

# ÜSTRA Profil

Das ÜSTRA Magazin · Ausgabe 4/2020



## Morgen

Der eCitaro kommt gut an und Wasserstoff und autonomes Fahren stehen schon in den Startlöchern.

Seite 6

## Heute

Mit der neuen GVH App macht der Verkehrsverbund einen großen Schritt hin zum digitalen Nahverkehr.

Seite 8

## Gestern

1965 begann der U-Bahn-Bau in Hannover. 55 Jahre später lohnt ein Blick auf die Anfänge.

Seite 12

Seite 3	Grußwort
Seite 4	Elektrobusoffensive: Das ist der eCitaro
Seite 6	Im Interview: Bus-Bereichsleiter Frank Ahrndt
Seite 8	Die neue GVH App
Seite 9	Straßennamen für die ÜSTRA Werkswohnungen
Seite 10	Aktuelles
Seite 11	Fahrgast-WLAN in Bussen
Seite 12	Jubiläum: Beginn des U-Bahn-Baus
Seite 14	Serie: Die Stadtbahnstrecken

## Impressum

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

**Verantwortlich:** Udo Iwannek

**Redaktion:** Ramona Reichel (Leitung), Timo Wegner

**Layout:** Sandra Beier

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

**Fotos:** Florian Arp, Achim Uhlenhut, Tobias Wölki,  
ÜSTRA Archiv

**Titelfoto:** Florian Arp

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



Dr. Susanna Zapreva

(Foto: enercity AG)

# Positive Energie mit der ÜSTRA

Klimafreundlicher Verkehr ist ein zentraler Baustein für die Stadt der Zukunft. Wir haben mit der ÜSTRA in unserer Region ein Unternehmen, das eine Vorbildrolle einnimmt und konsequent Klimaschutz betreibt – aus Überzeugung. Unternehmen wie die ÜSTRA sind es, die uns bei enercity verpflichten, intelligente und klimaneutrale Energieversorgung zu ermöglichen. Schon früh mit der ersten „Elektrischen“ 1893 zeigte sich die symbiotische Nähe von Energie- und Verkehrsunternehmen. Seit einigen Jahren fahren alle Stadtbahnen und die modernen Elektrobusse in Hannover ganz selbstverständlich mit 100 Prozent Ökostrom von enercity. Denn alle enercity Kunden sind seit Anfang 2018 Ökostrom-Kunden. Die Ökostrom-Produktion haben wir bei enercity, als einer der großen Onshore-Windparkbetreiber, in den letzten Jahren erheblich ausgeweitet. Sie macht derzeit bereits über 40 Prozent unserer Eigenerzeugung aus und bis zum Jahr 2035 wird der Ökostromanteil rund 80 Prozent an der Gesamtproduktion betragen.

Die ÜSTRA ist mit der Elektrobuss-offensive Vorreiterin in Deutschland. Wir bei enercity freuen uns, ihr mit innovativen Ladelösungen zur Seite zu stehen. Geeignete Standorte an den E-Bus-Lademasten statten wir auch mit öffentlichen Schnell-Ladeangeboten für unsere Kunden aus. Mit ihrer E-Busflotte eröffnet die ÜSTRA ihren Kunden das E-Mobile-Erlebnis und trägt zum Ausbau der klimafreundlichen Elektromobilität bei. Wir bei enercity unterstützen den zügigen Ausbau der öffentlichen wie auch privaten Ladeinfrastruktur. Inzwischen haben

wir über 1.000 Ladepunkte in Hannover und der Region bei Kunden oder im öffentlichen Raum installiert. Damit wollen wir den Umstieg auf CO<sub>2</sub>-freie Verkehrsmittel leichter machen. Denn die leise und emissionsfreie E-Mobilität erhöht die Lebensqualität in unserer Stadt erheblich – dazu haben sich sowohl die ÜSTRA als auch enercity verpflichtet.

Das gelingt der ÜSTRA neuerdings auch mit den Werkswohnungen aus Holz in Vahrenwald. Die neun Gebäude mit 140 attraktiven, innerstädtischen Wohnungen beliefert enercity mit Ökostrom und umweltfreundlicher Fernwärme. Die Werkssiedlung ist auch mit einer wohnortnahen, öffentlichen Ladesäule ausgestattet. Und auch für weitere Stellplätze sind zukünftig Lademöglichkeiten geplant. Vorbildhaft ist für dieses Quartier, dass die E-Mobilität schon in der frühen Planungsphase mitgedacht wurde.

Ich freue mich darauf, viele weitere zukunftsweisende Projekte mit der ÜSTRA umzusetzen und damit unsere Landeshauptstadt und die Region Hannover noch lebenswerter zu machen. Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, wünsche ich viel Freude mit dieser Lektüre.

**Dr. Susanna Zapreva**  
Vorstandsvorsitzende der enercity AG



Ulf-Birger Franz, Elke Maria van Zadel, Denise Hain und Dr. Volkhardt Klöppner eröffnen die Elektrobusoffensive vor den ersten neuen eCitaros.

Erfolgreich in Betrieb genommen:

## Der eCitaro ist da

Nach umfangreichen Tests und Schulungen in den vergangenen Monaten war es am 11. September so weit: Mit einem Fahrzeugkorso und unter viel Blitzlichtgewitter wurden die ersten vier neuen eCitaro im ÜSTRA Look der Öffentlichkeit präsentiert. Drei Tage später, am 14. September, nahmen die ersten Fahrzeuge den Linienbetrieb auf der Ringlinie 100/200 auf. Damit ist die Elektrobusoffensive in vollem Gange – aber noch lange nicht abgeschlossen.

Bis 2023, so das Ziel, wird die ÜSTRA den innerstädtischen Busverkehr auf sechs Linien mit insgesamt 48 Solo- und Ge-

lenkbussen ausstatten. Durch den Einsatz der Busse vom Typ eCitaro und die Umstellung auf reinen Elektroantrieb können pro Jahr 800 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart werden. Das entspricht dem Schadstoffausstoß von knapp 2.500 Pkw. Damit leistet die ÜSTRA einen großen Beitrag zum Klimaschutz und zur Verkehrswende in der Region Hannover. Möglich ist die Realisierung dieses Großprojekts durch die Förderung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG). Insgesamt belaufen sich die Investitionen für die Zukunftsoffensive E-Bus auf etwa 50 Millionen Euro.

Das ist der eCitaro:

**Laden und Surfen:** Der eCitaro ist mit USB-Steckdosen ausgestattet, an denen während der Fahrt beispielsweise das Smartphone aufgeladen werden kann. Der Strom, den man hier über ein mitgebrachtes Kabel bezieht, ist selbstverständlich der gleiche CO<sub>2</sub>-freie Öko-Strom, mit dem die Fahrzeuge geladen werden. Ist der Akku wieder aufgeladen, können die Fahrgäste ohne Umwege das kostenfreie WLAN nutzen.





**Funktion trifft Design:** Chic sieht er aus, der eCitaro, mit seinem braunen Boden in Holzoptik und den nachhaltigen Leder-sitzen, die nicht nur bequem, sondern auch leicht zu reinigen sind. Er bietet aber auch Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste. Die grünen Haltestangen können von Menschen mit Sehbehinderungen gut erkannt werden. Ein großes Mehrzweckabteil bietet allen Fahrgästen Platz, egal ob Eltern mit Kinderwagen oder Fahrgästen im Rollstuhl oder mit Rollator. Außerdem sind die E-Busse mit gleich zwei Rampen für den stufenlosen Ein- und Ausstieg ausgestattet, einer elektrischen und – als Rückfallebene – einer manuellen.



**Ein Novum im Busbereich:** Der Bus verfügt über Klimatechnik, von der auch die Fahrgäste profitieren. Die für die Abkühlung der Hochvolt-Batterien vorgesehene Klimaanlage kann gleichzeitig genutzt werden, um den Innenraum der Fahrzeuge zu kühlen.

**Fahrerassistenzsysteme sorgen für noch mehr Sicherheit:** Der Bus ist sowohl mit einem Bremsassistenten als auch einem Abbiegeassistenten, der die Fahrer beim Abbiegen vor Fußgängern und Radfahrern warnt, ausgestattet.

### Die Ladeinfrastruktur

Für die Inbetriebnahme der neuen Elektrobusse auf der Linie 100/200 wurde am Endpunkt August-Holweg-Platz die Ladetechnik zum Teil erneuert und die Leistungselektronik umfangreich modernisiert. Die Lademasten werden aus verschiedenen Energiequellen versorgt: Die Ladung am ersten Lademast wird aus der Bahnstromversorgung der Stadtbahn gespeist. Das hat den Vorteil, dass hier die überschüssige Bremsenergie der Stadtbahn zum Laden der Elektrobusse verwendet werden kann. Am zweiten Lademast wird Strom durch enercity eingespeist, um eine zuverlässige Energieversorgung der Lademasten sicherzustellen. Auch die Endpunkte der weiteren Innenstadtbushaltestellen werden in den kommenden zwei Jahren mit der notwendigen Ladeinfrastruktur ausgestattet. Darüber hinaus werden die beiden Betriebshöfe Mittelfeld und Vahrenwald für die Ladungs- und Instandhaltungsprozesse der Elektrobusse umfangreich umgebaut.



Der eCitaro lädt am Endpunkt August-Holweg-Platz.



Frank Ahrndt ist seit 18 Jahren bei der ÜSTRA. Seit zweieinhalb Jahren leitet der studierte Elektrotechniker den Busbereich des Unternehmens.

## „Die Zukunft hält noch viele Herausforderungen bereit“

Noch bevor die ersten eCitaro in den Linienbetrieb gingen, testete die ÜSTRA schon einen neuen Wasserstoffbus. Und auch an der Elektrobusoffensive und dem dazugehörigen Ausbau der Ladeinfrastruktur wird weitergearbeitet. Im Interview mit dem ÜSTRA Profil berichtet Bus-Chef Frank Ahrndt über den aktuellen Stand der Elektrobusoffensive, spricht über die Zukunft des Busbetriebs und erklärt, warum der eCitaro bei allen so gut ankommt.

**ÜSTRA Profil: Wie weit ist die Elektrobusoffensive der ÜSTRA?**

**Ahrndt:** Zum jetzigen Zeitpunkt (Ende November, Anm. d. Redaktion) sind zehn Solobusse ausgeliefert worden. Vier Gelenk- und fünf Solobusse befinden sich gerade im Abnahmeprozess. Die Ladeinfrastruktur am August-Holweg-Platz wurde erneuert und erfolgreich in Betrieb genommen. Zurzeit werden auf der Linie 100/200 zwei Kurse mit Elektrobussen besetzt. Zwei weitere Kurse werden optional mit den eCitaros bedient. Die Planungen der Ladeinfrastruktur auf den Betriebshöfen Mittelfeld und Vahrenwald sowie auf der Strecke schreiten voran. Mittlerweile sind fast alle Fahrbediensteten auf den E-Bus geschult worden. Das Projekt ist sehr komplex und das Projektteam steht vor ständig neuen Herausforderungen. Das große Ziel, bis 2023 den Busbetrieb in Hannovers Innenstadt auf Elektroantrieb umzustellen, werden wir erreichen.

**ÜSTRA Profil: So ein großes Projekt beginnt man nicht von heute auf morgen: Können Sie den Ablauf des Projekts skizzieren?**

**Ahrndt:** Das E-Bus-Projekt läuft bereits seit 2013, wenn man das Pilotprojekt „Erprobung von Elektrobussen auf der Linie 100/200“ mit den ersten drei Fahrzeugen von Solaris dazu rechnet. Das Pilotprojekt haben wir in 2017 erfolgreich abgeschlossen. Auf dieser Grundlage haben wir dann in 2018 die neue Ausschreibung gestartet. Die ersten eCitaros wurden Ende 2019 geliefert. Seit September dieses Jahres werden die neuen E-Busse regelmäßig auf der Linie 100/200 eingesetzt.

Das E-Bus-Projekt ist ein tolles Beispiel dafür, dass bereichsübergreifende Projekte erfolgreich durchgeführt werden können. Bei der Umsetzung dieses Projekts sind Mitarbeiter aus dem Bereich Anlagen und Technik, dem Einkauf, der Rechts-

abteilung, aus dem Team zum Qualitäts- und Umweltschutzmanagement und natürlich aus unserem Busbereich beteiligt. Ohne tatkräftige Unterstützung der Region Hannover und der Landeshauptstadt Hannover hätten wir den jetzigen Projektfortschritt auch nicht erreicht.

**ÜSTRA Profil: Was war die größte Herausforderung bei der Einführung der neuen Elektrobusse?**

**Ahrndt:** Bei dem Projekt gab und gibt es viele große Herausforderungen. Angefangen bei der Beantragung der Fördermittel bis zur Ausschreibung und Auslieferung der E-Busse. Die Realisierung der Ladeinfrastruktur ist höchst komplex. Es sind sehr viele Details und Randbedingungen zu beachten, bevor es zum Bau kommt. Die Ladeinfrastruktur muss eine hohe Verfügbarkeit garantieren, damit ein sicherer Einsatz der E-Busse gewährleistet werden kann.

**ÜSTRA Profil: Wie fällt Ihr erstes Fazit zum Linienbetrieb der neuen eCitaro aus?**

**Ahrndt:** Die Busse laufen sehr zuverlässig, es gibt bisher kaum Probleme im Betrieb. Das ist nicht selbstverständlich. Außerdem ist das Feedback des Fahrpersonals und der Fahrgäste sehr erfreulich. Nicht nur optisch kommt der neue E-Bus gut an, er begeistert auch durch die vielen technischen Neuheiten. So wird zum Beispiel der Fahrgastraum mittels einer Wärmepumpe geheizt, aber auch gekühlt. Zur Unterstützung des Fahrpersonals wurden ein Abbiegeassistent und ein Bremsassistent installiert. Mit den neuen technischen Errungenschaften hat der eCitaro die Herzen im Sturm erobert.

**ÜSTRA Profil: Wie geht es weiter, wenn die Innenstadt 2023 komplett elektrifiziert ist?**

**Ahrndt:** Die Umstellung der Antriebstechnologie auf den Elektroantrieb ist ein Riesenschritt. Dennoch gehen die Planungen weiter. Im Juli 2020 haben wir einen Wasserstoffbus der Firma Solaris zusammen mit der regiobus erprobt. Die Erfahrungen stimmen uns positiv. Wir müssen bei dem Einsatz von Antriebstechnologien flexibel bleiben und die aktuellen Entwicklungen verfolgen. Die Zeitspanne, die erforderlich ist, um eine neue Antriebstechnologie einsetzen zu können, ist groß. Die Verwendung des Energieträgers Wasserstoff im ÖPNV ist von vielen verschiedenen Faktoren abhängig. Gibt es serienreife Busse? Kann ausreichend grüner Wasserstoff produziert und geliefert werden? Welche Anforderungen gibt es für Buswerkstatt und Tankstelle?

All diese Fragen versuchen wir gerade in einer Projektgruppe zu beantworten. Bis Mitte 2021 soll ein Gutachten für ÜSTRA und regiobus mit Unterstützung der Region Hannover erstellt werden. Auch die Beschaffung eines Wasserstoffbusses ist geplant. Die Batterietechnologie wird sich ebenfalls weiter entwickeln. Die Reichweiten von E-Bussen werden steigen. Aus den oben genannten Gründen könnten ab 2023 E-Busse als auch H2-Busse zum Einsatz kommen.

**ÜSTRA Profil: Könnte Wasserstoff die E-Busse in der Innenstadt dann ersetzen?**

**Ahrndt:** Im Innenstadtbereich haben wir die Möglichkeit, Ladeinfrastruktur für E-Mobilität zu errichten. Es kann somit auch die Energieeffizienz erhöht werden, da die Rückspeiseenergie der Stadtbahnen genutzt werden kann. Des Weiteren gibt es auf dem Markt serienreife E-Busse. Mit dem Einsatz der E-Busse kommen wir dem Ziel näher, CO<sub>2</sub>-freien ÖPNV in Hannover zu realisieren. Der erfolgreich durchgeführte Pilotversuch hat uns in unserer Entscheidung noch bestärkt. Die Verwendung des Energieträgers Wasserstoff im ÖPNV steht noch am Anfang.

Welche Technologie sich auch immer durchsetzen wird, eine deutliche Reduzierung von Schadstoffemissionen wie Stickoxyd und Feinstaub wird neben dem CO<sub>2</sub>-freien Busbetrieb das Ziel sein, was wir erreichen müssen.

**ÜSTRA Profil: Wie können wir uns den Busbetrieb in 20 Jahren vorstellen?**

**Ahrndt:** Ich bin der Meinung, dass es in 20 Jahren ganz sicher Anwendungen für das autonome Fahren geben wird. Die Weiterentwicklungen von Assistenzsystemen tragen dazu bei. Die Elektroantriebe und der Energieträger Wasserstoff werden sich etabliert haben und zum Alltag gehören. Auch neue Verkehrskonzepte, wie zum Beispiel On-Demand-Systeme, werden kommen und gehen. Es wird auf jeden Fall interessant bleiben. Die Zukunft hält für den ÖPNV noch viele Herausforderungen bereit. Auf diese freue ich mich!

Vielen Dank für das Gespräch.

*Interview: Ramona Reichel*



Der eCitaro hat im September den Linienbetrieb aufgenommen.

# Eine für alles – die neue GVH App

Ende Oktober brachte der GVH seine neue App auf den Markt. Schneller, zuverlässiger und: Alle Fahrkarten können mit ihr bargeldlos gekauft werden. „Mit der neuen App machen wir einen weiteren wichtigen Schritt hin zu einem einfachen, digitalen und bargeldlosen Zugang zum Nahverkehr in der Region Hannover“, betonte Ulf-Birger Franz, Geschäftsführer des GVH.

Ein erstes Zwischenfazit knapp einen Monat nach dem Launch kann sich sehen lassen, denn die App wird gut von den Fahrgästen angenommen: Innerhalb der ersten drei Wochen verzeichnete der GVH bereits über 45.000 Downloads. Außerdem werden bereits 50 Prozent aller digitalen Fahrkartenverkäufe über die App abgewickelt, Tendenz steigend. Und auch die Funktionen und die Nutzerführung wissen zu überzeugen: „Der Großteil des Feedbacks zur App ist positiv. Wenn Verbesserungswünsche vorgeschlagen werden, prüfen wir diese sehr genau und optimieren die App ständig weiter“, erklärt der Projektleiter Axel Evers.

Seit Ende Oktober können Nutzerinnen und Nutzer der neuen GVH App das ganze Sortiment an Fahrkarten online erwerben. Damit sind neben den Einzel- und Tageskarten sowie der Kurzstreckenkarte nun zusätzlich Monatskarten – auch im Regionaltarif – sowie die 6er-Karte digital erhältlich. Auch persönliche Abo-Angebote wird es künftig in der App geben. Dazu wurde das gesamte Design der GVH App überarbeitet und die Nutzerführung vereinfacht. Die personalisierte Startseite zeigt alle wichtigen Funktionen wie die aktuelle Fahrkarte und alle Abfahrten in der Nähe auf einen Blick. Von dort gelangt man einfach und schnell ins Handyticket. Mit der „Bring mich nach“-Funktion auf der Startseite geht es mit nur einem Klick zu ge-

speicherten Orten, zum Beispiel zur Schule, zur Universität oder nach Hause. Ein intelligentes Routing zeigt die optimale Verbindung, egal ob mit ÖPNV, Fahrrad, Carsharing oder zu Fuß. Die Anbindung von stadtmobil Carsharing und Hallo Taxi wurde verbessert. Auch die Zahlung mit Apple Pay und Google Pay ist nun möglich.

„Die neue verbesserte GVH App ist Teil unserer Digitalisierungsstrategie. Wir wollen nicht nur im Vertrieb, sondern auch in den Bereichen Fahrgastinformation und Verkehrssteuerung unseren Service und unser Angebot mit intelligenten Lösungen noch enger an die Bedürfnisse der Fahrgäste anpassen. Mit der Möglichkeit im Bus bargeldlos zu bezahlen, machen wir Anfang nächsten Jahres einen weiteren wichtigen Schritt“, unterstreicht Elke van Zadel, Geschäftsführerin der regiobus und ÜSTRA Vorständin.

Angesichts der Pandemielage ruft der GVH seine Fahrgäste dazu auf, die bargeld- und kontaktlosen Zahlungsmöglichkeiten, wo immer es geht, zu nutzen. „Damit schaffen wir auch ein weiteres Stück Sicherheit vor einer Infektion im ÖPNV“, betonte Dr. Volkhardt Klöppner, Vorstandsvorsitzender der ÜSTRA.

*GVH/Ramona Reichel*







Während der feierlichen Einweihung der Straßennamen würdigt ÜSTRA Vorständin Denise Hain die Namensgeberinnen Anna Klähn und Elsa Kruse.

# Neue Werkswohnungen: feierliche Einweihung der Straßennamen

Neben dem ÜSTRA Busbetriebshof in Vahrenwald hat die Versorgungseinrichtung der ÜSTRA e. V. (kurz VE) 139 neue Werkswohnungen bauen lassen. Die hochmoderne Siedlung an der Wedelstraße befindet sich auf einem ehemaligen Stadtbahnbetriebshof. Deshalb haben mit der Anna-Klähn-Straße und der Elsa-Kruse-Straße zwei Straßennamen in dem Neubaugebiet einen direkten Bezug zu den Hannoverschen Verkehrsbetrieben.

„Mit der Anna-Klähn-Straße und der Elsa-Kruse-Straße werden zwei starke Frauen aus der Unternehmensgeschichte der ÜSTRA gewürdigt“, sagte ÜSTRA Vorständin Denise Hain im Rahmen der Einweihungsfeier. Unter den Straßennamen sind sogenannte Legendenschilder befestigt, die Informationen über die Namensgeberinnen der Straßen liefern.

## Zwei Straßennamen für zwei starke Frauen: Anna-Klähn und Elsa Kruse

Anna Klähn begann am 1. Oktober 1914 während des Ersten Weltkriegs als Ersatz für ihren Mann bei der ÜSTRA zu arbeiten. Sie wurde als Schaffnerin eingesetzt. Nach dem Krieg blieb sie der ÜSTRA aufgrund der großen Personalnot erhalten. Am 16. Dezember 1939 feierte Anna Klähn ihr 25-jähriges Dienstjubiläum.

Elsa Kruse war eine der ersten weiblichen Führungskräfte bei der ÜSTRA. Sie wurde 1915 als Kontoristin bei der Straßenbahn Hannover eingestellt. Nachdem sie im Dezember 1932 zur Leiterin der kaufmännischen Abteilung ernannt wurde, erhielt sie als erste Frau am 20. Februar 1933 Handlungsvollmacht und zum 10. November 1948 Prokura bei der ÜSTRA.

## Die ÜSTRA Werkswohnungen an der Wedelstraße

Durch die neuen Wohnungen möchte die VE bezahlbaren

Wohnraum für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der ÜSTRA schaffen. Die Werkswohnungen stehen jedoch nicht ausschließlich Beschäftigten der ÜSTRA zur Verfügung, sondern allen Interessenten. 20 Prozent der Wohnungen werden von der Stadt Hannover gefördert. Die Investitionssumme für die Siedlung an der Wedelstraße liegt bei ca. 38 Millionen Euro. Die Wohnungen wurden für eine optimierte CO<sub>2</sub>-Bilanz um einen innen liegenden Betonkern mit einer Massivholzkonstruktion gebaut. Auch die Fassaden bestehen aus Holz.

*Timo Wegner*

## Auszeichnung für die ÜSTRA Siedlung

Die Versorgungseinrichtung der ÜSTRA e. V. wurde mit dem 1. Preis des Holzbaupreises Niedersachsen 2020 ausgezeichnet. Der unter der Schirmherrschaft der Niedersächsischen Ministerin für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, Barbara Otte-Kinast, ausgelobte Preis ehrt Gebäude, die im Sinne von Klimaschutz und Nachhaltigkeit überwiegend aus Holz bestehen.

Bei dem ÜSTRA Projekt lobte die Jury insbesondere den Mut des Bauherrn, die Nachverdichtungsmaßnahmen eines innerstädtischen Quartiers trotz ihrer Größe in anspruchsvoller Holzbauweise umzusetzen.



Dr. Volkhardt Klöppner, Vorstandsvorsitzender der ÜSTRA (links) und Detlef Hoffmann, Leiter der Polizeiinspektion Hannover (rechts) ehren Ali Almohsen für seine Zivilcourage.

## ÜSTRA und Polizeiinspektion würdigen Zivilcourage

Ali Almohsen hat Außergewöhnliches geleistet: Als eine Stadtbahn in einen Verkehrsunfall verwickelt war, leistete er bei einer schwer verletzten Person Erste Hilfe, betreute den unter Schock stehenden Fahrer und hielt Schaulustige davon ab, am Unfallort zu filmen. Diese vorbildliche Zivilcourage wurde vom ÜSTRA Vorstandsvorsitzenden, Dr. Volkhardt Klöppner, und dem Leiter der Polizeiinspektion Hannover, Detlef Hoffmann,

in der ÜSTRA Hauptverwaltung gewürdigt. Ali Almohsen, der vor fünf Jahren als Flüchtling nach Deutschland kam, konnte bei dem Unfall seine Kenntnisse als Notfallsanitäter anwenden. Bei der Ehrung betonte der gebürtige Iraker, dass es für ihn selbstverständlich gewesen sei zu helfen und dass jeder in einer solchen Situation helfen kann.

*Timo Wegner*



Mitarbeiter beider Unternehmen sind im Kundenzentrum im Einsatz.

## Alle unter einem Dach

Die ÜSTRA und regiobus rücken immer enger zusammen – jetzt auch beim Service für ihre Fahrgäste im Kundenzentrum. Im September sind die Mitarbeiter der regiobus dort mit einem separaten Beratungstresen eingezogen. Damit gibt es in der Karmarschstraße jetzt den Rundum-Service zum Nahverkehr unter einem Dach. „Diese Maßnahme ist Teil eines umfangreichen Kooperationsprojekts zwischen den Partnern ÜSTRA und regiobus, um maximale Synergien zu erzielen und unseren gemeinsamen Kunden noch mehr und besseren Service bieten zu können“, sagte Dr. Volkhardt Klöppner, Vorstandsvorsitzender der ÜSTRA, bei einer Pressekonzferenz im Herbst. Zu sehen ist diese Zusammenarbeit bereits von außen: An der Fassade des Kundenzentrums hängt nun das neue Verbund-Logo des Großraum-Verkehrshannover (GVH).

*Ramona Reichel*



Ulf-Birger Franz, Dr. Volkhardt Klöppner und Elke Maria van Zadel zeigen, wie das WLAN im Bus ab sofort funktioniert.

## ÜSTRA stattet Busflotte mit freiem WLAN aus

Seit dem 1. September ist auf allen Buslinien der ÜSTRA ein freies WLAN für Fahrgäste verfügbar. Zur Erweiterung des Serviceangebots hat sich die ÜSTRA bereits 2018 das Ziel gesetzt, Deutschlands erstes Verkehrsunternehmen zu werden, welches in sämtlichen Fahrzeugen und an den Stadtbahnstationen freies WLAN für alle Fahrgäste anbietet. Mit der Inbetriebnahme des kostenfreien Fahrgast-WLANs in allen 246 Bussen ist ein wichtiges Teilprojekt nun erfolgreich abgeschlossen worden. „Damit setzen wir neue Maßstäbe und investieren in die Zukunft des ÖPNV. Das WLAN in den Bussen ist dabei nur ein Schritt auf dem Weg zum digitalen Nahverkehr“, freut sich Ulf-Birger Franz, Verkehrsdezernent der Region Hannover.

Die Einwahl erfolgt über die Einstellungen des jeweiligen Smartphones. Nachdem der Fahrgast das WLAN „ÜESTRA\_regiobus\_freeWLAN“ ausgewählt und auf der sich öffnenden Unterseite den entsprechenden Link angeklickt hat, meldet sich das Handy automatisch an und der Fahrgast surft mit ca. 50 Mbit/s. Ganz „frei“ ist das WLAN jedoch nicht: Um den Jugendschutz zu gewährleisten, wird von dem technischen Dienstleister Hotspots ein entsprechender Filter eingestellt.

### Immer up to date mit dem Fahrgastfernsehen

Neu ist auch das digitale Nachrichtenprogramm: Erstmals erhalten die Fahrgäste das „Fahrgastfernsehen“ der ÜSTRA auf ihrem Smartphone-Bildschirm. Die aktuellen Nachrichten aus und für Hannover werden direkt über das WLAN-Portal aus-

gespielt. „Mit der kompletten Ausstattung der 246 Busse mit WLAN in Kombination mit aktuellen Nachrichten durch das Fahrgastfernsehen können wir unseren Fahrgästen noch mehr Service bieten“, sagt ÜSTRA Vorstandsvorsitzender Dr. Volkhardt Klöppner.

### Weitere Ausbauschritte

Nach der Ausstattung der Busse geht es in der nächsten Stufe um den Ausbau der ersten Tunnelstationen. Dabei stehen die U-Bahn-Stationen „Kröpcke“, „Hauptbahnhof“, „Aegidientorplatz“ und „Steintor“ im Fokus. „Diese zentralen Punkte und der Einsatz in den Stadtbussen werden uns wertvolle Erkenntnisse über das Nutzerverhalten und die Technik liefern, die wir gezielt für den weiteren Ausbau nutzen“, betont Elke Maria van Zadel, Vorstandin für Technik und Infrastruktur der ÜSTRA. Parallel wird das Rechenzentrum ausgebaut und weitere technische Voraussetzungen für ein WLAN im kompletten Stadtbahnnetz der ÜSTRA geschaffen.

Bisher wurden Investitionen in Höhe von 1.300.739 Euro getätigt. Derzeit kalkuliert die ÜSTRA mit laufenden Kosten von jährlich ca. 35.500 Euro. Im Rahmen des Gesamtprojekts „WLAN für Fahrgäste“ wird das Teilprojekt „WLAN in den Stadtbahnen“ durch eine Förderung des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung in Höhe von 4.583.190 Millionen Euro aus dem NGVFG (Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) unterstützt. *Christine Wendel*



Der erste Rammschlag beim Baubeginn wurde um 10:31 Uhr ausgelöst; der Doppel-T-Träger wurde vom Bauunternehmen eigens aus diesem Anlass silbern lackiert.



Zum Baustart des U-Bahn-Baus am Waterlooplatz gab es einen Umtrunk mit Oberbürgermeister August Holweg (Mitte) und Ministerpräsident Dr. Georg Diederichs (links, weißer Schal) – Bier inklusive.

## Weitsichtig geplant

Im November 1965, vor 55 Jahren, begann der U-Bahn-Bau in Hannover. Es startete eine beispiellose Erfolgsstory im städtischen Nahverkehr, mit weitsichtigen Planern, einer klugen Strategie und kontinuierlichem Netz-Wachstum.

Kalt war es Mitte November 1965, als sich Menschen – von der Gattin des anwesenden Ministerpräsidenten abgesehen nur Männer – in großer Zahl mit Hut und Mantel im kleinen Verkehrskreisel nahe der Waterloosäule versammelten. Am 16. November 1965 startete hier am Zusammentreffen von Lavesallee und Gustav-Bratke-Allee Hannovers Oberbürgermeister August Holweg den U-Bahn-Bau: „Eine lebenswichtige Operation am Herzen des Landes Niedersachsen“, aber auch „ein Ereignis von historischer Bedeutung in der Baugeschichte unserer Stadt“, sagte Holweg. Eine Ramme trieb den ersten, eigens für diesen denkwürdigen Anlass silbern lackierten Doppel-T-Träger senkrecht in den Boden. Ihm sollten noch viele folgen, denn Hannovers innerstädtisches Tunnelsystem und mit ihm das gesamte Stadtbahnnetz wuchs in vielen Ausbaustapen.

### Von der Unterpflaster-Straßenbahn zur Stadtbahn

Schon in der Nachkriegszeit begannen bei der ÜSTRA Planungen für eine „Unterpflaster-Straßenbahn“. In den 1950er-Jahren wurden von der Stadtverwaltung Flächen für mögliche Tunnelrampen frei gehalten. 1965 fiel der Beschluss zum Bau einer U-Bahn (siehe Datenkasten) mit drei, später vier Stammstrecken im Tunnel. Bald aber war klar, dass auch auf lange Sicht eine reine U-Bahn überdimensioniert sein könnte. So entstand die Stadtbahn als Kombination unterirdischer Tunnel und oberirdischer Anschlussstrecken. Bernd Kosiek, von 1981 bis Ende 1997 im ÜSTRA Vorstand und zuvor beim U-Bahn-Bauamt, erinnert sich an die Findungsphase der 1960er-Jahre.

„Die Trassierung war eine große Herausforderung, denn wir konnten nicht einfach das damalige Straßenbahnnetz unter die Erde legen. Damals kannte ja jeder nur 30 Meter lange Straßenbahnzüge und enge Kurvenradien, die Stadtbahn erforderte aber ganz andere Parameter.“ Die Entscheidung für breite und 103 Meter lange Bahnsteige sei zukunftsweisend gewesen.

### Mehr als 30 Streckeneröffnungen

Die Weitsicht der einstigen Planer wird allgemein hoch gelobt. „Unsere Vorväter hatten viel Mut und Durchsetzungsvermögen“, erkennt ÜSTRA Vorstand Dr. Volkhardt Klöppner an. Er weiß: „Das heutige lebenswerte Hannover wäre ohne Stadtbahn undenkbar. Ihre Vorteile bei Fahrzeit, Komfort und Verlässlichkeit für Millionen von Fahrgästen sind unschlagbar. Ein Verkehrskollaps der Innenstadt wäre ohne U-Bahn-Tunnel vorprogrammiert gewesen!“ Für Regionspräsident Hauke Jagau, als Kind Zuschauer am Rande des legendären „großen Lochs“ am Kröpcke, hat Hannover „heute eines der besten Nahverkehrssysteme Deutschlands. Das sternförmige Netz der Stadtbahn ist der Backbone dafür. Wo die Stadtbahn fährt, steigen Wohnwert und Lebensqualität.“ Ab 1982 wurden Strecke um Strecke auch Siedlungsschwerpunkte der heutigen Region Hannover in Nachbarkommunen rund um die Landeshauptstadt an das Netz angeschlossen. Insgesamt gab es mehr als 30 Streckeneröffnungen. Die nächste und sicher nicht letzte, nach Hemmingen, folgt schon bald. Danach sah es nach dem Baustart, bei dem den Gästen das Bier in den Flaschen gefror,

noch keineswegs aus. Weder war klar, wo die erste Tunnelstrecke im Bereich Wedekindplatz genau enden werde, noch wie das Ganze zu finanzieren sei. Nach wenigen Tagen stoppte der Kälteeinbruch mit den tiefsten Temperaturen und den höchsten Schneebergen seit 1919 (!) die Arbeiten. Dennoch waren nach einem Jahr 140 Meter Rampe und 70 Meter Tunnel im Rohbau fertig. Weitergehen konnte es einige Monate später allerdings erst, als eine Gesetzesänderung auf Bundesebene Geld aus dem Mineralölsteueraufkommen in den Ausbau des Nahverkehrs lenkte.

Übrigens: Nach knapp 31 Jahren begann am Waterlooplatz unweit der historischen Stätte der U-Bahn-Bau erneut – am 15. Mai 1996 für die schon in frühen Plänen enthaltene „Spange Legionsbrücke“. Vorleistungen dafür waren schon ganz zu Anfang des U-Bahn-Baus im Rohbau angelegt worden, was die Sache deutlich erleichterte. Und auch diesmal ist ein weiterer Ausbauschnitt vorbereitet, für einen Tunnelanschluss Richtung Lindener Hafen. Baubeginn: noch offen. Aber keineswegs ausgeschlossen, denn Hannovers Stadtbahnnetz kennt keinen Stillstand.

*Achim Uhlenhut*



Anlässlich des Jubiläums erinnerten infra-Geschäftsführer Christian Weske, ÜSTRA Vorstandsvorsitzender Dr. Volkhardt Klöppner, der damalige Leiter des U-Bahn-Bauamts Klaus Scheelhaase sowie Regionspräsident Hauke Jagau (v.l.n.r.) an den bedeutsamen Moment.



### Daten rund um den U-Bahn-Bau am Waterlooplatz

Schon vor dem sogenannten „ersten Rammschlag“ ging es buchstäblich Schlag auf Schlag in Hannover:

- |                        |  |
|------------------------|--|
| 27. Mai 1965           | Auswahl des zu bauenden U-Bahn-Netzes nach Gutachter Prof. Dr.-Ing. Wehner, Berlin, aus vier unterschiedlichen Netz-Entwürfen  |
| 23. Juni 1965          | Einstimmiger Ratsbeschluss zum U-Bahn-Bau  |
| 16. November 1965      | Offizieller „erster Rammschlag“ am Waterlooplatz   |
| 20. Dezember 1966      | Rohbau Baulos 1 fertiggestellt, Bauabnahme   |
| 26. April 1967         | Ratsbeschluss zur Fortführung der Bauarbeiten nach Klärung der Finanzierung, Ausschreibung Baulose 2 (Station Waterloo) und 3 (Unterfahrung der Leine bis Karmarschstraße) |
| Ende Juni 1967         | Fortsetzung der Bauarbeiten mit den Baulosen 2 und 3   |
| 31. Aug./1. Sept. 1968 | „1. U-Bahn-go-in“: Tage der offenen Tür im Bereich der späteren Station Waterloo   |
| 23. November 1971      | Erste interne Stadtbahnfahrt im Tunnel mit Prototyp TW 601   |
| 7. Januar 1972         | Erste Tunnelfahrt für den städtischen Bauausschuss mit Prototyp TW 600   |
| 26. September 1975     | Betriebsaufnahme im Tunnel; zwei Tage Freifahrt Goetheplatz–Hauptbahnhof   |
| 28. September 1975     | Betriebsaufnahme der ersten Stadtbahnlinie 12 Oberricklingen–Hauptbahnhof  |



Seit 2018 ist der Hochbahnsteig an der Stadtbahnhaltestelle Steintor in Betrieb.

Die D-Strecke

# Die unvollendete – wo Expo-Maskottchen und Star-Architekten zusammenkommen

Die D-Strecke ist anders als die anderen. Schon deshalb, weil sie eigentlich gar keine zusammenhängende Strecke ist, sondern aus zwei bis heute voneinander getrennten Teilabschnitten besteht. Neben dem ungewöhnlichen Streckenverlauf bietet die D-Strecke auch einige architektonische und stadtgestalterische Highlights.

Auf ihrem westlichen Abschnitt fährt die Linie 10 vom hannoverschen Stadtteil Ahlem bis zum Hauptbahnhof in der City. Auf dem südöstlichen Teil stellt die Linie 6 die Verbindung vom Stadtteil Bult zum Kronsberg mit dem Endpunkt Messe/Ost her.

Um sich im Streckennetz der ÜSTRA zu orientieren, empfiehlt sich der Blick auf den Linienplan, der in Stadtbahnen und an Haltestellen hängt. Schaut man auf die Farben, so hat man zunächst den Eindruck, dass der südliche Abschnitt der D-Strecke zur C-Strecke gehört, da er genauso wie die Linien 4, 5 und 6 der C-Strecke in gelber Farbe dargestellt ist.

Zum Verständnis dieser Besonderheit sei ein kurzer Ausflug in die Historie des Stadtbahnnetzes erlaubt. In den 1960er Jahren war das Netz mit den vier Strecken A, B, C und D so geplant, dass alle Strecken im Innenstadtbereich durch Tunnel geführt werden sollten. Nach immer wieder geführten Diskussionen

und Kostenberechnungen rund um den D-Tunnel in der Innenstadt wurde im Vorfeld der Expo 2000 entschieden, den Süd-Ast im Stadtteil Bult an die C-Ost anzuschließen.

Anders als die A-, B- und C-Strecke verläuft die D-Strecke nur oberirdisch, mit einer kleinen Ausnahme, die einmalig im Streckennetz ist: In Bemerode hat die Strecke ein kurzes Tunnelstück und die Station Brabeckstraße liegt unterhalb des Straßenniveaus, ist aber nach oben offen.

## D-Süd:

Die D-Süd hätte es ohne die Expo 2000 in dieser Form wohl gar nicht gegeben. Die ca. neun Kilometer lange Strecke bis in den Südosten Hannovers wurde von 1996 bis 2000 gebaut und im Februar 2000 feierlich, unter anderem mit Hannovers damaligem Oberbürgermeister Herbert Schmalstieg und Twipsy, dem Expo-Maskottchen, eingeweiht.



Auf der Limmerstraße fährt die Stadtbahn durch die Fußgängerzone.

Die Gleise haben im gesamten Verlauf einen besonderen Bahnkörper, müssen sich den Platz also nicht mit Autos oder anderen Verkehrsteilnehmern teilen.

Die D-Süd war die erste Strecke, die von Anfang an durchgehend mit Hochbahnsteigen ausgestattet war und somit einen durchweg barrierefreien Ein- und Ausstieg in die Stadtbahnen ermöglichte. Auffällig ist auch die Gestaltung der Haltestellen mit ihren Witterungsschutzdächern, die mit einem Architekturpreis ausgezeichnet wurden. Sie sind einheitlich konstruiert, die Verkleidung greift aber an jeder Haltestelle Baustoffe der Umgebung auf. Auch der Endpunkt „Messe/Ost“ ist mit seiner Lage am Kronsberg und seinem riesigen Glasdach architektonisch sehenswert.

Heute bietet die D-Süd nicht nur den hannoverschen Stadtteilen Kronsberg, Bemerode und Bult eine schnelle Verbindung zur Innenstadt, sondern bringt auch – außer in diesem Corona-Jahr – jährlich Zehntausende Menschen zum Messegelände sowie zu sportlichen und kulturellen Großveranstaltungen auf der Expo-Plaza und in der angrenzenden Arena. In der Zukunft freuen sich auch die mehreren Tausend Bewohner des neu entstehenden Quartiers Kronsrode, dass sie die Innenstadt mit der Stadtbahnlinie 6 in gut 20 Minuten erreichen können.

### D-West:

Der westliche Teil, auf dem die Linie 10 fährt, hat eine ganz andere Entstehungsgeschichte als die D-Süd und ist aus verschiedenen Gründen immer wieder im Gespräch. Nein, nicht nur wegen des Phänomens des „Limmerns“ im Bereich der Limmerstraße, wo die Linie 10 unterwegs ist. Sondern auch wegen des geplanten Baus der Hochbahnsteige, durch die auch in Linden-Nord ein bequemerer und barrierefreier Ein- und Ausstieg bei der Stadtbahn möglich werden wird.

Auf der Limmerstraße befindet sich die Haltestelle „Leinaustraße“ mit ihrem besonderen begrünten Wartehäuschen von Andreas Brandolini. Im Rahmen eines Kunstprojekts entstanden Anfang der 90er-Jahre neun solcher BUSSTOPS, die von international bekannten Designern und Architekten entworfen wurden.

Vor ca. 25 Jahren endete die D-West noch in Limmer (an der heutigen Haltestelle „Harenberger Straße“), bevor sie weiter nach Westen verlängert wurde, wo sie heute fast bis zur Stadtgrenze zu Seelze reicht.

Die D-West ist die einzige der vier Stadtbahnstrecken, die über Hannovers beide Flüsse Ihme und Leine führt. Neben der Goethebrücke über die Leine befindet sich übrigens das Gebäude der ÜSTRA Unternehmenszentrale, das Anfang der 60er-Jahre nach Plänen des Architekten Dieter Oesterlen errichtet wurde und seit der Sanierung vor einigen Jahren in neuem Glanz erstrahlt.

### D-Innenstadt:

Auch in Hannovers Zentrum hat die Strecke eine bewegte Geschichte und einige Veränderungen erlebt. Vor 25 Jahren hatte die Linie 10 mit der Haltestelle „Rathaus/Friedrichstraße“ noch einen Endpunkt in der Nähe des Neuen Rathauses. Der damals neu eingerichtete und mit einem Hochbahnsteig ausbaute Endpunkt Aegi ist seit Inbetriebnahme der veränderten Linienführung durch den „Posttunnel“ zum neuen Endpunkt Hbf./ZOB im Jahr 2017 nicht mehr in Betrieb.

An der Haltestelle „Steintor“ fallen die schwarz-gelb karierten Aufbauten mit ihren Türmchen auf, die vom italienischen Architekten Alessandro Mendini im Rahmen der schon genannten BUSSTOPS-Aktion entworfen wurden. Im Zuge der straßenräumlichen Umgestaltung des Abschnitts „Goetheplatz“ – „Hbf./ZOB“ wurden sie umgesetzt und werden seitdem als Bushaltestelle genutzt. Der neue Hochbahnsteig im Bereich der Langen Laube bietet mit seinem spiegelnden Dach über den Köpfen der Fahrgäste einen besonderen Blickfang.

Mit diesem Beitrag endet die Serie über die Stadtbahnstrecken der ÜSTRA. Es bleibt spannend, welche Veränderungen unter anderem Streckenverlängerungen oder neue Fahrzeuge zukünftig mit sich bringen. Das ÜSTRA Profil wird in jedem Fall darüber berichten.

*Silke Jarck*



# Grüne Welle

Die ÜSTRA bei Radio Hannover als Podcast

Gemeinsam mit der Grünen Welle durch die Straßen der Stadt –  
mehr über den ÜSTRA Podcast unter: [uestra.de/podcast](https://uestra.de/podcast)

[uestra.de](https://uestra.de)



 ÜSTRA