW 6000) und diente der ÜSTRA zur Erprobung des Tunnelbetriebs. Damit wurde das Stadtbahnzeitalter mit einer ober- und unterirdischen Bahnstrecke eingeleitet. Mit seiner rot-weißen Lackierung fällt er sofort als Exot auf. Großer Vorteil: Er ist ein echter Oldtimer, kann aber dank Klapptrittstufen auch Hochbahnsteige bedienen.

Christine Wendel

Die gesamte Geschichte des TW 601 können Sie in unserem Video sehen:



Der Förderverein

Der Förderverein STRASSENBAHN HANNOVER e. V. pflegt, wartet und betreibt die historischen Straßen- und Stadtbahnen der ÜSTRA. Vereinsstandort ist Döhren, wo sich auch die Oldtimer-Werkstatt befindet. Alle Arbeiten an und mit den Fahrzeugen werden von Ehrenamtlichen durchgeführt, dabei gelten sämtliche Vorschriften des laufenden Betriebs auch für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Oldtimer und deren Einsätze.





Zwei Pferdebahnen am heutigen Kröpcke im Jahr 1887

HISTORISCH

150 Jahre Straßenbahn in Hannover

●● Im September vor 150 Jahren begann für Hannover eine neue Zeit. Die Stadt sah erstmals eine für ihre weitere Entwicklung überaus folgenreiche Neuerung: Eine Berliner Gesellschaft ließ die ersten pferdegezogenen Bahnen auf in den Straßen verlegten Schienen durch die Residenz fahren. Nach und nach entstand aus ersten Streckenstücken ein Netz, das 20 Jahre später elektrifiziert und stetig weiter ausgebaut wurde – Ursprung und Vorläufer der heutigen Stadtbahn.

Samstag, 14. September 1872, 12.30 Uhr mittags. Hannover, Georgstraße, etwa dort, wo heute und schon seit Jahrzehnten eine bekannte Bratwurstbude steht: Geladene Gäste bestiegen als allererste Fahrgäste die bereitgestellten Wagen der neuen Straßenbahn. Die „Continental Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft“ mit Sitz in Berlin hatte Stadtväter und Polizeiräte sowie Vertreter von Industrie und Handel (damals tatsächlich nur männliche Vertreter) zur Premierenfahrt geladen. Acht bekränzte Pferdebahnwagen standen bereit. Sie starteten auf dem neuen Gleis zur Fahrt über die gesamte Georgstraße mit Kröpcke und Aegidientorplatz in Richtung Hildesheimer Chaussee. Man hatte es nicht eilig, 30 Minuten dauerte die Reise mit rotem Plüsch und Spiegelglas bis zum Döhrener Turm. Dort endeten die Schienen. Ein Musikkorps marschierte der Prozession voran oder fuhr, je nach Quelle, musizierend mit auf dem Dach des ersten Wagens. Die Bevölkerung jedenfalls erwartete

das Spektakel gespannt: Seit Anfang September schon hatten Testfahrten der neuen Bahn stattgefunden.

Für einen Silbergroschen unterwegs

Vis-à-vis des damals noch ganz anders aussehenden Döhrener Turms – das Fachwerkgeschoss samt Spitze erhielt er erst 1888/89 – hatte die „Continental“ ihren Unternehmenssitz und ihr „Depôt“. Die Festgesellschaft besichtigte hier zunächst eine ganze Stunde lang ausgiebig Wagenremise und Stallungen für die anfangs 80 Pferde, bevor sie zum Déjeuner in den Festsaal des Restaurants am Döhrener Turm gebeten wurde. Für „normale“ Fahrgäste begann der Straßenbahnbetrieb dann morgens am Montag, 16. September 1872. Ohne Musik und ohne Festessen. Für einen Silbergroschen pro Richtung, 3.600 Fahrgäste waren es am ersten Tag.

Eine Abschrift des Vertrags zwischen dem „Partikulier“ (Unternehmer, Investor) Arnold von Etlinger aus Berlin mit dem Magistrat „über die Anlegung von Pferde-Eisenbahnen in der Königlichen Residenz-Stadt Hannover“ ist im Archiv der ÜSTRA vorhanden. Das Original wurde am 2. November 1871 unterzeichnet. Als erste Linie war darin bestimmt eine vom Ernst-August-Platz „über Georgenstraße nach der Hildesheimer Str. bis zum Friedhofe am Engesohderberge“, sodann eine „von der Georgenstr. nach der Langenlaube, dem Königsworther Platz, Herrenhausen“ sowie weitere nach Kleefeld und Linden. Der Gleisbau begann am 22. April 1872 an der Hildesheimer Chaussee, Ecke Böhmerstraße und etwa zeitgleich auch an der Georgstraße. Man baute anfangs sehr schnell (siehe Kasten). Aufwändig war die Anlage auch, denn die damalige Altenbekener Bahn musste in Höhe der Brauerei mittels einer langen Rampe überquert werden.

Die letzte Pferdebahn

Die letzte Pferdebahn verkehrte in Hannover am 18. Dezember 1897 und endete somit nach exakt 25,25 Jahren. Es gab keine Feier zur Umstellung auf elektrische Traktion, auch der „Hannoversche Anzeiger“ vermeldete nichts. Somit sind die Fahrgäste der ÜSTRA Bahnen am 18. Dezember 2022 seit genau 125 Jahren ausschließlich elektrisch unterwegs. Anfang 1897 hatte die Straßenbahn noch 253 Zugpferde, am Jahresende nur mehr 50. Die 140 Pferdebahnwagen wurden als Beiwagen der Elektrischen und als Bauwagen weiterverwendet, einer „überlebte“ bis heute. Der bereits vor jetzt sogar 170 Jahren (1852) in Hannover eingeführte Pferdeomnibus verkehrte noch bis 1918. Sein Einsatz begann also 20 Jahre vor der Ära der Pferdebahn und endete gut 20 Jahre nach ihr.

Mit der ersten Pferde-Eisenbahn Hannovers – die sechste in Deutschland – war ein entscheidender Schritt in die Verkehrszukunft getan. Schließlich waren Pferdebahnen leistungsfähiger und auch komfortabler als der Pferdeomnibus. Doch der Ausbau stockte. Am 2. März 1879 vergab die Stadt daher eine zweite Konzession an den Düsseldorfer Ingenieur Leopold Boyaert, einem Belgier. Bedingungen: fünf weitere Linien binnen Jahresfrist, Baubeginn binnen vier Wochen, 60.000 Mark Sicherheitsleistung, was vier Direktorengehältern entsprach. Boyaert gab die Konzession nur zwei Tage später an den in

London lebenden Ingenieur Alfred Parrish aus Philadelphia weiter. Dessen Gesellschaft „The Tramways of Germany Company Limited“ wiederum pachtete am 10. April 1879 die Anlagen der „Continentalen“, betrieb sie und baute sie wie gefordert aus.

Genau diese „Tramways“ waren es, die im April 1891 Stadtbaumeister Theodor Krüger anstellten und zum Direktor machten, die mit der Stadt am 15. März 1892 einen Vertrag zur Elektrifizierung der Straßenbahn schlossen, am 4. Mai 1892 Siemens & Halske (Berlin) mit der Herstellung der elektrischen Strecken und Fahrzeuge beauftragten – und am 22. Juni 1892 die Statuten der neuen „Aktiengesellschaft Straßenbahn Hannover“ zeichneten. Damit entstand die heutige ÜSTRA, eine Abtrennung vom seit 1872 parallel geführten Pferdebahnbetrieb in Dresden. Da war der hiesige Betrieb der „Tramways“ längst als „Straßenbahn Hannover“ unterwegs und Krüger ihr Direktor – lange vor Gründung der ÜSTRA. Pferdebahn und Elektrifizierung, Netzausbau und Wachstum der Stadt sind untrennbar mit der „Straßenbahn Hannover“ verbunden. Vor jetzt 150 Jahren war der wichtige erste Schritt zum heutigen Hochleistungs-Stadtverkehr der ÜSTRA getan.

Achim Uhlenhut

Pferdebahn in Hannover – das erste Jahr, die ersten Strecken

- | | |
|-----------------|---|
| 22. April 1872 | Gleisbau-Beginn an Hildesheimer Straße und Georgstraße |
| Anf. Sept. 1872 | Probefahrten, 80 Pferde im „Depôt“ am Döhrener Turm |
| 14. Sept. 1872 | Feierliche Eröffnung, nur für geladene Gäste |
| 16. Sept. 1872 | Betriebsaufnahme Döhrener Turm – Steintor |
| 18. Okt. 1872 | separate Strecke Aegidientorplatz – Südbahnhof |
| 27. Okt. 1872 | 1. Streckenverlängerung Steintor – Königsworther Platz |
| 21. Nov. 1872 | Stichgleis ab späterem Kröpcke bis zum Ende der Bahnhofstraße |
| 1. April 1873 | 2. Streckenverlängerung Königsworther Platz – Herrenhäuser Gärten |



Möglicherweise das einzige Foto vom letzten Betriebstag 1897: Pferdebahn nach Ankunft auf dem Betriebsbahnhof Glocksee.



Durch den Einsatz von Elektrobussen spart die ÜSTRA im Jahr mehrere Tonnen CO₂ ein.

Mehr grün, weniger CO₂

ÖPNV macht lokalen Klimaschutz möglich

Öffentlicher Nahverkehr verursacht Emissionen. An dieser Tatsache gibt es erstmal nichts zu rütteln. Trotzdem, oder gerade deshalb, haben Unternehmen wie die ÜSTRA die Chance, durch nachhaltiges und umweltschonendes Handeln einen großen Beitrag für den lokalen Klimaschutz zu leisten.

Es ist nicht nur ein Bekenntnis, es ist Teil der Unternehmensentwicklung und das vom Vorstand ausgegebene Ziel: Die ÜSTRA richtet ihr Handeln und Wirken nach Kriterien der Nachhaltigkeit aus. Konkret bedeutet dies, den Stadtbahn- und Busbetrieb bis 2030 und das gesamte Unternehmen bis 2035 gänzlich CO₂-frei zu gestalten und so maßgeblich zum Ziel beizutragen, Hannover bis 2030 klimaneutral zu gestalten.

(Fast) CO₂-frei unterwegs

Unter dem Motto „Unsere Vision Null Emission“ setzt die ÜSTRA auf einen komplett CO₂-freien Nahverkehr für Hannover. Im Mittelpunkt der Anstrengungen steht der komplette Verzicht auf kraftstoffbetriebene Fahrzeuge. Aus diesem Grund setzt das Unternehmen seit 2016 auf den Ausbau ihrer Elektrobussflotte – noch in diesem Jahr wird die erste Linie komplett elektrisch ausgestattet sein. Durch den Einsatz der E-Busse können im Betrieb 3.800 Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart werden. Das entspricht dem Schadstoffausstoß von knapp

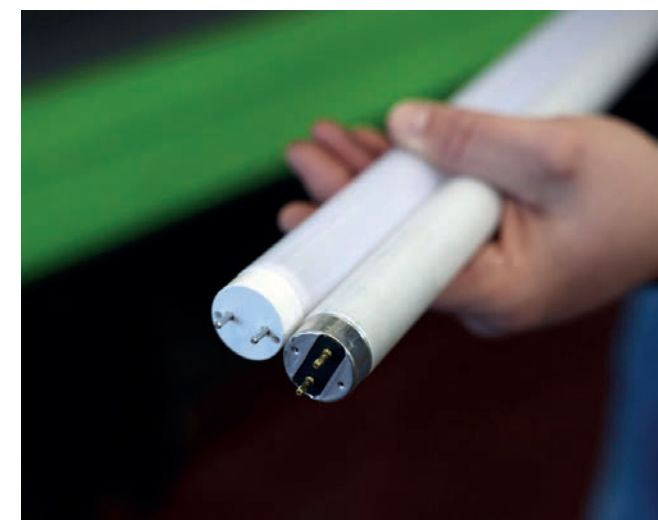
2.500 Pkw. Möglich wird die Emissionsfreiheit durch CO₂-freien Strom, den die ÜSTRA bereits seit 2015 bezieht, sodass die Stadtbahnen bereits seitdem komplett CO₂-frei unterwegs sind und das Unternehmen seit dem den Gesamtausstoß bereits um 75 Prozent reduzieren konnte. Neben dem Einsatz der Elektrobusse plant die ÜSTRA im Rahmen eines Projekts, gemeinsam mit der regiobus und der Region Hannover, zunächst zwei Wasserstoffbusse zu testen. Diese sind vor allem für Fahrten am Stadtrand und im Umland eine besonders gute Alternative zu herkömmlichen Fahrzeugen.

Darüber hinaus gelingt es der ÜSTRA in vielen Betriebsbereichen, Strom einzusparen. Durch moderne Bremsstechniken kann so beispielsweise die Bremsenergie der Bahnen in das Netz zurückgespeist werden. Die Umstellung auf LED-Leuchtmittel in allen Stadtbahnen trägt ebenfalls zur Stromersparnis bei, denn durch den Austausch kann der Verbrauch für die Beleuchtung in den Fahrzeugen halbiert werden.

Weniger Wasser, mehr Sonne und viel Grün

Der warme Sommer, in dessen Folge viele Flüsse ausgetrocknet und viele Grünflächen verdorrt sind, hat auch den letzten Skeptikern bewiesen: Wasser ist ein wertvolles Gut, welches zukünftig noch knapper sein wird und deshalb nicht verschwendet werden darf. Dieser Gedanke leitet die ÜSTRA schon seit vielen Jahren, weshalb sie nicht nur ihren Wasserverbrauch kontinuierlich senken konnte, sondern auch ihre Abwasserbehandlung verbessert hat. Den größten Wasserverbrauch verursacht die Wäsche der Fahrzeuge, weshalb diese nur bedarfsgerecht stattfindet. Auf dem Stadtbahnbetriebshof Leinhausen wird zusätzlich eingespart: Für die Sanitäreinrichtungen und das Waschen der Stadtbahnen kommt in der Regel Regenwasser zum Einsatz. Das Regenwasser wird in einer 30 m³ großen Zisterne gesammelt und reduziert den Frischwasserverbrauch deutlich. Nach der Wäsche der Bahnen wird das verbrauchte Wasser zudem so wieder aufbereitet, dass bis zu 80% für die nächste Wäsche wiederverwendet werden können.

Der Hof Leinhausen kann auch an anderer Stelle mit seinem Umweltschutz punkten: Auf dem Dach und an der Südfassade der Betriebswerkstatt ist eine Photovoltaikanlage installiert. Mit einer Kollektorfläche von rund 2200 Quadratmeter wird hier Solarstrom produziert – und zwar direkt für den Betrieb der Stadtbahnen und natürlich völlig emissionsfrei. Der Solarstrom wird unmittelbar in das Gleichstrom-Fahrleitungsnetz der Stadtbahn eingespeist. Dieser innovative Schritt macht energieverzehrende Spannungstransformationen überflüssig. Mit insgesamt drei Solaranlagen zählt die ÜSTRA daher zu den größten Solarstromproduzentinnen in Hannover.



Nach und nach wurden in allen Stadtbahnen energiesparende LED-Leuchten eingebaut.

Seit Herbst 2020 ist die ÜSTRA zudem offiziell Teil des Projekts „Firmengelände naturnah gestalten“ des Umweltzentrums Hannover e.V.. Ziel dieses Projekts ist die insektenfreundliche und naturnahe Umgestaltung von betrieblichen Flächen. Konkret wird die ÜSTRA zunächst ihren Stadtbahnbetriebshof Leinhausen entsprechend bepflanzen, um dort für mehr Biodiversität zu sorgen und auch beim Umbau des Betriebshofs Glocksee wird, neben der hochmodernen energetischen Sa-

nierung, auf den Erhalt von Flora und Fauna sowie das Schaffen von Grünflächen Wert gelegt.

Nicht verschwenden – wiederverwenden

Einen weiteren Beitrag zum Umweltschutz leistet das Abfallsystem des Unternehmens. Wer, wie die ÜSTRA, mit viel Metall, Gummi, Farbe, elektronischen und vielen weiteren Bauteilen arbeitet, verursacht dabei zahlreiche Abfälle – mehrere tausend Tonnen kommen da im Jahr zusammen. Damit diese nicht einfach nur verbrannt werden, hat das Unternehmen einen eigenen Abfallhof, auf dem bereits aufwendig recycelt wird. Nur so kann der Müll umweltschonend und richtig getrennt, nachhaltig entsorgt oder weiterverarbeitet werden. Um zukünftig von vorn herein Abfälle zu vermeiden, engagiert sich die ÜSTRA zum Beispiel im Projekt „HoP – Hannover ohne Plastik“ gegen Plastikmüll und setzt diesen Anspruch auch intern um.



Um Wasser zu sparen, werden Fahrzeuge nur bei Bedarf gewaschen.

Stichwort Recycling: Auch in großem Stil setzt die ÜSTRA auf Wiederverwendung. So hat das Unternehmen beispielsweise 40 ältere Stadtbahnen des Typs TW 6000 mit Teilen bereits ausgemusterter Fahrzeuge wieder aufgearbeitet und für viele weitere Jahre auf den Schienen aufgerüstet. Für den Betrieb der Elektrobusse wurde zudem eine sogenannte „Second Life Strategie“ entwickelt, um die Batterien der Elektrobusse auch nach ihrer Laufzeit noch sinnvoll als Stromspeicher einsetzen zu können.

All diese Projekte verdeutlichen, dass es der ÜSTRA ernst ist mit dem Umweltschutz. Denn nur so kann der Nahverkehr dauerhaft zu einer hohen Lebensqualität in Stadt und Region beitragen und den lokalen, so wichtigen, Klimaschutz zukunftsfähig machen.

Ramona Reichel



14 Kirchro...



601

