

# ÜSTRA Profil

Das ÜSTRA Magazin · Ausgabe 4/2021



## Offene Fenster

Mithilfe unterschiedlicher Testszenarien hat die ÜSTRA die Luftqualität in ihren Fahrzeugen untersucht.

Seite 7

## Offene Türen

Dank neuer Schutzscheiben ist der Vorneinstieg im Bus wieder möglich. Zudem können ab sofort Fahrkarten auch bargeldlos gekauft werden.

Seite 9

## Offene Augen und Ohren

Die ÜSTRA Funkwagen sind rund um die Uhr im Einsatz und arbeiten als verlängerter Arm der Betriebsleitstelle.

Seite 10

Seite 3	Grußwort
Seite 4	Alle Jahre wieder: der Fahrplanwechsel
Seite 6	ÖPNV-Kundenbarometer: Bestnote für die ÜSTRA
Seite 7	Corona-Untersuchung: Luftqualität in Bus und Bahn
Seite 8	News
Seite 9	VorneEinstieg: bargeldlos bezahlen im Bus
Seite 10	Serie: Hinter den Kulissen

## Impressum

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

**Verantwortlich:** Udo Iwannek

**Redaktion:** Mandy Hupe, Ramona Reichel, Timo Wegner

**Layout:** Sandra Beier, Elif Samast

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

**Fotos:** Florian Arp, ÜSTRA Archiv

**Titelfoto:** Florian Arp

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



Steffen Krach

(Foto: Anne Hufnagl)

## Das Ziel ist klar: Vorbildregion im ÖPNV

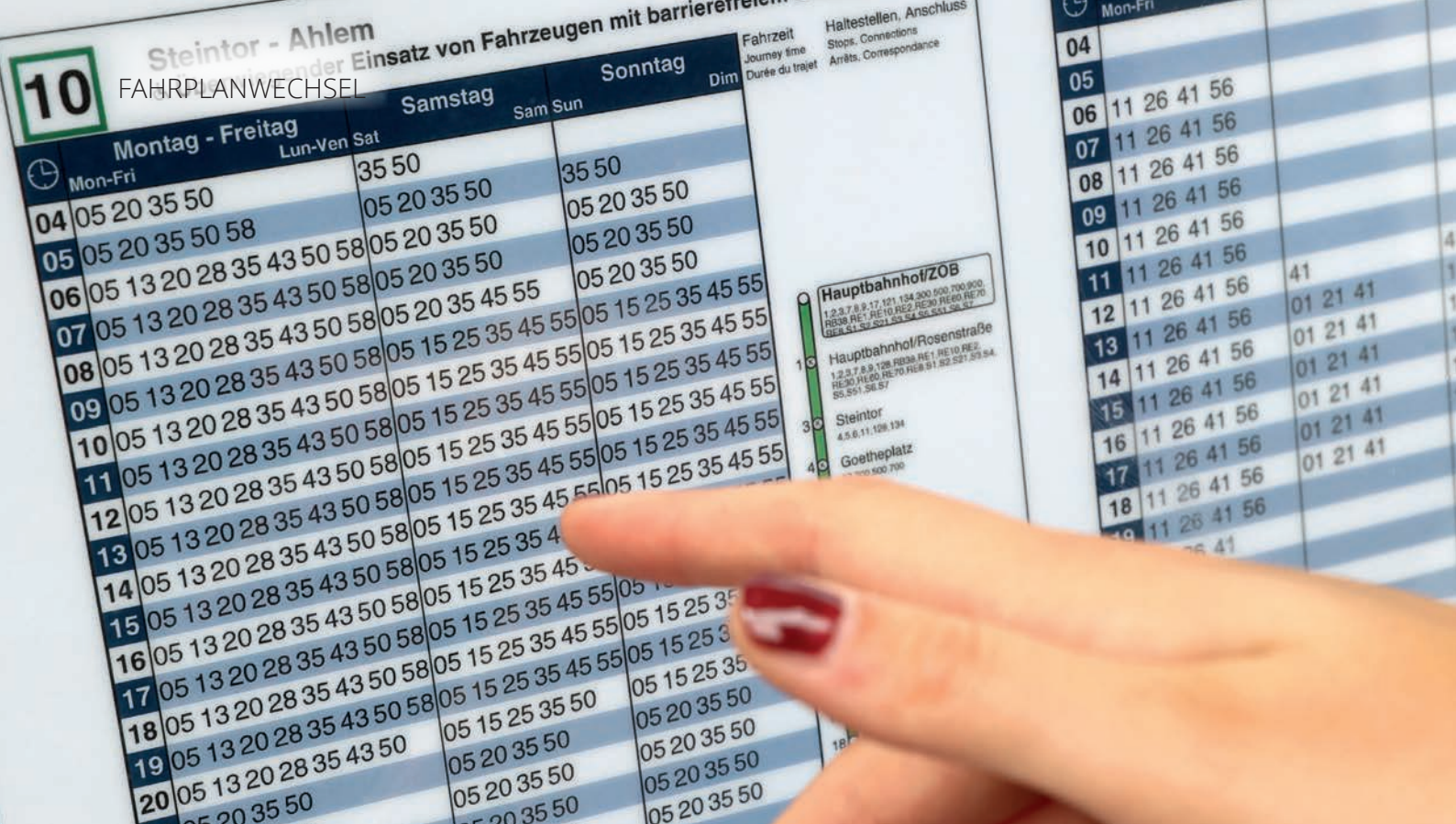
Blickt man auf die großen Fortschritte der Menschheit in ihrer jüngeren Geschichte zurück, werden wir feststellen, dass viele mit dem Thema der Mobilität in Verbindung stehen. Sei es die Erfindung des Rads, die Ausbreitung und Verfügbarkeit der Autos oder des Flugzeugverkehrs. Alle teilen dasselbe Schicksal: Sie waren einschneidend für den Fortschritt der Gesellschaft und prägen uns noch heute. Auch wenn wir davon sprechen, das Rad nicht immer neu erfinden zu müssen, können wir beim Thema Mobilität auch hier in der Region neue Maßstäbe setzen. Der öffentliche Personennahverkehr zum Beispiel bewegt täglich etwa 400.000 Menschen in der Region Hannover. Das entspricht rund einem Drittel aller Menschen, die hier leben. Aber ich bin sicher: Da geht noch mehr!

Innovation ist auch immer aus der Notwendigkeit zu Veränderungen entstanden. Es ist kein Geheimnis, dass unser Klima Schaden nimmt. Um unsere Existenzgrundlage zu retten, braucht es kluge Ideen in allen Bereichen des Lebens. Die vergangenen Jahrzehnte standen im Zeichen des Individualverkehrs, frei nach dem Motto „My car is my castle“. Jetzt beginnt allerdings eine Phase der Veränderung. Es ist an der Zeit, auf den Straßen den Platz gerechter zwischen den Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern zu verteilen. Für Fußgängerinnen und Fußgänger, für Menschen, die mit dem Rad unterwegs sind. Und hier kommt dem öffentlichen Personennahverkehr als Alternative zum eigenen Auto eine entscheidende Rolle zu.

Das Ziel ist klar: Jeder und jede muss Zugang zum ÖPNV der Zukunft haben. Dafür muss der öffentliche Personennahverkehr noch barriereärmer werden – und zwar in mehrfacher Hinsicht. Mit dem Ausbau der Hochbahnsteige in den vergangenen Jahrzehnten sind für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen physische Hürden abgebaut worden. Rund 70 Prozent aller Haltestellen sind inzwischen rollstuhl- und kinderwagengerecht. Es gilt aber gleichzeitig, wirtschaftliche Barrieren abzubauen. Hier spielt vor allem die Preisfrage eine Rolle. Wie teuer eine Fahrt ist, entscheidet maßgeblich darüber, wer Zugang zum ÖPNV hat.

Ich denke: 365 Euro im Jahr, ein Euro pro Tag, ist ein faires Angebot. Wie ein 365-Euro-Ticket aussehen kann, an wen sich das Angebot richtet und wie weit man damit kommt: All das wird in den kommenden Monaten zu diskutieren sein. Und zwar gemeinsam. Ich freue mich darauf, das Thema im neuen Jahr gemeinsam mit der ÜSTRA und weiteren Expertinnen und Experten anzugehen, um zusammen etwas zu bewegen für eine klimafreundliche und soziale Verkehrspolitik in der Region Hannover. Ich bin sicher: In wenigen Jahren wird die Region Hannover dadurch zum Vorbild und viele Nachahmer finden.

**Steffen Krach**  
Regionspräsident



Zum Fahrplanwechsel werden jedes Jahr die ÜSTRA Fahrpläne angepasst und optimiert.

Der jährliche Fahrplanwechsel:

## Damit die ÜSTRA immer im Takt bleibt

Einmal im Jahr, immer pünktlich Mitte Dezember, ändert er sich: der Fahrplan. Er bestimmt mit seiner Taktfrequenz und Anschlüssen den Pulsschlag der ÜSTRA und somit des hannoverschen Nahverkehrs. Doch warum ist ein Fahrplanwechsel jedes Jahr aufs Neue nötig, wo es doch auch im Vorjahr schon verlässliche Pläne gab?

In einem Jahr tut sich so einiges im ÜSTRA Streckennetz: Durch neue Hochbahnsteige wird zügiger ein- und ausgestiegen, sodass die Bahnen schneller weiterfahren und Zeit einsparen können. Zudem verändern sich im Laufe eines Jahres Haltestellennamen oder es kommen Stopps dazu – während andere entfallen. Neue Streckenabschnitte, wie die kommende Strecke nach Hemmingen, aber auch veränderte Ampelschaltungen führen zu signifikanten Änderungen des Plans. Zudem reagiert die ÜSTRA im Rahmen der Möglichkeiten auf Fahrgastwünsche und optimiert den Fahrplan entsprechend. Immer mit dem Ziel: einen noch besseren Fahrplan für die Fahrgäste zu gestalten.

### Los geht's schon im Februar

Um diesen Plan fristgerecht zum Dezember neu auflegen und optimieren zu können, wird bereits im Februar mit der Arbeit daran begonnen. Es gilt, zunächst den Fahrplan für die Stadtbahnen auszuarbeiten und Anschlüsse, zum Beispiel an neuralgischen Stationen wie „Hauptbahnhof“ oder „Aegidientorplatz“, sicherzustellen. Gleichzeitig müssen auch die Dienst-

pläne und Pausenzeiten des Fahrpersonals sowie der Einsatz der Fahrzeuge berücksichtigt werden, denn nur wenn für eine vorgesehene Abfahrtszeit auch Mensch und Fahrzeug zur Verfügung stehen, geht der Plan auf. Nachdem eine Struktur für die Bahnen ausgearbeitet wurde, wird der Stadtbahn-Fahrplan etwa Anfang Juli an den Busbereich sowie an die regiobus weitergegeben, damit die Busfahrpläne auf den Stadtbahnbetrieb abgestimmt werden können. Da die Stadtbusse im Streckennetz auch als Zubringer für die Stadtbahnen dienen, werden die Busfahrpläne jedes Jahr noch genauer an den Fahrplan der Stadtbahnen angepasst. Erhöhte Takte, neue Fahrzeuge und eine bessere Anschlussicherung sind das Resultat. Wenn der Gesamtfahrplan des Großraum-Verkehrs Hannover (GVH) dann steht, werden sämtliche Haltestellen und Stationen mit neuen Aushängen ausgestattet.

Die ÜSTRA überlegt sich den Fahrplan allerdings nicht auf einem leeren Blatt Papier. Der Nahverkehrsplan der Region Hannover gibt immer für fünf Jahre vor, welche Verkehre angeboten werden sollen. So wird zum Beispiel die Taktfrequenz der einzelnen Linien dort festgehalten. Wenn im alltäglichen

Betrieb allerdings auffällt, dass zu vereinzelt Fahrzeiten die Bahnen oder Busse zu voll sind, kann die ÜSTRA reagieren und Verstärkerzüge oder zusätzliche Wagen einplanen. Generell hat zudem die Anzahl der Fahrgäste einen erheblichen Einfluss auf den Fahrplan.

Winterfahrplan ersetzt, gibt es auch Sonderfahrpläne, zum Beispiel für große Messen oder Weihnachten. Diese müssen gesondert und mit viel Aufwand geplant werden. So wird der Weihnachtsfahrplan beispielsweise bereits im Sommer entwickelt.

*Ramona Reichel und Timo Wegner*

Neben dem Jahresfahrplan, der seit 2003 den Sommer- und

### Was ändert sich zum diesjährigen Fahrplanwechsel?

**Linie 120:** Fährt tagsüber im 10-Minuten-Takt.

**Neue Linie 254:** Der Bereich Rehkamp und der östliche Teil des Gewerbegebiets Godshorn erhalten mit dieser Linie Anbindung an den Bahnhof „Langenhagen-Mitte“.

**Linie 800:** Fährt tagsüber im 15-Minuten-Takt.

**Neue Linie 348:** Bereits seit dem 1.11. fährt diese Linie über die Haltestelle „Laatzen“, „Laatzen/Zentrum“ und die neue Haltestelle „Rethen/Krauss-Maffei-Straße“.

**Stadtbahnlinie 9:** Die neuen Hochbahnsteige „Kurze-Kamp-Straße“ in Bothfeld und „Hermann-Ehlers-Allee“ in Badestadt gehen in den Betrieb und ermöglichen einen barrierefreien Einstieg.

Zudem werden sowohl bei den Stadtbahnen als auch bei den Bussen die Fahrzeiten turnusmäßig aufeinander abgestimmt und angepasst.

## So entsteht ein neuer Fahrplan

Prüfung, ob Fahrangebot dem Bedarf der Fahrgäste entspricht

Fahrzeiten der Stadtbahnen werden geprüft und Anschlüsse daran angepasst

Fahrpläne werden erstellt, mit zusätzlichen Hinweisen versehen und Daten für eine digitale Fahrplanauskunft übertragen





# ÜSTRA

Die ÜSTRA hat beim ÖPNV-Kundenbarometer erneut gut abgeschnitten.

ÖPNV-Kundenbarometer 2021:

## Fahrgäste geben der ÜSTRA die Bestnote

Die ÜSTRA bekommt auch in diesem Jahr wieder sehr gute und gute Beurteilungen von ihren Fahrgästen. Das ÖPNV-Kundenbarometer 2021 sieht die Hannoverschen Verkehrsbetriebe im Vergleich mit 32 anderen Verkehrsunternehmen auf Platz 6. Damit ist die ÜSTRA erneut deutschlandweit unter den Top 10 und erhält das Prädikat „sehr gut“.

Die ÜSTRA kann vor allem mit ihrem Angebot punkten: Bei den Themen Anschlüsse und Taktfrequenz rangiert das Unternehmen bundesweit auf Platz 1. Vordere Plätze gibt es außerdem für die Schnelligkeit (Platz 2) und das Streckennetz. Mit ihren Aktivitäten zur Umweltschonung belegt die ÜSTRA den 3. Platz. Insgesamt erreicht das Unternehmen acht Mal die Top 3.

### Freundlich und kompetent

Lob gibt es auch für das Personal: Die Freundlichkeit und Kompetenz wird als „gut“ bewertet. Dies gilt sowohl für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Fahrdienst als auch für die Kolleginnen und Kollegen im GVH Kundenzentrum in Hannovers Innenstadt. Die Internetseite wird ebenfalls als gut eingestuft. Gleiches gilt für die GVH App, über die Kunden u. a. Fahrtauskünfte erhalten oder Fahrkarten kaufen können.

„Wir danken unseren Fahrgästen für dieses gute Zeugnis. Für uns bedeutet es, dass sich unsere Investitionen in eine

nachhaltige und kundenorientierte Mobilität auszahlen und wir auch während der Krise ein gutes und zuverlässiges Verkehrsangebot machen konnten“, freut sich die ÜSTRA Vorstandsvorsitzende Elke Maria van Zadel.

### Wünsche werden berücksichtigt

Obwohl die ÜSTRA bereits sehr gut abschneidet, ruht sie sich auf dem Ergebnis nicht aus. Das Verkehrsunternehmen nimmt die Wünsche der Fahrgäste sehr ernst und arbeitet beispielsweise an noch schnelleren Informationen an Haltestellen und in den Fahrzeugen.

### Das ÖPNV-Kundenbarometer

Das ÖPNV-Kundenbarometer ist eine repräsentative Befragung des Marktforschungsinstituts Kantar. Von Mitte April bis Mitte Juli 2021 wurden für die ÜSTRA 1001 Fahrgäste zu ihrer Zufriedenheit mit dem Unternehmen interviewt.

Ramona Reichel

Corona-Untersuchung:

# Nebelversuche und CO<sub>2</sub>-Messungen in ÜSTRA Fahrzeugen

Seit der Coronapandemie ist das Thema „Aerosole“ von großem öffentlichen und wissenschaftlichen Interesse. Es handelt sich um die kleinen Partikel, die ausgeatmet werden und sich in der Luft verteilen. In Räumen, in denen viele Menschen aufeinandertreffen, ist die Frage nach der Lüftung darum besonders relevant. Um mehr über die Aerosolbelastung und die Luftqualität in Bussen und Bahnen herauszufinden, hat die ÜSTRA mit Unterstützung der Umweltgutachterorganisation Agimus umfangreiche Versuche und Messungen durchgeführt.

Die erste Frage war: Wie lange dauert ein vollständiger Raumluftaustausch im Linienverkehr? Dazu wurden alle Fahrzeugtypen vollständig mit Bühnennebel geflutet – um so den Raumluftaustausch sichtbar zu machen. Um den Linienbetrieb beim Versuch zu simulieren, hielten die Fahrzeuge auf einem Rundkurs auf den Betriebshöfen in regelmäßigen Abständen und öffneten wie beim Fahrgastwechsel für 10 bis 12 Sekunden alle Türen. Die Nebelversuche wurden pro Fahrzeug einige Male durchgeführt: jeweils mit an- bzw. ausgeschalteter Lüftung sowie mit geöffneten und geschlossenen Fenstern. Gemessen wurde die Zeit, die es dauerte, bis der Nebel vollständig verzogen und die Luft im Fahrzeug somit komplett ausgetauscht war.

## Fenster auf für frische Luft

Lange dauerte es nicht, bis der Durchblick im Wageninneren wieder gegeben war: Im Bus finden im Durchschnitt 10,8 vollständige Raumluftwechsel pro Stunde statt. In den Stadtbahnen sind es durchschnittlich 7,4 Raumluftwechsel – unter den besten Bedingungen sogar bis zu 11. Deutlich wird in beiden Fahrzeugen: Ist die Lüftung eingeschaltet und sind die Fenster geöffnet, geht der Luftaustausch wesentlich schneller vonstatten. Die Werte sprechen für einen guten Luftaustausch in den ÜSTRA Bussen und Stadtbahnen. Im Vergleich: Ein Raumluftwechsel von zehn Mal pro Stunde entspricht in etwa Laborbedingungen.

## Messung der Luftqualität

In diesem Zusammenhang ist die CO<sub>2</sub>-Belastung, welche sich in Korrelation zu einer möglichen Aerosolbelastung setzen lässt, in den Fahrzeugen gemessen worden. Dazu wurden CO<sub>2</sub>-Messgeräte in Linienfahrzeugen angebracht. Hier zeigte sich ebenfalls eine gute Luftqualität: Durchschnittlich wurden Werte im Bereich 550 bis 650 ppm (parts per million) gemessen. Zur Einordnung: Das Umweltbundesamt bewertet einen CO<sub>2</sub>-Gehalt, der unter 1.000 ppm liegt, als gute Hygieneverhältnisse. Die Berufsgenossenschaften empfehlen ab einer CO<sub>2</sub>-Belastung von 800 ppm in geschlossenen Räumen zu lüften – beide Wertgrenzen werden in den Fahrzeugen unterschritten.

Das Ergebnis zeigt: Je mehr Lüftungsmöglichkeiten genutzt werden, desto schneller geht der Raumluftaustausch vonstatten. Ebenso schnell lässt sich die Aerosolbelastung zunächst verdünnen und schließlich austauschen.

Darum werden auch in der kälteren Jahreszeit weiterhin alle Bus- und Bahntüren an Haltestellen und Stationen geöffnet und die Fenster bleiben unverriegelt – für die Luftqualität und die Gesundheit der Fahrgäste.

Mandy Hupe



Im Versuch wurden die Fahrzeuge mit Bühnennebel geflutet.

# 100 Jahre „ÜSTRA“

„ÜSTRA“ – das steht für Überlandwerke und Straßenbahnen Hannover, und das seit dem 31. Oktober 1921. Das Unternehmen selbst ist als „Aktiengesellschaft Straßenbahn Hannover“ bereits 1892 gegründet worden, weshalb die ÜSTRA 2017 auch mit einem großen Jubiläumsfest ihren 125. Geburtstag gefeiert hat.



Der prägnante Name ÜSTRA entstand allerdings erst durch eine Änderung des Firmennamens. Dies geschah auf einer außerordentlichen Generalversammlung von Direktoren, Aufsichtsräten und Aktionären an eben diesem 31. Oktober 1921. Nach der Abstimmung hieß das Unternehmen fortan „Überlandwerke und Straßenbahn Hannover AG“, woraus sich in kürzester Zeit die bis heute namensgebende Abkürzung „ÜSTRA“ entwickelte.

Die Überlandwerke, jener Unternehmenszweig, der schon seit März 1898 Betriebe und Haushalte mit elektrischer Energie versorgte, fanden sich nun auch im Namen wie-

der. Weit über ihr Verkehrsnetz hinaus sorgte die ÜSTRA damals für elektrisches Licht: beginnend in Buchholz und Bothfeld, letztlich auch in Richtung Peine oder hinterm Deister. Zum Jahreswechsel 1928/29 trennte sich die ÜSTRA von der Stromversorgung, also den Überlandwerken, doch erst 1960 wurde der Firmennamen in „Hannoversche Verkehrsbetriebe (Üstra) AG“ geändert. Weitere 20 Jahre später rückte die mittlerweile eingebürgerte Abkürzung sogar ganz nach vorne – und ist nun seit 100 Jahren der Begriff für Nahverkehr in Hannover.

*Achim Uhlenhut und Mandy Hupe*



Die Entwicklung des ÜSTRA Schriftzugs: Parallel wurde ab 1921 zeitweise ein „geflügeltes Ü“ in verschiedenen Formen verwendet.

## Elektrobusse fahren wieder auf der 100/200

Seit November setzt die ÜSTRA ihre 17 Elektrobusse nach und nach wieder im Linienbetrieb auf der Linie 100/200 ein. Die E-Busse waren nach dem Großbrand auf dem Busbetriebshof Mittelfeld am 5. Juni 2021 vorsorglich außer Dienst gestellt worden. Die Untersuchungen zu dem Feuer auf dem Betriebs-



Seit November wieder im Linieneinsatz: die eCitaro Elektrobusse

hof und an den dabei ausgebrannten acht Fahrzeugen (fünf E-Busse, zwei Hybrid-Busse und ein Dieselbus) haben keine Hinweise darauf gegeben, dass von den Elektrobussen aufgrund ihrer Antriebsart eine besondere oder erhöhte Gefahr im Betrieb ausgeht. Alle E-Busse besitzen nach wie vor eine gültige amtliche Zulassung und dürfen am Straßenverkehr teilnehmen. Vor der Wiederinbetriebnahme wurden die Elektrobusse zusätzlich in der Werkstatt noch einmal überprüft.

In den vergangenen Monaten wurden Lademasten an weiteren Endpunkten der Innenstadtlinien aufgestellt. Wenn die Bauarbeiten an der „Haltenhoffstraße“ und am „Altenbekener Damm“ abgeschlossen sind, können noch Ende des Jahres die ersten E-Gelenkbusse auf der Linie 121 testweise zum Einsatz kommen. Bis Ende des Jahres erhält die ÜSTRA weitere sieben eCitaro Gelenkbusse sowie zwei eCitaro Solobusse. Bis 2023 soll der Innenstadverkehr auf sechs Linien komplett mit Elektrobussen ausgestattet werden.

Mehr Infos unter: [uestra.de/ekoenig/](http://uestra.de/ekoenig/)

Katja Raddatz





Die ÜSTRA Vorstandsvorsitzende Elke Maria van Zadel, die ÜSTRA Vorständin für Betrieb und Personal Denise Hain und der Verkehrsdezernent der Region Hannover Ulf-Birger Franz (v.l.n.r) präsentieren beim Pressetermin die neuen Kartenterminals zum bargeldlosen Zahlen im Bus.

## Bargeldlos im Bus bezahlen und wieder vorne einsteigen

Seit Ende September können die Fahrgäste in den ÜSTRA Bussen wieder an der vordersten Tür einsteigen und ihre Fahrkarte direkt beim Fahrpersonal kaufen. Außerdem ist es ab sofort möglich, den Fahrschein bargeld- und kontaktlos sowohl per EC- oder Kreditkarte als auch per Smartphone zu bezahlen.

Zu Beginn der Coronapandemie war Pragmatismus gefordert: Um das eigene Fahrpersonal bestmöglich zu schützen und zeitgleich weiterhin einen zuverlässigen Busverkehr anzubieten, wurde in den Stadtbussen kurzerhand die vorderste Tür für den Fahrgastwechsel geschlossen. Zusätzlich kamen Folien und Flatterband zum Einsatz, die das Fahrpersonal und den Fahrgastraum voneinander trennten. „Es ging und geht uns darum, unser Fahrpersonal zu schützen und damit die Einsatzbereitschaft des Nahverkehrs in der Region Hannover sicherzustellen“, betont Denise Hain, ÜSTRA Vorständin für Betrieb und Personal. Im Busbereich wurde derweil hinter den Kulissen zusammen mit der regiobus an einer einheitlichen Lösung gearbeitet, um in den Bussen wieder alle Türen öffnen zu können.

### Glaswände ermöglichen Vorneinstieg und Infektionsschutz

Beide Unternehmen haben in den letzten Monaten den Einbau von Glasschutzwänden im Einstiegsbereich vorgenommen. Durch die Schutzwände werden Fahrpersonal und Fahrgäste vor Infektionen geschützt. Gleichzeitig können Auskünfte zur Fahrt oder Tariff Fragen und natürlich der Ver-

kauf von Fahrkarten wieder gefahrlos erfolgen. Insgesamt wurden bei der ÜSTRA und bei der regiobus 429 Busse mit den Glaswänden ausgestattet. Im Vorfeld gab es umfangreiche Tests sowie eine fachliche Abnahme der Glaswände. Der Preis pro Schutzscheibe beträgt rund 1.300 Euro.

### Kartenterminals ermöglichen den bargeldlosen Fahrkartenerwerb

Dadurch, dass die vorderste Tür geöffnet wird, besteht ab sofort wieder die Möglichkeit, direkt bei der Fahrerin oder dem Fahrer eine Fahrkarte zu kaufen. Allerdings hat sich an dieser Stelle auch etwas getan: Alle Busse, die auf ÜSTRA Linien fahren, sind mit Kartenlesegeräten ausgestattet worden, sodass der Fahrkartenerwerb jetzt auch bargeldlos möglich ist. Die ÜSTRA Vorstandsvorsitzende Elke Maria van Zadel sieht in der neuen Technologie einen weiteren Baustein zur Digitalisierung der ÜSTRA: „An diesen Terminals werden alle marktüblichen Kredit- und EC-Karten oder sonstige bargeldlose Bezahlssysteme anerkannt. Für uns ein wichtiger und richtiger Schritt in Richtung Digitalisierung.“

Bei der ÜSTRA und bei der regiobus wurden rund 400 Kartenlesegeräte in den Bussen verbaut. Die Investitionssumme beläuft sich insgesamt auf 1,4 Millionen Euro. 50 Prozent wurden durch Fördermittel des Bundes bereitgestellt. Den restlichen Betrag für die Kartenlesegeräte und die Kosten für die Glaswände hat die Region Hannover übernommen.

*Timo Wegner*



Björn Carlsson ist Fahrdienstleiter. Einen Großteil seiner Arbeitszeit verbringt er unterwegs im Funkwagen.

Der ÜSTRA Funkwagen:

## Die Problemlöser sind immer im Einsatz

Wer regelmäßig durch Hannover fährt, hat den ÜSTRA Funkwagen sicherlich schon mal im Einsatz gesehen. Aber auf den ersten Blick ist kaum erkennbar, weshalb das silberne Fahrzeug mit ÜSTRA Schriftzug unterwegs ist. Das ÜSTRA Profil erklärt, was es mit dem Funkwagen auf sich hat und warum sein Fahrer Björn Carlsson und seine Kolleginnen und Kollegen für die Sicherheit im Betrieb so wichtig sind.

Die Aufgabe des Funkwagen-Teams lässt sich schnell auf den Punkt bringen: Es sorgt für Sicherheit im ÜSTRA Netz. Zum Beispiel nach Oberleitungsschäden durch einen umgestürzten Baum, nach Unfällen oder bei Verkehrshindernissen im alltäglichen Betrieb. Der Funkwagen bzw. seine Fahrerinnen und Fahrer sind die „Augen der Betriebsleitstelle“ und ein elementarer Bestandteil der Verkehrssteuerung, die aus der Leitstelle heraus agiert.

### Problemlöser und Helfer

Der Funkwagen, der eigentlich den Namen Verkehrssteuerungswagen trägt und seinen ÜSTRA internen Ruf dem Funkgerät zu verdanken hat, ist im Regelfall ununterbrochen in der Stadt unterwegs. Besetzt wird er von Mitarbeitenden aus dem Kreis der Fahrdienstleitung und der Verkehrsmeister. Sie können unterwegs schnell reagieren, wenn sie im Funk die Störungsmeldungen des Fahrpersonals hören oder von der Leitstelle zum Einsatzort geschickt werden. Oft geht es um Kleinigkeiten, die sich schnell beheben lassen: Mal liegt ein Ast auf den Gleisen oder ein vergessener Pylon steht den Stadtbahnen im

Weg. „Ich hab auch schon eine Ampel mit dem Abschleppseil von den Gleisen gezogen, die durch einen Verkehrsunfall zuvor in den Gleisbereich ragte“, erinnert sich Fahrdienstleiter Carlsson. Das oberste Ziel neben der Sicherheit: die Strecken so schnell wie möglich wieder befahrbar machen.

Carlsson und seine Kolleginnen und Kollegen sind immer dann im Einsatz, wenn es bei der ÜSTRA irgendwo nicht rundläuft. „Wir verstehen uns als Problemlöser und Helfer und halten die Augen immer offen. In erster Linie natürlich für unsere ÜSTRA. Aber wenn man mal woanders aushelfen kann, zum Beispiel wenn ein Fahrradfahrer gestürzt ist, macht man das natürlich gerne.“ Neben der Strecke sind sie auch für die ÜSTRA Liegenschaften – wie zum Beispiel die Betriebshöfe – zuständig. Bei Störungen oder wenn eine Brandmeldeanlage dort auslöst, sind sie vor Ort, um erste Maßnahmen zu ergreifen und die Leitstelle über die Situation zu informieren.

Um bei akuten Notfällen, wie größeren Unfällen, schnell am Ort des Geschehens zu sein, sind die Fahrzeuge – für die Stadt-



Als verlängerter Arm stehen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verkehrssteuerung immer im direkten Kontakt zur Betriebsleitstelle.

bahn sind zwei im Einsatz, für den Busbetrieb eines – mit Blaulicht und Martinshorn ausgestattet. Denn im Ernstfall kann langes Warten an roten Ampeln zu viel Zeit kosten. „Wenn beispielsweise nach einem Fahrleitungsschaden Strom auf Fahrzeuge oder umliegende Zäune übergeht, dann müssen wir schnell reagieren. Kommt jemand damit in Berührung, weil die Stelle nicht abgesperrt ist, wird es lebensgefährlich“, erklärt Björn Carlsson. „Diese Blaulicht-Fahrten sorgen dann auch schon mal für einen Adrenalinschub. Denn dann wissen wir: Es ist ernst. Aber zum Glück haben wir solche Einsätze nicht so häufig.“

Auch bei kleineren Unfällen oder Blechschäden wird der Funkwagen dazugerufen. Für Carlsson und Co. gilt es dann, die Lage schnell zu überblicken. „Zuerst schauen wir, ob sich jemand verletzt hat und wir erste Hilfe leisten können, dann sperren wir die Unfallstelle ab. Denn Sicherheit geht immer vor.“ Es folgt die Unfallabwicklung: Speicherkarten aus den Fahrtensschreibern werden sichergestellt und Daten aufgenommen, um schließlich mit einer Info an die Leitstelle die Strecke wieder freizugeben.

#### Technische Hilfe ebenso wie Fürsorge

Auch dem Fahrpersonal geht Carlsson gerne zur Hand: „Wir sind oft mit mehr Werkzeug ausgestattet als unsere Kolleginnen und Kollegen im Fahrdienst. So können wir kleine Fahrzeugstörungen schnell beheben.“ Dadurch verhindern die Funkwagen-Teams auch, dass Fahrzeuge und damit Fahrten ausfallen. „Wir kümmern uns natürlich auch um die Menschen. Kommt ein Fahrzeug im Winter zum Erliegen, bringen wir unseren Fahrerinnen und Fahrern heiße Getränke vorbei. Und wenn mal jemand unterwegs krank abgelöst werden muss, bringen wir sie oder ihn auch gern nach Hause.“

#### Der Funkwagen als Arbeitsplatz

Das Auto ist nicht nur für den sicheren Betrieb essenziell, es ist auch der Arbeitsplatz von Björn Carlsson. Im Schnitt ist er 1.000 Kilometer pro Monat unterwegs. Kein Wunder, dass er sowohl das ÜSTRA Netz als auch Hannovers Straßen besser kennt als seine Westentasche.

Unter der Woche haben Fahrdienstleitung und Verkehrsmeisterinnen und -meister im Funkwagen erfahrungsgemäß mehr zu tun, da die Auslastung sowohl auf den Schienen als auch auf den Straßen höher ist. „Eigentlich muss man sich aber immer wieder vor Augen führen, wie wenig, vor allem im Verhältnis zu den täglich gefahrenen Kilometern unserer Fahrzeuge, im Netz passiert“, macht Carlsson deutlich. Trotzdem ist die Arbeit des Funkwagen-Teams eigentlich nie vorbei. Es ist im Schichtdienst 24 Stunden an sieben Tagen im Einsatz. „Vor allem bei akuten Notfällen ist unser Auftrag erst zu Ende, wenn die Strecke wieder frei ist. Das kann zum Beispiel nach Sturmschäden auch mal länger als eine Schicht oder sogar einen Tag dauern.“

Als Fahrdienstleiter ist Carlsson ein Allrounder: Im Funkwagen reagiert er schnell, behebt Störungen, hilft dem Fahrpersonal und kann nach Unfällen sowohl Busse als auch Bahnen aus dem Weg fahren. Zudem ist er regelmäßig in der Betriebsleitstelle tätig und steuert von dort den Verkehr. „Ich verbringe etwa 80 Prozent meiner Arbeitszeit im Funkwagen, den Rest der Zeit sitze ich mit den Kollegen in der Zentrale“, erläutert Carlsson, der gelernter Schlosser ist und 1994 als Quereinsteiger zum Stadtbahnfahrer bei der ÜSTRA wurde. Zum Fahrdienstleiter ist er 2010 durch eine interne Ausbildung geworden. „Diese Abwechslung mit den verschiedensten Einsätzen vor Ort und den Aufgaben in der Leitstelle macht viel Spaß. Für mich ist das mein Traumjob.“

*Ramona Reichel und Mandy Hupe*



Sichern Sie sich  
5,00 € Zuschuss  
zu jeder Fahrt!

# Frauennachttaxi

## Sicher und bequem ans Ziel

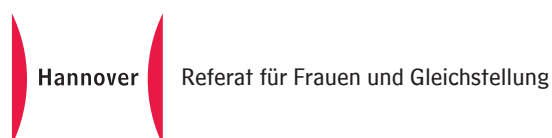
Das ÜSTRA Frauennachttaxi fährt dort weiter, wo Ihre Bus- oder Bahnverbindung endet. Bestellen Sie das Frauennachttaxi direkt bei der ÜSTRA FahrerIn oder dem Fahrer zu der gewünschten Haltestelle und sparen Sie 5,00 € innerhalb der Stadt Hannover.

Oder Sie wünschen eine Fahrt von Ihrer Wohnung zur Haltestelle? Kein Problem! Sie können das Frauennachttaxi auch direkt bei Hallo Taxi 3811 bestellen.

Mehr Informationen finden Sie unter [uestra.de/kundenservice](https://uestra.de/kundenservice) oder unter [frauennachttaxi-hannover.de](https://frauennachttaxi-hannover.de)

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

In Zusammenarbeit mit:





Wir bringen Hannover nach morgen.