

# ÜSTRA Profil

Das ÜSTRA Magazin · Ausgabe 4/2022

## Nachts in der Werkstatt

Während Hannover sich schlafen legt, machen Teams die Fahrzeuge fit für den nächsten Tag.





## ÖPNV als Rückgrat neuer Mobilität

Die im Mobilitätssektor gesetzten Klimaziele sind nur durch ein verändertes Verkehrsangebot und Verkehrsverhalten der Menschen erreichbar. Die Integration der Elektromobilität in privaten Pkw- und öffentlichen Verkehr spielt eine große Rolle. Durch Elektromobilität kann mit regenerativ erzeugtem Strom ein großer Anteil an CO<sub>2</sub>-Emissionen eingespart werden, die Klimaziele werden jedoch dadurch nicht komplett erreicht. Neben der technologischen Verbesserung des Verkehrsangebots sind Verkehrsvermeidung und Verlagern auf umweltfreundliche Verkehrsmittel vordringliche Ziele. Durch Digitalisierung getriebene neue Mobilitätsangebote wie Car- oder Bikesharing sowie Ridepooling wird nachhaltige Mobilität ermöglicht. Allerdings sind deren Wirkungen auch bei einer Hochskalierung zusammen mit der Elektromobilität immer noch nicht ausreichend, um die Klimaziele zu erreichen. Viel größere Hebel sind die Reduzierung des Pkw-Besitzes und Regelungen im Pkw-Verkehr (Geschwindigkeiten, Erhöhung der Parkkosten, reduziertes Parkangebot etc.). Das ist aber nur sinnvoll, wenn vorteilhafte Mobilitätsalternativen angeboten werden. Dabei sind ein sehr gutes öffentliches Verkehrsangebot und weitere vielfältige Mobilitätsoptionen wichtig. Wenn Menschen den Mehrwert der neuen nachhaltigen Mobilitätsangebote gegenüber der heutigen Privat-Pkw-zentrierten Mobilität verstehen, kann die Mobilitätswende gelingen. Es ist einfacher, günstiger und flexibler, zu jedem Zeitpunkt genau das passende Fortbewegungsmittel für individuelle Mobilität mithilfe nachhaltiger Mobilitätsangebote verfügbar zu haben. Viele Studien zeigen, dass nur ein geringer Anteil der heutigen Fahrzeuge notwendig ist, um gleich mobil zu sein, sofern die Fahrzeuge, gleichzeitig oder nacheinander, geteilt werden. Der öffentliche Verkehr ist das Rückgrat dieser neuen Mobilität. Durch sinnvolle, an die jeweilige Situation der Menschen angepasste Verkehrsmittelwahl wird CO<sub>2</sub> eingespart und zusätzlich entsteht Platz für ein lebenswertes Umfeld für uns alle.

Martin Kagerbauer

### Zur Person:

Dr.-Ing. Martin Kagerbauer ist Privatdozent und Mitglied am Institut für Verkehrswesen am Karlsruher Institut für Technologie (KIT) sowie geschäftsführender Gesellschafter der INOVAPLAN GmbH. Seine Arbeitsschwerpunkte liegen in der empirischen Mobilitätsforschung, der Analyse von Mobilitätsverhalten, der Modellierung der Verkehrsnachfrage und im Bereich der neuen Formen der Mobilität.



**6** Die Nachtschwärmer: ein Besuch in den Werkstätten



Die neue Stadtbahn: TW 4000 kommt **10**



**12** Hilfe in der Not: ÜSTRA wird zur Kinder:Schutzinsel



Historisch: die Märchenbahn **16**



Das ÜSTRA Profil wünscht allen Leserinnen und Lesern entspannte und schöne Weihnachtstage und einen guten Rutsch ins neue Jahr!

- 2 Gästeforum
- 3 Inhalt
- 4 Das Profifoto
- 6 Blick hinter die Kulissen: die ÜSTRA Nachtschwärmer
- 10 Der TW 4000 kommt
- 12 News
- 14 Verbesserte Barrierefreiheit
- 15 Im Kundenbarometer: Die ÜSTRA ist „sehr gut“
- 16 Historisch: die Märchenbahn
- 18 Serie: Nachhaltigkeit

## Impressum

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

**Verantwortlich:** Katja Raddatz

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

**Layout:** Sandra Beier

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

**Fotos:** Florian Arp, ÜSTRA Archiv adobestock.de

**Titelfoto:** Florian Arp

**Rückseite:** Florian Arp

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



# PROFILFOTO



Es ist ein schöner Brauch, in der Vorweihnachtszeit an jedem Adventssonntag eine Kerze anzuzünden. Weil das mit den Kerzen in Bus und Bahn allerdings etwas heikel wäre, lässt die ÜSTRA an jedem Adventssonntag die Scheinwerfer einer Stadtbahn strahlen. Erst eine, dann zwei, dann drei, dann vier – Licht und Glanz in die dunkle Jahreszeit bringen, das können wir.

Foto: Florian Arp





Die Fahrzeuge der ÜSTRA werden nachts für den nächsten Tag fit gemacht.

## Die ÜSTRA Nachtschwärmer: ein Besuch in der Werkstatt

Wenn Hannover es sich gegen 21 Uhr nach Feierabend bereits auf dem Sofa gemütlich gemacht hat, geht es für die ÜSTRA Kolleginnen und Kollegen in den Betriebswerkstätten im Bus- und Stadtbahnbereich mit der Arbeit erst los. Das ÜSTRA Profil hat die Sicherheitsschuhe geschnürt, um einen nächtlichen Blick hinter die Werkstattkulissen zu werfen.

Draußen ist es klirrend kalt und duster, wenn in den Wintermonaten der Arbeitsbeginn in den Buswerkstätten auf den Betriebshöfen in Vahrenwald und Mittelfeld startet. Ein Heißgetränk gehört demzufolge bei allen Kolleginnen und Kollegen zum Schichtstart dazu, während sie sich in der Werkstatt zunächst einen Überblick verschaffen. E-Mails der vorherigen Schicht wollen gesichtet, Unfall- und Schadensmeldungen müssen aufgenommen und Material bestellt werden. Die ÜSTRA Busflotte war den ganzen Tag auf Han-

novers Straßen unterwegs. Zur nächtlichen Betriebspause laufen die „KOM“ – die Kraftomnibusse – auf den Betriebshöfen ein und haben sich ein wenig Buswellness verdient. Um bei über 200 Bussen den Überblick zu behalten, arbeiten die Kolleginnen und Kollegen aus den Werkstätten mit dem sogenannten Betriebshofmanagementsystem – dem „BMS“. Das Programm zeigt digital den Aufbau des Betriebshofs: die Einlaufspuren, die Auslaufspuren, die Stellplätze in der Werkstatt und eben die sich auf dem Hof befindenden

Busse. Somit dient das „BMS“ in der Buswerkstatt als Übersichts- und Dispositionstool für die „KOM“.

Auf den Stadtbahnbetriebshöfen Glocksee, Döhren und Leinhausen sieht der Schichtbeginn für die Frauen und Männer in den Betriebswerkstätten ähnlich aus. Denn das „BMS“ ist auch ihnen ein Begriff. Nachdem die Fahrerinnen und Fahrer die „Einläufer“ – also die Stadtbahnen, die zurück auf den Hof kommen – auf dem vom „BMS“ zugewiesenen Gleis abstellen, können auch die Handwerkerinnen und Handwerker sehen, welcher Wagen „zu Hause“ ist. Je nach Hof sind von Sonntag bis Donnerstag dann bis zu 123 Stadtbahnen eingelaufen. In den Nächten von Freitag auf Sonntag ruht der ÜSTRA Betrieb nicht komplett, da die Bahnen im sogenannten NachtSternverkehr auf Strecke bleiben.

Über das Managementsystem und die Meldungen des Fahrpersonals erfahren die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus den Werkstätten dann, was es in der Nachtschicht konkret zu tun gibt. In der Werkstatt auf dem Betriebshof Döhren ist ein TW 3000 auf Gleis 5 eingefahren. Auf dem Wagenzettel steht, was auch das orangefarbene Schild an der rechten

vorderen Tür verrät: Türstörung. Ein Kollege schaut sich vor Ort den Wagen genau an, öffnet die Deckenklappe rechts neben der Tür. Dort befindet sich die Türsteuerung und er kann überprüfen, wo genau das Problem liegt. Er lässt die Tür auf- und zugehen. Einmal. Zweimal. Die Tür läuft ge-



Kleine Reparaturen können in der Nachtschicht von den Kolleginnen und Kollegen wie Katharina Schaffer sofort erledigt werden.





Damit die Fahrzeuge morgens sauber vom Hof rollen, werden sie bei Bedarf durch die Waschanlage gefahren.

schmeidig auf – und eben auch wieder zu. Von einer Störung ist nichts zu sehen. Was tun? Ist es nur ein Zufall, dass alles reibungslos geht, oder wird die Tür morgen auf Strecke wieder Probleme machen? Zur Sicherheit wird die Tür einer gründlichen Prüfung unterzogen, alle Überwachungseinrichtungen kontrolliert und die Tür mehrmals geöffnet und geschlossen.

In der Regel können kleinere Störungen innerhalb der Nachtschicht behoben werden. Nur in Ausnahmefällen sind die Reparaturen so umfangreich, dass die Fahrzeuge bis zum nächsten Morgen warten müssen. Dabei ist es immer ein Abwägen: Investieren wir noch eine halbe Stunde in die Fehlersuche und -behebung oder geben wir es an die Frühschicht weiter? Fakt ist, am nächsten Morgen werden die Wagen wieder gebraucht, denn Hannover will zur Schule, zur Arbeit oder – nach einer Nachtschicht – endlich nach Hause ins Bett.

Auf dem Betriebshof Glocksee widmet sich das Werkstattpersonal gerade einer silbernen Stadtbahn. Diese hat ein Problem mit der Niveauregulierung. Um den TW 2000 möglichst barrierefrei an die Hochbahnsteige anzupassen, kann der über die Niveauregulierung „hoch- beziehungsweise heruntergepumpt“ werden. Hier scheint jedoch ein Fehler vorzuliegen. Die Kolleginnen und Kollegen nehmen den Wagen genau unter die Lupe und stellen fest: Das bekommen wir heute Nacht nicht repariert. Darum kümmert sich morgen die Frühschicht. Damit ist der Wagen zwar einen Tag „außer Betrieb“, aber so können die Mitarbeitenden in Ruhe die Fehler diagnostizieren und beheben.

#### Reinigung, Wartung und Pflege für ÜSTRA Busse und Bahnen

Zurück in der Buswerkstatt: Wenn die Fahrzeuge nachts auf dem Betriebshof einlaufen, symbolisieren im Managementsystem unterschiedliche Farben den Fahrzeugstatus: Muss der Bus getankt werden, liegt eine Störung vor oder sind Reparaturarbeiten notwendig? Je nach Farbe der einlaufenden Busse wird die Werkstatt tätig. Was genau in einer Schicht passiert, kann im Vorfeld nicht geplant werden. So was nennt man bei der ÜSTRA: „Leben in der Lage.“ Tanken, Fegen, Mülleimer leeren und kleinere Reparaturen gehören zum Tagesgeschäft der Servicekräfte aus dem Team „Fahr-Fertig-Machen“. Größere Reparaturarbeiten und Störungsbeseitigungen sowie Wartungsarbeiten werden bei Bedarf ebenfalls direkt in der Buswerkstatt durchgeführt. Dazu gehören der turnusgemäße Ölwechsel samt Öl- und Kraftstofffilter, der Austausch der Pollenfilter oder die Überprüfung der Batterie. Nach der Wartung geht es für die Busse in die Waschanlage, sodass das Fahrzeug gewartet und sauber für den morgendlichen Auslauf bereitgestellt werden kann.

Auf den Stadtbahnbetriebshöfen herrscht reges Treiben, denn einige Wagen müssen vom Hof erst einmal in die Werkstatt gefahren werden. Dann kann der Brems sand aufgefüllt oder eine Reparatur ausgeführt werden. Auf dem Wagenzettel vermerkt das Fahrpersonal noch kleinere Probleme am Wagen. So kann die Werkstatt nachts bei Bedarf schnell den Scheibenwischer tauschen oder die Tür zum Fahrerstand ölen. Für die Fahrzeuge, die auf dem Betriebshof Buchholz, einer Außenstelle von Glocksee, einlaufen, gibt es einen be-



In den Stadtbahnen muss der Brems sand nachgefüllt werden.

sonderen Service: Auf Buchholz ist keine richtige Werkstatt vorhanden. Läuft hier eine Bahn mit erhöhtem Pflegebedarf ein, wird sie gegen einen Zug von Glocksee ausgetauscht. Die Kolleginnen und Kollegen der Werkstatt fahren dann als „Dienstwagen“ durchs Netz und bringen die Züge an ihren Auslaufort.

Damit die Stadtbahnen morgens auch wieder glänzen, sind die Reinigungsteams der protec Service GmbH jede Nacht auf den Stadtbahn-Betriebshöfen unterwegs. Sie putzen die Fenster, Haltestangen und Sitze, wischen den Boden und reinigen die Fahrerstände. Für die Außenreinigung fahren die Mitarbeitenden der Werkstätten in die Waschanlagen, die sowohl auf Glocksee, Döhren und Leinhausen vorhanden sind und ganz im Sinne der Nachhaltigkeit mit Regenwasser waschen.

#### „Fahr schon mal den Wagen vor“

Wenn die Busse wieder einsatzbereit sind, werden sie in der Fahrzeughalle für die Fahrerinnen und Fahrer der Frühschicht bereitgestellt. Dafür muss jedoch einiges beachtet werden: Auf manchen Strecken fahren Solo- auf anderen Gelenkbusse. Auf manchen Linien kommen Hybrid-, auf anderen reine Elektrobusse zum Einsatz. Die Werbebelegung der Fahrzeuge spielt bei der Disposition ebenfalls eine Rolle. Demzufolge sollten Busse mit sprintH Werbung wenn möglich auf den sprintH Linien eingesetzt werden. Während der Planung müssen jedoch auch die Durchfahrts- und Auslaufwege auf dem Hof beachtet werden. Die Busse stehen



Die Werkstatt-Mitarbeitenden sind gut ausgerüstet.

in den Fahrzeughallen dicht an dicht hintereinander, auf mehrere Spuren aufgeteilt. Demzufolge ist es notwendig, dass die Fahrzeuge so gestaffelt werden, dass sie planmäßig nacheinander die Halle verlassen, ohne dass auf engem Raum großartig rangiert werden muss.

Auf den Stadtbahnbetriebshöfen neigt sich der Arbeitstag dem Ende entgegen. Auf der Zielgeraden der Nachtschicht stehen die Wagen auf den Gleisen wieder bereit, um ab circa 4 Uhr morgens auszulaufen. Die Handwerkerinnen und Handwerker auf Glocksee räumen das Werkzeug zusammen und treffen die Kolleginnen und Kollegen der Frühschicht für die Übergabe. Der TW 2000 mit dem Problem der Niveauregulierung steht ja immer noch auf dem Werkstattgleis.

6 Uhr morgens: Während die Region Hannover langsam erwacht, endet für die Kolleginnen und Kollegen aus den ÜSTRA Betriebswerkstätten die Schicht. Für sie war es dann eine erfolgreiche Nacht, wenn die Fahrzeuge den Betriebshof in jederlei Hinsicht in einem top Zustand verlassen, um Hannover am nächsten Morgen wieder in den Tag zu bringen.

Bianca Stumpf und Christine Wendel



Zuwachs für Hannovers Stadtbahn-Flotte:

# Der TW 4000 kommt

Die Stadtbahn-Familie der ÜSTRA bekommt Nachwuchs: Die Familiengeschichte, die mit dem TW 6000 im Jahr 1974 begann, 1997 mit dem TW 2000 und 2015 mit dem TW 3000 fortgesetzt wurde, bekommt 2025 das nächste Kapitel. Dann werden die ersten neuen Wagen des TW 4000 nach Hannover geliefert.

● Schon jetzt steht fest: Es wird die Stadtbahn mit dem weitesten Weg in die niedersächsische Landeshauptstadt, denn als Ergebnis eines Ausschreibeverfahrens hat die ÜSTRA dem spanischen Hersteller – Achtung Zungenbrecher – Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (kurz: CAF) den Zuschlag zum Bau der neuen hochflurigen Stadtbahnen erteilt. CAF hat seinen Sitz in Beasain im spanischen Baskenland – nach Hannover sind es von dort rund 1.600 Kilometer. Die ersten zunächst 42 neuen TW 4000 sind bereits bestellt. Der Auftrag über die 42 Fahrzeuge hat ein Gesamtvolumen von 149,98 Millionen Euro. Ein Förderbescheid der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) liegt bereits vor, die LNVG fördert diese Investition mit 67,3 Millionen Euro. Wenn alles reibungslos läuft, sollen im Jahr 2026 alle 42

Fahrzeuge im Einsatz sein. „Die neue Stadtbahn TW 4000 ist von zentraler Bedeutung für die Verkehrswende und stellt ein notwendiges Projekt dar, um den künftigen Anforderungen an den öffentlichen Nahverkehr in Hannover gerecht zu werden“, sagt der ÜSTRA Aufsichtsratschef und Verkehrsdezernent der Region Hannover, Ulf-Birger Franz. Alle Stadtbahnen der ÜSTRA haben nicht nur unzählige Fahrgäste sicher und zuverlässig befördert, sie haben das Bild von Stadt und Region auch nachhaltig geprägt, am meisten vermutlich die „Grüne“, der TW 6000. Mit dem TW 4000 wird es bald einen neuen Hingucker geben, der ebenfalls Akzente setzen wird. Und den hoffentlich viele Hannoveranerinnen und Hannoveraner schnell in ihr Herz schließen werden.

Heiko Rehberg



## Der Hersteller

Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles wurde 1917 gegründet, ist seit den 1990er-Jahren auch international tätig und hat sich in Deutschland bereits einen guten Ruf erworben. Neben dem mit den deutschen Verkehrsverbänden VRR und NWL unterzeichneten Vertrag über die Lieferung von 73 batteriebetriebenen Regionaltriebzügen wurden Aufträge für 51 Straßenbahnen für die Ruhrbahn und 22 Stadtbahnen für Bonn unterzeichnet. In Freiburg fahren bereits seit mehreren Jahren Straßenbahnwagen von CAF. Seit 2018 gehört der polnische Omnibushersteller Solaris mehrheitlich zum CAF-Konzern.

## 3 Fragen an ...

Denise Hain  
ÜSTRA Arbeitsdirektorin und  
Vorständin für Betrieb und Personal

**ÜSTRA Profil:** Eine neue Stadtbahn kommt – was bedeutet das für die älteren Stadtbahngenerationen?

**Hain:** Mit dem neuen TW 4000 sollen sowohl die nicht barrierefreien grünen TW 6000 als auch perspektivisch die silbernen TW 2000 ersetzt werden. Der TW 4000 soll durch Gewichtsreduzierung und eine verbesserte Rückspeisetechnik den Energiebedarf senken und das Kundenerlebnis verbessern, insbesondere im Hinblick auf Barrierefreiheit, Fahrgastinformation und Komfort.

**ÜSTRA Profil:** Ohne zu viel zu verraten: Auf was können sich Fahrgäste freuen beim TW 4000?

**Hain:** Der TW 4000 wird nicht nur mit fortschrittlichen hohen Sicherheitsstandards, sondern auch mit zahlreichen technischen Innovationen neue Maßstäbe im Stadtbahnbetrieb definieren.

**ÜSTRA Profil:** Hilft eine neue Stadtbahn beim wichtigen Thema, neues Fahrpersonal zu bekommen?

**Hain:** Auf jeden Fall, der Reiz, die neue Stadtbahn fahren zu wollen, gibt uns auch bei der Personalsuche in den kommenden Jahren zusätzlich starke Argumente. Als attraktive Arbeitgeberin ist es der ÜSTRA besonders wichtig, auch für ihre Fahrerinnen und Fahrer einen modernen Arbeitsplatz anzubieten.





ÜSTRA Vorständin Denise Hain und Moritz Meyer, Kinderschutzallianz, erklären das GVH Kundenzentrum zur „Kinder:Schutzinsel“

„Kindern ein sicheres Umfeld bieten“

## Die ÜSTRA wird zur Kinder:Schutzinsel

Waren Sie in den vergangenen Tagen einmal bei der ÜSTRA in der Hauptverwaltung am Hohen Ufer, im GVH Kundenzentrum an der Karmarschstraße oder auf den Stadtbahn-Betriebshöfen Glocksee, Döhren oder Leinhausen? Dann ist Ihnen an prominenter Stelle sicherlich ein ovaler Aufkleber mit dem Logo „Kinder:Schutzinsel“ aufgefallen. Das würde uns sehr freuen, denn Auffallen ist in dem Fall erwünscht.

Seit November beteiligt sich die ÜSTRA an dem von der Kinderschutzallianz ins Leben gerufenen Projekt der „Kinder:Schutzinseln“. Seit ihrer Gründung 2020 setzt sich die Allianz gemeinsam mit dem niedersächsischen Innenministerium vor allem gegen sexualisierte Gewalt an Kindern und Jugendlichen ein. Bei den Schutzinseln geht es jedoch nicht nur um Hilfe bei ernster Gefahr, sie sind auch erste Anlaufstelle bei ganz alltäglichen Problemen. „Wir sind uns unserer Verantwortung

bewusst und wollen einen Teil dazu beitragen, Kindern ein sicheres Umfeld zu bieten, wenn sie in Notsituationen geraten“, sagt Denise Hain, ÜSTRA Arbeitsdirektorin und Vorständin für Betrieb und Personal.

Um unbürokratisch helfen zu können, hat die ÜSTRA ihre Mitarbeitenden gezielt geschult. So wurden beispielsweise im Kundenzentrum alle Beratenden zu dem Thema aufgeklärt, zusätzlich wurden Plakate mit den Handlungsanweisungen aufgehängt. „Es war uns wichtig, alle betroffenen Kolleginnen und Kollegen, von den Betriebshofleitenden, über das Personal im Kundenzentrum bis hin zu unseren Pförtnerinnen und Pförtnern zu sensibilisieren, damit sie sich für den Ernstfall gut gewappnet fühlen und den Kindern eine gute erste Anlaufstelle sein können“, berichtet Hain.

Heiko Rehberg

„Gratis Fahr'n-Tag“

## Erfolgreiche Werbung für den Nahverkehr

Auch die zweite Auflage war eine Erfolgsgeschichte: Nach der rundum gelungenen Premiere 2019 sorgte auch die Neuauflage des sogenannten „Gratis-Fahr'n-Tages“ in der Region Hannover für zufriedene Gesichter: Im Vergleich zu anderen Adventssamstagen nutzten stolze 30 Prozent mehr Fahrgäste am Gratis-Fahr'n-Tag die Möglichkeit, den ganzen Tag kostenfrei mit Bussen, Bahnen und Nahverkehrszügen im gesamten Großraum-Verkehr Hannover (GVH) unterwegs zu sein. Und es waren sogar mehr Menschen als 2019 in der hannoverschen Innenstadt.

Werbung machen für die Verkehrswende – diesen Wunsch hatte GVH Geschäftsführer Ulf-Birger Franz im Vorfeld geäußert, und wie 2019 ging er in Erfüllung. Die ÜSTRA unterstrich an diesem Tag ihre Leistungsfähigkeit und es waren sogar mehr Menschen als 2019 in der hannoverschen Innenstadt. Am GVH Stand in der Karmarschstraße war von morgens bis nachmittags immer etwas los. Dort gab es nicht nur Wissenswertes aus der Nahverkehrswelt, sondern es ging auch sportlich zu: Die Maskottchen Eddi von Hannover 96 und Hector von den Recken begeisterten vor allem die jungen Besucherinnen und Besucher. „Unser ÖPNV-Aktionstag war ein Statement für die Verkehrswende“, sagt Franz.

Heiko Rehberg



Der „Gratis-Fahr'n-Tag“ war ein voller Erfolg.

## Die ÜSTRA bekommt neue Fahrkartenautomaten

Mit dieser Frage könnte man auch eine hannoversche Quizversion bereichern. Sie kommt aus dem Spezialgebiet Nahverkehr und lautet: Seit wann sind die derzeitigen Fahrkartenautomaten der ÜSTRA eigentlich im Einsatz? Unzählige Menschen in der Region Hannover kennen diese Automaten, und wie wichtig und gefragt sie auch in Zeiten der Digitalisierung noch immer sind, haben zuletzt die Verkaufszahlen der 9-Euro-Tickets eindrucksvoll bewiesen. 2007 lautet übrigens die richtige Quiz-Antwort – und die führt automatisch zu der Erkenntnis: Es ist Zeit für eine neue Generation von Fahrkartenautomaten.

Im Frühjahr 2024 – die nächste markante Zahl – sollen die insgesamt 312 neuen Fahrkartenautomaten im gesamten Streckennetz in Betrieb gehen, gebaut

werden sie von der ICA Traffic GmbH aus Dortmund, die gemeinsam mit der ÜSTRA bereits an einem Prototypen arbeitet. Wichtig für die Fahrgäste: An allen Haltestellen wird es weiterhin die Möglichkeit geben, sowohl mit Karte als auch mit Bargeld zu bezahlen. Gleichzeitig wird die Anzahl der Automaten erhöht, an denen ausschließlich bargeldlos bezahlt werden kann. „So wollen wir einen weiteren Schritt Richtung Digitalisierung gehen, ohne alternative Vertriebswege außer Acht zu lassen“, sagt Elke Maria van Zadel, Vorstandsvorsitzende der ÜSTRA. Im Onlineshop „Modellland“ gibt es den ÜSTRA Fahrkartenautomaten im Maßstab 1:87 übrigens für 11,45 Euro mit einer sehr schönen Beschreibung: „Ein absolutes Szenarium auf jeder Modellanlage – ein echter Hingucker für den Modellbauer.“ Daran wird sich ab 2024 gewiss nichts ändern.

Heiko Rehberg



Die bisherigen Automaten werden durch moderne Geräte ersetzt.



Ausbau der Barrierefreiheit:

## Neuer Hochbahnsteig in Rethen

Das Stadtbahnnetz in der Region Hannover wird Stück für Stück noch barrierefreier: Mit dem neuen Hochbahnsteig an der Haltestelle „Rethen/Steinfeld“ auf der Linie 2, können die ÜSTRA Fahrgäste mittlerweile an 162 der insgesamt 195 Haltestellen und Stationen barrierefrei ein- und aussteigen.

●● Im Rahmen der Eröffnungsfeier zum neuen Bahnsteig betonte Ulf-Birger Franz, Verkehrsdezernent der Region Hannover und ÜSTRA Aufsichtsratsvorsitzender, dass die Barrierefreiheit im Streckennetz in den kommenden Jahren weiter ausgebaut werde: „Unser Ziel ist die Barrierefreiheit auf allen Stadtbahnlinien bis zum Jahr 2030. Wir wollen die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel für unsere Einwohnerinnen und Einwohner so einfach wie möglich machen. Dies gilt für Menschen mit Handicaps, aber auch für andere Fahrgastgruppen. Insbesondere Kinder und ältere Menschen sind auf einen sicheren und barrierefreien Einstieg angewiesen.“ Um diesen Plan in die Tat umzusetzen, gehen die Arbeiten im Streckennetz weiter: Die infra – Eigentümerin des Stadtbahnnetzes, inklusive aller Haltestellen und



Der neue Hochbahnsteig garantiert einen barrierefreien Ein- und Ausstieg.

Stationen – nimmt in Rethen und Gleidingen die nächsten zwei Projekte in Angriff: „Die südliche Nachbarhaltestelle ‚Rethen/Pattenser Straße‘ wird als Neubau künftig die bisherigen Haltestellen ‚Rethen/Nord‘ und ‚Rethen‘ ersetzen und in Gleidingen entsteht ein Hochbahnsteig mit einem zusätzlichen Kehrgleis, sodass die Linie 2 ab Anfang 2024 nicht mehr in ‚Rethen‘ endet, sondern bis zum neuen Endpunkt ‚Gleidingen‘ verlängert wird“, erklärte infra Geschäftsführer Christian Weske.

### Ein hochmoderner Hochbahnsteig in Rethen

Der neue Hochbahnsteig an der Haltestelle „Rethen/Steinfeld“ ist 70 Meter lang und vier Meter breit. Zur Ausstattung der modernen Haltestelle gehören neben zwei Rampen ein Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten, ein Fahrkartenautomat, Notruf- und Infosäulen sowie digitale Zugzielanzeigen. Die Kosten für den Bau belaufen sich auf insgesamt rund 4,2 Millionen Euro. Neben dem Land Niedersachsen mit 2,3 Millionen Euro beteiligte sich die Region Hannover mit 1,9 Millionen Euro an der Finanzierung. ÜSTRA Stadtbahnchef Johannes Gregor

ist über den voranschreitenden Ausbau der Barrierefreiheit ebenfalls erfreut: „Mit dem Hochbahnsteig ‚Rethen/Steinfeld‘ sind auf der Linie 2 in Richtung Norden nun alle Haltestellen bis zum Endpunkt ‚Alte Heide‘ barrierefrei.“

### Barrierefreiheit im gesamten Streckennetz schreitet voran

Wenn man einen Blick auf das gesamte Streckennetz wirft, sind mittlerweile sechs ÜSTRA Stadtbahnlinien komplett barrierefrei umgebaut – und es geht noch weiter: Die Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen, inklusive barrierefreier Haltestellen, wird 2023 in Betrieb genommen. Im hannoverschen Stadtteil Badenstedt laufen auf der Strecke der Linie 9 aktuell gebündelt die Arbeiten an mehreren Projekten.

### Neue Ampeln und Türtaster an den Stadtbahnen

Hochbahnsteige allein sorgen jedoch noch nicht für einen barrierefreien Nahverkehr. Deshalb wurden auch die angrenzenden Ampelanlagen an der Haltestelle „Rethen/Steinfeld“ erneuert. Die Ampel sendet ab sofort zum Beispiel akustische Signale für Menschen mit Sehbehinderung. An den ÜSTRA Fahrzeugen selbst kommt es ebenfalls zu einer barrierefreien Erneuerung: Die Stadtbahnen des Typs TW 2000 werden mit neuen Türtastern ausgestattet. Die Taster an den sogenannten Silberpfeilen sind zukünftig größer, heller und mit erhabenen Drucksymbolen versehen. Akustische Hinweise und ein orangefarbener Außenring sorgen dafür, dass der Türtaster zum Öffnen der Stadtbahntüren leichter zu erkennen ist. Das Tastermodell hat sich bereits beim neuesten Stadtbahntyp TW 3000 bewährt und sorgt für einen weiteren kleinen Baustein zu einem vollkommen barrierefreien Nahverkehr in der Region Hannover.

Timo Wegner



Die persönliche Beratung im Kundenzentrum wurde mit gut bewertet.

ÖPNV-Kundenbarometer:

## Die ÜSTRA ist „sehr gut“

●● Der Vergleich ist vielleicht etwas gewagt, aber trotzdem anschaulich: In der Fußball-Bundesliga kämpfen 18 Klubs um die deutsche Meisterschaft, wer am Ende der Saison die Plätze 5 und 6 belegt, darf im neuen Spieljahr in der Europa League spielen. Das ÖPNV-Kundenbarometer des Marktforschungsinstituts Kantar ist wie die Bundesliga ein Wettbewerb, Teilnehmende sind natürlich nicht Fußballklubs, sondern insgesamt 35 Verkehrsunternehmen. In der Kundenbarometer-„Saison“ 2022 belegte die ÜSTRA mit dem Prädikat „sehr gut“ den 6. Platz, ein – um beim Bundesligabilid zu bleiben – Europa-League-Rang.

40 Leistungsmerkmale, die alle wichtigen Bereiche der „Customer Experience“ im ÖPNV abdecken, standen im Fokus der Untersuchung. Bei der für Fahrgäste wichtigen Kategorie „Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit“ war nur ein Verkehrsunternehmen in Deutschland besser als die ÜSTRA, die mit dem Prädikat „sehr gut“ einen tollen 2. Platz belegte. Auch bei den Informationen in den Fahrzeugen zu Verspätungen

oder Störungen wurde die ÜSTRA Zweite. Bei den Themen „Anschlüsse“, „Taktfrequenz“ und „Schnelligkeit“ sowie „Aktivitäten zur Umweltschonung“ und bei „privaten Fahrkartenverkaufsstellen“ landete die ÜSTRA als jeweils Dritte gleich fünf weitere Male auf dem Treppchen.

„92,5 Prozent der Fahrgäste würden die ÜSTRA weiterempfehlen, das ist ein schönes Kompliment für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter“, sagt Denise Hain, ÜSTRA Arbeitsdirektorin und Vorständin für Betrieb und Personal.

Das Linien- und Streckennetz der ÜSTRA sowie der Kauf und die Nutzung von Fahrkarten mit der GVH App wurden von den befragten Fahrgästen als „sehr gut“ bewertet. Als „gut“ beurteilten die Fahrgäste zudem die Informationen in den Stadtbahnen und Bussen der ÜSTRA. Sehr erfreulich außerdem: Die Freundlichkeit des Personals wurde mit „gut“ eingestuft, genau wie die persönliche Beratung im von der ÜSTRA betriebenen GVH Kundenzentrum in der Karmarschstraße.

Heiko Rehberg

### Das ÖPNV-Kundenbarometer ...

... ist eine repräsentative Befragung des Marktforschungsinstituts Kantar, das seit mehr als 20 Jahren regelmäßig die Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem öffentlichen Nahverkehr untersucht. Insgesamt 35 Verkehrsunternehmen haben sich 2022 daran beteiligt. Vom 1. Juni bis 31. August wurden insgesamt 21.000 Interviews geführt. Für die ÜSTRA wurden 1.008 Fahrgäste interviewt.





Der Sonderzug der ÜSTRA zwischen Steintor und Kröpcke unterwegs im Advent 1952.

## HISTORISCH



Begleitung des Märchenzuges 1952: Gretel, Hänsel und der Weihnachtsmann.

# Hänsel, Gretel und der Mann an der Kurbel

●● Vor 70 Jahren machte die ÜSTRA Kinderträume wahr: Sie brachte Ausflüge mit dem Weihnachtsmann in der Straßenbahn auf die Schiene, quer durch Hannover. In den vier Jahren von 1952 bis 1955 ließ das Unternehmen damals eine mehrfach umdekorierte Bahn in der Adventszeit rollen, Start jeweils um den Nikolaustag. Zehntausende fuhren mit in Märchenzug, Zauber-Bahn und Orient-Express.

Die ÜSTRA hat in den vergangenen 130 Jahren so manches in Bewegung gebracht. Menschen und Güter, Busse, Bahnen und Boote. Stadt und Region. Großeltern, Eltern und Kinder. Für die gab es 1952, vor jetzt 70 Jahren, eine besondere Überraschung: „Die Straßenbahn“ machte den jüngsten unter ihren Fahrgästen ein Geschenk. Weite Teile der Stadt lagen noch in Trümmern, waren Brache oder Baustelle. Straßenbahndirektor Dr. Philipp Kremer – stets nah am Betrieb und an den Menschen – hatte darum, so wird berichtet, ein paar Tage vor Nikolaus 1952 eine Idee: Er wollte Farbe in die Stadt, Licht ins Dunkel und Glanz in die Kinderaugen bringen. So wurde kurzerhand eine Straßenbahn zur „Fahrenden Spielzeugschachtel“ von der Werkstatt umgestaltet – aus der Blumenbahn des Vorjahres. Advent 1952, das hieß Mitfahren und Träumen.

### Kekse aus der Straßenbahn

Am 5. Dezember 1952 wurde der bunte Zug an der Ihmestraße vorgestellt. Gerade eben war er fertig geworden, dunkelblau lackiert und rundum mit typischen Spielzeugmotiven verziert. Zeitungen berichteten. Der in der ÜSTRA gefundene Name „Fahrende Spielzeugschachtel“ wich schnell der Bezeichnung „Märchenzug“. Denn der Zugführer (Schaffner) war als Hänsel verkleidet – Kniebundhose, weiße Bluse, grüner Wams –, zwei Schaffnerinnen als Gretel, mit weißer Bluse zu Rock und Schürze. An der Kurbel arbeitete der Weihnachtsmann. Unverkennbar. Unterwegs wurden in den Wagen Kekse verteilt. Zwei Zugmannschaften gab es, vier Damen und vier Herren. Die Kostüme hatte die straßenbahneigene Schneiderei gefertigt.

18 Tage lang, vom Nikolaustag am 6. bis zum 23. Dezember, war der Sonderzug jeweils von 14 bis 19 Uhr im Netz unterwegs. Im täglichen Wechsel wurden mehrere Strecken befahren. 15 Pfennige kostete die Mitfahrt in der ganz eigenen Atmosphäre des innen mit Tannenzweigen geschmückten Märchenzuges. Weihnachtsmann Fritz Weber gab der Hannoverischen Allgemeinen Zeitung ein Interview. Ein Mutter-Tochter-Paar fuhr gleich sechs Runden am Stück mit. Verzückte Blicke soll es auch bei Eltern und Passanten gegeben haben.

### Von Rotkäppchen zum Orient-Express

Auch ab dem Nikolaustag 1953 fuhr wieder eine Märchenbahn, mit neuen Motiven und einer Zugmannschaft aus Rotkäppchen, Hänsel, dem Jäger aus Schneewittchen und dem Koch aus Dornröschen an der Kurbel. Dazu gab es eine Tombola mit 100 Preisen und 30.000 gezählte Mitfahrende. Viele deutsche Zeitungen sollen berichtet haben. 1954 folgte die Zauber-Bahn Sim-sala-bim mit Tiermotiven und „orientalischer Farbenpracht“, einem Maharadscha als Fahrer, schaffnernden „Haremsdamen“ und zusätzlich einem mitfahrenden Zauberer. Arbeitstitel war sogar „Zug der tausend Wunder“. 1955 fuhr er – leicht verändert – erneut, nun als „Orient-Express“. Der letzte Bericht über einen Vorweihnachts-Einsatz des bunten Zuges im Nachrichtenblatt 12/1955 der ÜSTRA schließt zeitlos: „Besonders aber konnte man sich darüber freuen, dass ein Betrieb, der gerade in der heutigen Zeit zu kämpfen hat und mit jedem Pfennig rechnen muß, in solch einer netten Weise sein Herz für die jüngsten Kunden zeigt“. Fantasie, Freude und

Engagement vieler Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hatten es möglich gemacht. Nach diesem letzten Einsatz wurde der bunte Zug allerdings endgültig entzaubert. Zufall oder nicht: Mit dem Jahr 1955 endete auch die Amtszeit von Direktor Philipp Kremer.

Achim Uhlenhut



Sonnabend, 6. Dezember 1952



### Umsteiger bei Hänsel und Gretel

Langsam wächst die weihnachtliche Stimmung. — Zum Nikolaustag tut nun auch die ÜSTRA ein Uebrigtes, die Vorfreude der Kinder noch zu steigern. Sie sagte sich nämlich: „Wozu brauchen wir im Winter einen Blumenzug?“ und machte daraus die Märchenbahn. Viele fleißige Hände haben daran gearbeitet, die Wagen entsprechend herzurichten, und sie haben es gerade noch rechtzeitig geschafft. Die Farbe wird sicher trocken sein, wenn die Bahn heute zwischen 14 und 19 Uhr als Einlegewagen auf der Strecke Nordhafen und Mittelfeld fährt. Bis Weihnachten wird die Märchenbahn dann jeden Tag auf einer anderen Strecke verkehren, so daß alle einmal die Gelegenheit haben, vom Nikolaus höchst persönlich gefahren zu werden und seinen Fahrschein von Hänsel und Gretel zu bekommen.

So sah zum Start am Nikolaustag 1952 der Zeichner der damaligen „Hannoverschen Presse“ den Märchenzug.





## Nicht nur eine Frage des Geldes

● Nachhaltiges Handeln bedeutet bei Unternehmen auch wirtschaftlich umsichtig und kostenbewusst zu agieren. Bei der ÜSTRA ist dies von besonderer Bedeutung, da sie durch öffentliche Beträge finanziert wird, die es sorgsam einzusetzen gilt.

Öffentlicher Nahverkehr ist ein Verlustgeschäft. Das ist nicht nur in Hannover so und lässt sich leicht erklären: Die Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Personal lassen sich rein über Einnahmen aus Fahrtenverkäufen nicht decken, zumindest nicht, wenn die Preise für die Tickets sozial verträglich und bezahlbar sein sollen. Aus diesem Grund hat die ÜSTRA für eine stabile und zuverlässige Planung gemeinsam mit der Region Hannover als Auftraggeberin die dauerhafte Finanzierung des ÖPNV sichergestellt.

In einem Partnerschaftsvertrag, geschlossen 2008 von ÜSTRA, Region, Arbeitnehmervertretenden des Unternehmens sowie der Gewerkschaft ver.di, wurde der Grundstein für eine langfristige Betrauung der ÜSTRA mit den Verkehrsleistungen im Raum Hannover gelegt. Darin verpflichtet sich das Unternehmen zum wirtschaftlichen Handeln und stellt sich regelmäßig einem Marktvergleich, um den wirtschaftlichen Einsatz der Mittel zu gewährleisten. Dabei wird die Wirtschaftlichkeit über

die geleistete Produktivität erreicht, nicht jedoch über ein Absenken des Gehaltsniveaus.

Mit dem sogenannten Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) hat die Region Hannover im September 2015 die ÜSTRA mit der „Gewährleistung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehren im öffentlichen Personennahverkehr [...] im Großraum-Verkehr Hannover“ betraut. Der ÖDA läuft über 22,5 Jahre bis März 2038 und ermöglicht der ÜSTRA durch die sichere Beauftragung eine langfristige Planungssicherheit ihres Verkehrsangebots.

### Nachhaltige Beschaffung

Auch beim Einkauf übernimmt die ÜSTRA Verantwortung. Alle Beschaffungsmaßnahmen werden nach dem Grundsatz der Nachhaltigkeit durchgeführt, dazu zählen neben ökonomischen Aspekten auch soziale oder ökologische Faktoren. So

wird bei der gesamten Lieferkette zum Beispiel auf faire Arbeitsbedingungen und umweltverträgliche Prozesse geachtet.

Um große Investitionen wirtschaftlich sinnvoll zu ermöglichen, gibt es ein aktives Fördermittelmanagement bei der ÜSTRA. Die Mittel des Landes Niedersachsen, die über die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) bewilligt werden, nutzt das Unternehmen für neue Anschaffungen - zum Beispiel neuer Fahrzeuge - schon lange. Darüber hinaus rücken immer mehr Fördermittel des Bundes in den Blick, mit denen gezielt Projekte wie beispielsweise die Umsetzung der Elektrobusoffensive realisiert werden können.

### Grüne Finanzierung

Neben der Einhaltung von rechtlichen Regularien arbeitet die ÜSTRA auch aktiv an einem verantwortungsvollen Umgang mit Geldern. Dazu zählt beispielsweise das Green Banking Ranking, für welches das Unternehmen im September 2022 zertifiziert wurde. Durch die objektive und unabhängige Auskunft über ökologische und nachhaltige Bonität und Mittelverwendung erreicht die ÜSTRA eine bessere Transparenz gegenüber Investoren und Finanzierungspartnerinnen und -partnern, was ihre Reputation und Kreditwürdigkeit bei Finanzgebern positiv beeinflusst.

### Steigerung der Einnahmen

Im Großraum-Verkehr Hannover (GVH) kümmert sich die ÜSTRA um die Steigerung der Fahrgastzahlen und somit der Einnahmen durch Ticketverkäufe. Die Verbesserung der Attraktivität des Verkehrsangebots durch erhöhten Komfort in neuen Fahrzeugen, Streckenverlängerungen sowie spezielle Tarifmaßnahmen und – ein starker Kundendialog und -service sorgen dafür, die Aufgaben zu erfüllen.

Den Erfolg des nachhaltigen Wirtschaftens lässt sich anhand verschiedener Kriterien bewerten. Einerseits wirkt sich der Gewinn von Fördergeldern positiv auf die Wirtschaftszahlen des Unternehmens aus. Gleichzeitig kann erhoben werden, ob der jährliche Wirtschaftsplan sowie die im ÖDA definierten Sollkosten eingehalten wurden.

Das nachhaltige Wirtschaften passt sich damit ein in ein Gesamt-Unternehmenskonzept, das die zahlreichen Nachhaltigkeitsaktivitäten der ÜSTRA bündelt und hilft, in Region und Stadt Hannover das voranzutreiben, was mit dem Oberbegriff „Nachhaltige Mobilität“ treffend umschrieben ist. Ökonomische, ökologische oder soziale Nachhaltigkeit werden bei der ÜSTRA nicht isoliert, sondern zusammen betrachtet.

Ramona Reichel





9520

ÜSTRA

ÜSTRA  
ADVENTSKALENDER  
uestra.de

eCITARO

BEWIRB DICH JETZT - DENN  
KOLLEGINNEN UND KOLLEGEN  
KÖNNEN WIR UNS NICHT BACKEN!

24

D H XN 520

Region Hannover

