



# ÜSTRA Profil

Das ÜSTRA Magazin · Ausgabe 1/2024

## (Fahr-)Gastfreundschaft

Auch 2024 stellt die ÜSTRA in vielen Projekten unter Beweis, dass ihre Fahrgäste stets im Mittelpunkt stehen.



## Wer nicht wagt, der nicht gewinnt

Auch im Zusammenhang mit der allseits geforderten und begrüßten Mobilitätswende behält das alte Sprichwort seine Berechtigung. Das sprinti-Projekt ist hier sicherlich ein Musterbeispiel. Initiiert durch die Region Hannover und gemeinsam mit der regiobus, der ÜSTRA und anderen Partnern weiterentwickelt, hat sich sprinti mittlerweile zu einer echten Marke etabliert, die in den 12 Regions-Kommunen im Tarifgebiet C begeistert aufgenommen wurde und dort kaum noch wegzudenken ist. sprinti ermöglicht vielen Menschen, die bislang nicht von einem dichten Nahverkehrsnetz profitieren konnten, neue Qualitäten im öffentlichen Verkehr ohne ein eigenes Fahrzeug. 100.000 Fahrgäste nutzen den sprinti mittlerweile pro Monat, Tendenz steigend!

Voraussetzungen für den sprinti-Erfolg waren ein echtes Teamwork über Verwaltungs- und Unternehmensgrenzen hinweg. Immer stand das Projekt im Mittelpunkt; dazu die Bereitschaft aller Beteiligten, auch Wege abseits der gewohnten Pfade zu gehen, sowie die Entschlossenheit der Entscheider, dieses Projekt auch über die Pilotphase hinaus auf die Straße zu bringen. Mit dem Gewinn des Deutschen Mobilitätspreises in der Kategorie „Good Practice“ wurde deutlich, dass das Projekt auch über das Regionsgebiet hinaus eine Strahlkraft entwickelt hat.

Auch die weiteren durch Bundesmittel geförderten MoHaWiV-Projekte in der „Modellregion Hannover“ zielen darauf ab, beispielhafte Lösungen für einen nachhaltigen und attraktiven öffentlichen Verkehr zu entwickeln. So werden neben dem großen sprinti-Baustein Projekte entwickelt, die die Optimierung der P+R-Infra-

struktur, die Verknüpfung der umweltfreundlichen Mobilitätsformen untereinander und den Komfort und die Information für die Fahrgäste in den Mittelpunkt stellen. Bereichert wird die Projektvielfalt der Modellregion durch das Forschungsprojekt LOGIN, das die zukunfts-fähige Priorisierung von Stadtbahnen und Bussen an Lichtsignalanlagen zum Ziel hat.

Wir dürfen gespannt sein, welche der tollen Projektansätze sich in der Praxis bewähren und langfristig durchsetzen können. Neben dem Projekterfolg selbst wird entscheidend sein, ob und wie eine dauerhafte Projektfinanzierung in Zeiten knapper Budgets gelingen kann. Wir setzen auch hier auf den unbedingten Willen und die nötige Entschlossenheit, Maßnahmen, die zur Mobilitätswende beitragen, auch dauerhaft zu etablieren.

Kai Kaminski  
sprinti Projektleiter für die ÜSTRA,  
Geschäftsführer TransTecBau



**Die Station der Zukunft?**  
Neue Wegeleitung im Test am „Steintor“

6



**Die Säule, die hilft:**  
Neue Notruf- und Informationssäulen

8



**Die Farbe der ÜSTRA:**  
50 Jahre grüner Nahverkehr

16

Inhalt

Seite 2 Gästeforum

Seite 3 Inhalt

Seite 4 Profildfoto

Seite 6 Nexxt Station

Seite 8 Neue Notruf- und Informationssäulen

Seite 10 News

Seite 14 sprinti kommt gut an

Seite 15 Erfolgreicher Projektabschluss G UW+

Seite 16 Historisch: 50 Jahre grüne ÜSTRA

Seite 18 Serie: Im Auftrag des Fahrgastes

## Impressum

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

Verantwortlich: Katja Raddatz

Redaktion: Mandy Hupe (Leitung)  
Heiko Rehberg

Layout: ÜSTRA Medienservice

Kontakt: presse@uestra.de  
T +49 511 1668-3040

Fotos: Florian Arp, ÜSTRA Archiv,  
Achim Uhlenhut, Martin Bargiel,  
Zum Hohen Ufer

Titelfoto: Florian Arp

Rückseite: Florian Arp

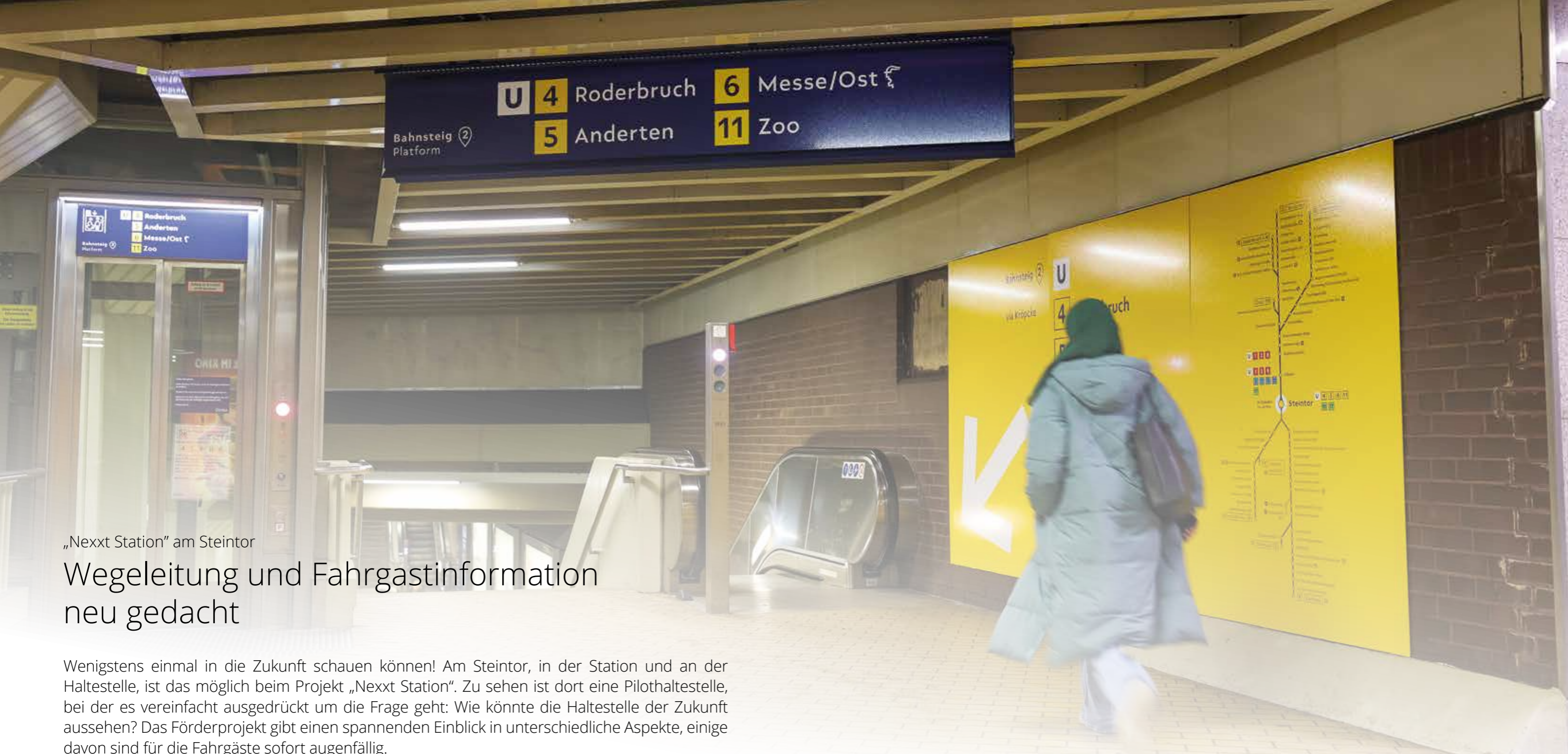
Druck und Auflage:  
ÜSTRA Druckerei  
Druck 500 Exemplare  
E-Mail 700 Exemplare

# PROFILFOTO



Urban, urbaner – Linden. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember ist ein neues Gesicht auf der Linie 9 unterwegs: Der TW 2000 fährt vom Hauptbahnhof durch Linden und Badenstedt bis nach Empelde. Auf dieser urbanen Route können jetzt auch Langzüge eingesetzt werden. Also mehr Platz in den Fahrzeugen auf dieser stark frequentierten Strecke – eine Neuerung, die allen Fahrgästen der Linie 9 zugutekommt, so wie hier den Schülerinnen und Schülern, die an der „Nieschlagstraße“ zusteigen.

Foto: Florian Arp



„Nexxt Station“ am Steintor

## Wegeleitung und Fahrgastinformation neu gedacht

Wenigstens einmal in die Zukunft schauen können! Am Steintor, in der Station und an der Haltestelle, ist das möglich beim Projekt „Nexxt Station“. Zu sehen ist dort eine Pilothaltestelle, bei der es vereinfacht ausgedrückt um die Frage geht: Wie könnte die Haltestelle der Zukunft aussehen? Das Förderprojekt gibt einen spannenden Einblick in unterschiedliche Aspekte, einige davon sind für die Fahrgäste sofort augenfällig.

Die Pilothaltestelle Steintor ist ein Förderprojekt im Rahmen von MoHaWIV (das Kürzel steht für: Modellregion Hannover: Wendepunkte im Verkehr). Gefördert wird das Projekt vom BMDV (Bundesministerium für Digitales und Verkehr).

Die Region Hannover ist eine von zwölf ausgewählten Modellregionen, in denen im Rahmen eines auf drei Jahre angelegten ÖPNV-„Reallabors“ neue Konzepte für eine innovative und zukunftsfeste Mobilität erarbeitet, erprobt und gefunden werden sollen.

Was bisher am Steintor beim Projekt „Nexxt Station“ zu sehen ist, das ist nur die erste von mehreren Stufen, bei der es um die analoge Wegeleitung und Beschilderung geht. Diese ver-

besserte Wegeleitung wird im nächsten Schritt einhergehen mit einer digitalen Wegeleitung.

Die ÜSTRA testet unterschiedliche Ideen für eine eindeutige und gut sichtbare Wegführung in der Station und an der Haltestelle, die ohne Umwege zum Ziel führt und Umsteigezeiten verkürzt. Das alles wird begleitet von einer Marktforschung, um zu schauen, was und wie die einzelnen Elemente bei den Fahrgästen ankommen. Daraus sollen später Standards für das Gesamtnetz entwickelt werden.

Grafik und Produktdesign werden modernisiert, vereinheitlicht und barrierefrei gestaltet. Dabei geht es zum einen um die Wegführung, aber auch um aktuelle und intermodulare Fahrauskünfte, insbesondere im Störfall. An den größeren und

neu designten Schildern sind einige wichtige Punkte bereits zu erkennen: Die Farben der einzelnen Linien-Icons wurden vollfarbig gestaltet, um den Fahrgästen die Farbe ihrer Linie (zum Beispiel 4, 5, 6, 11 – gelb) präsenter zu machen und ihnen damit eine bessere Orientierung zu verschaffen. Streckenpläne und Abgänge sind deutlich größer und besser sichtbar angebracht.

Es gibt eine komplett einheitliche Piktogramm-Familie, neu sind auch PINs, die auf die Abfahrtspositionen hinweisen. Außerdem wurden am Steintor einige alte Vitrienen abgebaut, um die Sichtachsen zu verbessern.

Im nächsten Schritt – umgesetzt voraussichtlich bis Ende März – wird es am Steintor um digitale Elemente gehen. So werden

großformatige Bildschirme aufgebaut, die die Wegeleitung visualisieren. Es wird Infosäulen mit statischen und dynamischen Elementen geben und oben an der Station Übersichtsanzeiger mit allen Abfahrten am Steintor.

Außerdem sind neue Infovitrienen mit integriertem E-Paper geplant (mehr auf Seite 13). Die digitalen E-Paper werden mehrere aktuelle Infos bieten wie zum Beispiel Abfahrten in prognostizierter Echtzeit, Aushangfahrpläne, diverse Informationen wie Umgebungspläne oder auch Preistabellen, die dort abrufbar sein werden. Mit Blick auf die Barrierefreiheit wird es bei den E-Paper auch die Möglichkeit von „Text-to-Speech“ geben, also dem Vorlesen von Inhalten, in dem Fall: von Abfahrten und Störungsmeldungen.

Heiko Rehberg



Infos und Hilfe auf Knopfdruck

## Die neuen Notruf- und Informationssäulen am „Aegidientorplatz“ und am „Kröpcke“

Egal, ob es um eine Fahrplanauskunft geht oder medizinische Hilfe im Ernstfall benötigt wird: Die Notruf- und Informationssäulen – kurz NIS – an den Haltestellen und Stationen im Stadtbahnnetz bieten Infos und Hilfe auf Knopfdruck. Und an den zentralen Stadtbahnstationen „Aegidientorplatz“ und „Kröpcke“ wurde vor Kurzem eine neue NIS-Generation installiert, die noch mehr Info- und Sicherheitsfeatures bündelt, und das komplett barrierefrei.

### How-to-NIS: rot für Notruf und grün für Infos



Die Notruf- und Informationssäulen sind an allen Stadtbahnhaltestellen und Tunnelstationen im Streckennetz direkt an den Bahnsteigen zu finden. Die NIS dienen den Fahrgästen als direkter Kommunikationskanal. Dabei wird allerdings zwischen allgemeinen Infos (grüner Knopf) und Notrufen (roter Knopf) unterschieden. Alle Informationsanfragen und Notrufe gehen in der zentralen Leitstelle der ÜSTRA ein. Von dort wird persönlich geantwortet und im Notfall gegebenenfalls auch die Polizei oder die Rettungskräfte alarmiert.

Designvorschläge. Zusammen mit Interessenverbänden entschied man sich für die silber-rote Variante, die inzwischen auch an den zentralen Tunnelstationen „Kröpcke“ und „Aegidientorplatz“ steht.

### Was können die neuen Säulen?

Neben den bisherigen Informations- und Sicherheitsfeatures bietet die jüngste NIS-Generation ein neues, funktionales Design mit Fokus auf einer guten Fernwirkung. Die knallrote Haube mit weiß leuchtendem Info- und SOS-Hinweis springt bereits aus der Ferne ins Auge.

Außerdem sind in den Säulen am „Aegi“ und „Kröpcke“ zum Teil auch Defibrillatoren verbaut – so befindet sich alles für einen Notfall zentral an einem Ort. Welche Säulen einen Defibrillator vorhalten, ist durch gut sichtbare Hinweisschilder direkt an der jeweiligen NIS erkennbar. Die Nutzung der neuen Säulen ist zudem noch einfacher: Zum Beispiel sind Nothalt-Griff, Feuerlöscher und „Defi“ klarer beschriftet und mit leicht verständlichen Anleitungen versehen. Ebenfalls neu und verbessert: die Sprechstellentechnik. Dank Voice-over-IP ist an den neuen Säulen die Kommunikation zur Leitstelle auch während des lauten Treibens im Feierabend- oder Veranstaltungsverkehr am „Kröpcke“ möglich.

### Nothalt und Brandschutz an einem Ort



Die Kontaktfunktion bieten alle NIS im Stadtbahnnetz. Die Säulen in den Tunnelstationen sind zudem mit weiteren wichtigen Funktionen ausgestattet. Es kann zum Beispiel ein Nothalt ausgelöst werden. Wenn dieses auf einem Bahnsteig geschieht, erhält die Fahrerin oder der Fahrer der nächsten einfahrenden Stadtbahn eine Info, und das Fahrzeug kommt vor der Station zum Stehen. Erst nach Rücksprache mit der Leitstelle fährt die Bahn langsam in die Station ein und es werden – soweit erforderlich – weitere Maßnahmen vom Fahrpersonal ergriffen. Außerdem sind die Notruf- und Informationssäulen zum Brandschutz in den unterirdischen Stationen mit Feuerlöschern ausgestattet.



Ein zentraler Fokus der neuen NIS ist die Barrierefreiheit: Denn Infos und Sicherheit sind für alle Fahrgäste wichtig. Erstmals sind in den Säulen zwei Induktionsschleifen – sogenannte T-Spulen – verbaut, die Personen mit eingeschränktem Hörvermögen eine bessere Nutzung des Info- und SOS-Rufs ermöglichen. Außerdem sind die Info- und Notruftknöpfe auf unterschiedlichen Bedienhöhen installiert, um eine barrierefreie Bedienung zu garantieren.

### Die neuen NIS am „Aegi“ und „Kröpcke“

Die Notruf- und Informationssäulen haben bei der ÜSTRA eine lange Tradition: Schließlich spielen sowohl Fahrgastinfos als auch die Sicherheit schon immer eine zentrale Rolle. Da die vorhandenen Notrufsäulen zum Teil bereits seit vierzig Jahren im Einsatz sind, werden die NIS sukzessive durch neue Säulen ersetzt. In einem Pilotprojekt an der Haltestelle „Brabeckstraße“ kamen die neuen Notruf- und Informationssäulen das erste Mal zum Einsatz. Anfangs gab es zwei unterschiedliche

Für den Ausbau der neuen Notruf- und Informationssäulen ist in erster Linie die infra – als Eigentümerin der Stationen und Haltestellen im Stadtbahnnetz – verantwortlich. Nach dem „Kröpcke“ und dem „Aegidientorplatz“ soll in diesem Jahr der Umbau der NIS weitergehen. Als Nächstes werden mit dem „Hauptbahnhof“ und der Station „Steintor“ zwei weitere zentrale Stadtbahnstationen mit neuen Notruf- und Informationssäulen ausgestattet, die Infos und Hilfe auf Knopfdruck und noch vieles mehr für alle Fahrgäste bieten.

Timo Wegner



Die Neuen in der Automatenfamilie: In den Tunnelstationen werden nun als Erstes die Serviceterminals installiert.

## Wir präsentieren: unseren Neuling

●● Nach Jahren der Vorbereitung und vielen Monaten des Testens und Forschens ist der Moment nun gekommen: Anfang März bringt die ÜSTRA die ersten Fahrkartenautomaten der neuen Generation in die Tunnelstationen und startet damit die erste Phase des Roll-outs.

In diesem Jahr werden alle ÜSTRA Fahrkartenautomaten gegen neue Modelle getauscht. Der letzte Generationenwechsel ist mittlerweile 17 Jahre her und umso größer ist die Vorfreude auf die Neuen an den Haltestellen und in den Tunnelstationen. Den Anfang des Generationenwechsels machen die sogenannten Serviceterminals. Diese 21 neuen Geräte, an denen ausschließlich bargeldlos gezahlt werden kann, sind deutlich schlanker und verfügen über ein wesentlich größeres Display als die klassischen Fahrkartenautomaten.

Alle neuen Automatentypen verfügen über attraktive neue Funktionen. Sowohl die Echtzeit-Anzeige der nächsten Abfahrten an der jeweiligen Haltestelle als auch eine komplette Fahrtauskunft an das individuelle Ziel gibt es zukünftig auch am Automaten, der zur Fahrtauskunft natürlich auch direkt die passende Fahrkarte in der richtigen Preisstufe anbietet. Die Serviceterminals, die ausschließlich in den stark frequentierten Tunnelstationen stehen werden, können darüber hinaus die Fahrtauskunft in einer interaktiven Karte anzeigen. Aber damit nicht genug: Über eine Sprechstelle am Terminal kann man Kontakt zum ÜSTRA Kundenzentrum aufnehmen und Fragen so direkt vor Ort – vom Gerät aus – klären.

Die Belange verschiedener Fahrgastgruppen wurden in mehreren Marktforschungen ermittelt und bei der Umsetzung der neuen Automaten beherzigt. Ebenso wurde bei der Entwicklung der neuen Menüführung auf den Aspekt der Barrierefreiheit ein großer Fokus gelegt. So bieten bspw. alle Automaten der neuen Generation die Möglichkeit eines „absenkbaren“ Menüs, was die Bedienung der Automaten für alle Menschen möglich macht.

Matthias van der Zanden



Die nächsten Abfahrten, direkter Draht ins Kundenzentrum und interaktive Karte – die Serviceterminals verfügen über neue Funktionen.

## 100 Millionen Euro – ÜSTRA erhält grünen Rahmenkreditvertrag

●● Die ÜSTRA hat die erste „Grüne Finanzierung“ in ihrer Geschichte unter Dach und Fach gebracht: Mit dem Abschluss eines attraktiven Rahmenkreditvertrags über 100 Millionen Euro bei der Europäischen Investitionsbank (EIB) konnte ein wichtiger Schritt zur Finanzierung der Verkehrswende in Hannover und der damit verbundenen zentralen Zukunftsprojekte des Unternehmens gemacht werden.

Mit den Kreditmitteln werden in den kommenden vier Jahren im Wesentlichen die Beschaffung der neuen Stadtbahngeneration TW 4000 und die Anschaffung neuer Elektrobusse einschließlich der Ladeinfrastruktur für den Betrieb der wichtigsten Buslinien im Stadtgebiet finanziert. „Auf den geschlossenen Rahmenkreditvertrag können wir als ÜSTRA gleich in doppelter Hinsicht stolz sein“, sagt Regina Oelfke, ÜSTRA Vorständin Finanzen und Recht: „Aufgrund des positiven Ratings können wir erstmals auf Mittel aus einer grünen Finanzierung zurückgreifen. Zum anderen ist die Finanzierung wich-

tiger Projekte damit langfristig sichergestellt.“ Damit Nachhaltigkeit in Zukunft auch im Finanzierungsbereich der ÜSTRA eine zentrale Rolle einnehmen kann, wurde bereits 2022 ein sogenanntes „Grünes Rahmenwerk“ nach den Green Bond Principles der International Capital Market Association (ICMA) erstellt. Im Fokus stehen dabei das Ziel des sauberen Transports im Rahmen der Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen sowie der Bau umweltfreundlicher Gebäude. „Zur ökonomischen Nachhaltigkeit gehört es, die Finanzierung von Investitionen sicherzustellen – der neue Rahmenkreditvertrag ist ein eindrucksvoller Baustein dafür“, sagt Denise Hain, Vorständin Betrieb und Personal.

Das „Grüne Rahmenwerk“ wurde durch die externe Ratingagentur „imug rating GmbH“ aus Hannover testiert, die Zertifizierung ermöglichte der ÜSTRA die Aufnahme grüner Finanzierungsmittel.

Heiko Rehberg

## Projekt LOGIN Hannover: Pilotbetrieb zur zukunftsfähigen Priorisierung von Stadtbahnen und Bussen an Lichtsignalanlagen

●● Seit Oktober 2023 sind insgesamt 30 Stadtbahnen und Busse der ÜSTRA und regiobus im Stadtgebiet Hannover unterwegs, um die im Rahmen des Projekts „LOGIN – Lichtsignalanlagen optimal gesteuert im Nahverkehr“ weiterentwickelte Bevorrechtigungstechnik im ÖPNV zu testen. Ein Konsortium aus neun Projektpartnern will im Rahmen dieses Forschungsprojekts die Grundlagen für die ÖPNV-Bevorrechtigungssysteme der Zukunft erarbeiten und diese in Hannover ausbauen. Dafür wurden die ersten Ampeln und Fahrzeuge mit der nötigen Hard- und Software ausgestattet und die Testphase gestartet.

Im Rahmen des Projekts wird erforscht, wie das bestehende auf Analogfunk basierende Bevorrechtigungsverfahren abgelöst werden kann. Dabei wurde sich für den sogenannten C-ITS-Standard (Cooperative Intelligent Transport Systems) entschieden. Ein C-ITS-basiertes Bevorrechtigungssystem bietet – im Gegensatz zum konventionellen Analogfunk – die Möglichkeit, Daten bidirektional zwischen Fahrzeugen und Verkehrsinfrastruktur auszutauschen. Damit ist es dann zum Beispiel möglich, dass die ÖPNV-Fahrzeuge bei der Annäherung an die Ampel sekundlich ihren Standort übermitteln und nicht nur beim Passieren zuvor definierter Meldepunkte. Treten bei der Anfahrt auf die Ampel Störungen auf, kann auf diese besser reagiert werden. Weiterhin sollen die Fahrzeuge zukünftig auch ihre Fahrzeuglänge an die Ampeln übermitteln. Damit kann die Zeit, die die ÖPNV-Fahrzeuge benötigen, um den Kreuzungsbereich beziehungsweise den Bereich, der durch die Ampel geregelt wird, zu räumen, deutlich genauer berechnet werden. Die verschiedenen Freigabezeiten müssen dadurch nicht unnötig lange gehalten werden.



Im Rahmen des Projekts wurden vier Testfelder mit insgesamt 20 Ampeln mit der entsprechenden Hard- und Software ausgestattet. Die Testfelder befinden sich in Linden, auf dem Ricklinger Stadtweg und auf der Strecke in Richtung Altwarmbüchen.

Im Frühjahr 2024 sollen die Ergebnisse aus dem Pilotbetrieb evaluiert und das Projekt abgeschlossen werden. Gefördert wird das Projekt LOGIN Hannover durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr. Die Fördersumme für alle Partner beträgt mehr als 4 Millionen Euro.

Christine Wendel



Neue App und neuer Look: Das sprintRAD ist nun orange und über die App des neuen Partners Donkey Republic nutzbar.

Neuer Kooperationspartner und größerer Nutzerkreis

## Das sprintRAD wird orange

Das GVH Angebot „sprintRAD“ wird fortgeführt. Es bekommt zum 1. März einen neuen Look und noch mehr Nutzerinnen und Nutzer profitieren von den Freiminuten des GVH.

Die Mietfahrrad-Kooperation, die GVH Abonnentinnen und Abonnenten seit 2021 30 Freiminuten der Fahrradnutzung ermöglicht, bestand zuletzt mit dem Anbieter „nextbike“. Diese Partnerschaft endete im Februar 2024 und wurde vom GVH neu ausgeschrieben. Durchgesetzt hat sich hier die Firma Donkey Republic aus Dänemark. Das Unternehmen betreibt aktuell mehr als 20.000 Fahrräder weltweit in 21 Städten – neben seiner Heimat Kopenhagen hat Donkey zum Beispiel auch Mietfahrräder in Amsterdam, Barcelona, Genf und Kiel.

Jetzt also auch Hannover: Die ersten leuchtend orangefarbenen Fahrräder, die den bereits bekannten sprintRAD Schriftzug über dem Hinterrad tragen, hat Donkey bereits verteilt. Mit Beginn der Kooperation zum 1. März stehen dann rund 1.000 Leihräder im hannoverschen Stadtgebiet parat. „Wir stellen unseren Kundinnen und Kunden damit weiterhin einen wichtigen Service zur Verfügung. Gerade im urbanen Raum bietet das Fahrrad eine hervorragende Ergänzung zur Nutzung von Bussen und Bahnen. Für uns ist das Fahrrad wesentlicher Bestandteil umweltfreundlicher Mobilität und damit auch Teil der angestrebten Verkehrswende“, freut sich Ulf-Birger Franz über den Fortbestand des sprintRADs.

Die neuen Leihfahrräder sind grundsätzlich für alle Menschen nutzbar, zur Buchung ist nur die kostenlose App von Donkey Republic notwendig. Besonders attraktiv ist das sprintRAD jedoch für die GVH Abonnentinnen und Abonnenten: Für sie



Rebecca Herth von Donkey Republic stellt gemeinsam mit der ÜSTRA Vorstandsvorsitzenden Elke Maria van Zadel und dem GVH Geschäftsführer Ulf-Birger Franz die ersten neuen sprintRäder auf.

sind die ersten 30 Minuten bei jeder Fahrt kostenfrei. Das gilt für alle Menschen mit gültigem GVH Abonnement und Studierende mit GVH Semesterticket. Ab dem 1. März profitieren auch die Nutzerinnen und Nutzer eines beim GVH erworbenen Deutschlandtickets von dieser Kooperation (gilt auch für GVH Jobtickets) – auch sie fahren dann die ersten 30 Minuten bei jeder Fahrt kostenlos. Anschließend gelten die Preise des regulären „Just-Ride-Tarifs“ von Donkey.

Mandy Hupe



So ähnlich werden die E-Paper an den Haltestellen aussehen. Neben den Abfahrtszeiten werden weitere hilfreiche Informationen abrufbar sein.

Besser und flexibler informiert

## ÜSTRA und regiobus setzen E-Paper an Haltestellen ein

Mehr als 200 Haltestellen werden in den kommenden drei Jahren mit neuen E-Paper-Displays ausgestattet. Diese E-Paper – überwiegend im 13-Zoll-Format wie ein gängiges Tablet – bieten eine flexible und im Gegensatz zu den bisher an zahlreichen Bus- und Stadtbahnhaltestellen installierten LED-Zielanzeigern eine verhältnismäßig kostengünstige Möglichkeit, um die Fahrgastinformation zu verbessern bzw. bei Bedarf zu aktualisieren. Per Knopfdruck können die Fahrgäste verschiedene Informationen an den Geräten abrufen: Abfahrten der Busse bzw. Stadtbahnen in Echtzeit, Fahrpläne, Fahrpreise, Umgebungspläne und Störmeldungen. Diese Infos sind bisher in gedruckter Form in den Vitrinen der Haltestellen zu finden bzw. finden sich die Fahrpläne am Haltestellenmast. Das neue E-Paper bietet damit mehr Auskünfte und kann zudem schneller über Veränderungen informieren, da keine gedruckten Pläne ausgetauscht werden müssen. Für sehingeschränkte Kundinnen und Kunden ist zudem eine Vorlesefunktion („Text-to-Speech“) vorgesehen.

Neben den 13 Zoll großen Displays werden auch einige größere Geräte zum Einsatz kommen. Die 31-Zoll-E-Paper

werden in die vorhandenen Haltestellenvitrinen integriert und die gedruckten Pläne dort ersetzen.

Die Kosten für ein E-Paper-Display liegen bei rund 4.000 Euro (13 Zoll) bzw. 9.500 Euro (31 Zoll). Gefördert wird das Vorhaben mit einer Förderquote von 80 Prozent durch das BMDV (Bundesministerium für Digitales und Verkehr). Hier erhalten ÜSTRA und regiobus im Rahmen der Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ rund 1,4 Mio. Euro.

Derzeit wird eine EU-weite Ausschreibung für das Vorhaben vorbereitet. Die ersten Geräte könnten dann schon Ende 2024 im Einsatz sein. Die Haltestelle „Steintor“, die bereits im Rahmen von „Nexxt Station“ (Seite 6) einige neue Fahrgastinformations- und Wegeleitelemente erhalten hat, wird für die ersten Tests auch mit E-Paper-Display ausgestattet werden. Welche Haltestellen und Stationen darüber hinaus infrage kommen, steht zu diesem Zeitpunkt noch nicht fest.

Mandy Hupe



sprinti hat sich als Ergänzung des ÖPNV im ländlichen Raum bereits bewährt – und bundesweit Aufmerksamkeit erregt.



Auf dem Weg ins zweite Leben: ausgemusterte E-Bus-Batterien vor dem GUV+



Im Einsatz: Hier dienen sie als Strom-Zwischenspeicher.

Klein, aber oho

## sprinti kommt gut an



Wer in der Region Hannover mit dem ÖPNV flexibel mobil sein will, kann seit Ende letzten Jahres in nunmehr zwölf Kommunen den On-Demand-Service „sprinti“ nutzen. Das kommt gut an: Die Mini-Busse erfreuen sich stetig wachsender Beliebtheit.

Die Lösung für flexible Mobilität im ländlichen Raum, ohne auf das eigene Auto angewiesen zu sein, heißt: sprinti. Dass der On-Demand-Shuttle gut angenommen wird, ließ sich Ende letzten Jahres auch anhand einer beeindruckenden Zahl erkennen: Am 19. November wurde bereits die einmillionste Fahrt gezählt, Tendenz steigend. Der 2021 als Pilotprojekt gestartete On-Demand-Service ist, auch dank des Erfolgs in den ersten Jahren, seit Dezember 2023 zudem in nun insgesamt 12 Regions-Kommunen und damit allen, die sich in der GVH Tarifzone C befinden, für Fahrgäste nutzbar. Im Schnitt fahren täglich rund 3.200 Menschen mit dem sprinti, an Spitzentagen sind es auch mal über 4.000 – seit Dezember haben rund 200.000 Fahrgäste das Angebot genutzt.

### Grund zum Feiern

Nicht nur bei den Fahrgästen kommt der sprinti super an: Im Herbst gewann das Projekt den Deutschen Mobilitätspreis in der Kategorie „Good Practice“. Bei der Preisverleihung mit Bundesverkehrsminister Volker Wissing in Berlin nahm ÜSTRA Vorstandsvorsitzende Elke Maria van Zadel den Preis glücklich entgegen: „Es ist für jedes Verkehrsunternehmen eine Ehre, überhaupt nur für den Mobilitätspreis nominiert zu sein. Jetzt

haben wir gewonnen – darauf können wir gemeinsam stolz sein. Ich freue mich, dass wir auf bundesweiter Bühne unser Prestigeprojekt zeigen konnten.“ Der Mobilitätspreis wird jährlich vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) verliehen und gilt als einer der wichtigsten Auszeichnungen im Bereich Mobilität.

### Das Erfolgsmodell sprinti

Rund 120 sprinti Fahrzeuge in verschiedenen Größen, davon etwa ein Viertel elektrisch betrieben, sind ohne festen Fahrplan unterwegs und können über die sprinti App gebucht werden. Der sprinti deckt die vom Linienverkehr nicht bedienten Gebiete in der Tarifzone C ab und ist ab dem morgendlichen Berufsverkehr bis in die späten Abendstunden im Einsatz. Fahrgäste brauchen nur eine gültige GVH Fahrkarte bzw. ein Deutschlandticket und können das Angebot ohne Aufpreis nutzen – mit einer maximalen Wartezeit von 20 Minuten und einem Fußweg von maximal 150 m zur nächsten virtuellen Haltestelle.

Ramona Reichel

Erfolgreicher Projektabschluss

## Hannovers intelligentes Gleichrichterwerk

Wer auf Elektromobilität im Busverkehr setzt, muss sich früher oder später mit der Frage beschäftigen, wie man sinnvoll und nachhaltig mit den Batterien umgeht, wenn diese für den Busbetrieb nicht mehr leistungsfähig genug sind. Die ÜSTRA hat im Rahmen eines Forschungsprojekts mit dem GUV+ nun eine intelligente und einzigartige Lösung dafür gefunden.

Während der Einsatz der Elektrobusse in Hannover (und andersorts) als Erfolg für die nachhaltige Gestaltung des Nahverkehrs gefeiert wird, treibt die Frage nach den Lebenszyklen der Busbatterien dennoch die Branche um. Gemeinsam mit einem Projektkonsortium hat die ÜSTRA nun eine passende Lösung für sich (und andere Verkehrsunternehmen) errichtet – auf dem Betriebshof Döhren ist das sogenannte intelligente Gleichrichterunterwerk (GUV+) nach erfolgreicher Testphase inzwischen in Betrieb. Das Plus steht für die Erweiterung eines klassischen Gleichrichterunterwerks um intelligente Funktionen: Zusätzlich zur Rückgewinnung der Bremsenergie von Stadtbahnen ermöglicht der Speicher zum Beispiel den Ausgleich von Lastspitzen oder einen Weiterbetrieb bei Netzausfällen.

### Doppelt nachhaltig

Der mögliche Einsatz der gebrauchten E-Bus-Batterien als Zwischenspeicher im GUV+ ist Teil der 2nd-Life-Strategie für die Elektrobusbatterien, um deren Lebensdauer zu verlängern und damit die Elektromobilität im Busverkehr noch nachhaltiger zu gestalten. Gleichzeitig ermöglicht die Zwischenspei-

cherung des Stadtbahnstroms, die selbst erzeugte Energie zu nutzen und demnach Kosten und CO<sub>2</sub> einzusparen. Auch Elke Maria van Zadel, ÜSTRA Vorstandsvorsitzende, lobt den erfolgreichen Einsatz der neuen Technologie: „Wir freuen uns, dass wir das innovative GUV+ im Rahmen unserer Elektrobusoffensive erproben konnten und nun auch erfolgreich im Betriebsalltag einsetzen. Für uns schließt sich dadurch der Kreis hin zur nachhaltigen Mobilität im Stadtbusverkehr.“

Das innovative Projekt unter der Federführung von Alstom Transport Deutschland GmbH und in Zusammenarbeit mit Elpro GmbH, Fraunhofer IVI, TU Dresden, M&P Motion Control and Power Electronics GmbH ist bislang deutschlandweit einmalig. Die Erfahrungen und Ergebnisse aus dem Betrieb bei der ÜSTRA können nun auf andere Städte übertragen werden. Das Projekt wurde im Rahmen der Förderrichtlinie Elektromobilität des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) in Höhe von 2,5 Millionen Euro gefördert.

Ramona Reichel





## HISTORISCH

Mit diesen Standardbussen begann 1979 die Zeit der Busse in Grün mit dynamischen weißen Diagonalstreifen bei der ÜSTRA.

## Unverkennbar ÜSTRA Grün!

Vor 50 Jahren, am 15. Februar 1974, wurde in der ÜSTRA die Farbgebung der neuen Stadtbahnwagen festgelegt – und schon bald war das ausgewählte Grün Marke und Identitätsmerkmal des ganzen Unternehmens.

Am Anfang stand ein Brief. Design-Professor Herbert Lindinger, zu dieser Zeit am Institut für Industrial Design in Frankfurt/Main und am National Institute for Design Ahmedabad (Indien) tätig, wandte sich am 27. August 1970 an Hannovers Oberbürgermeister. Er bezog sich nach einem Messebesuch auf die ihm bekannt gewordenen Bemühungen der Stadt, „das etwas zu kühl geratene Image Hannovers zu korrigieren“ und schrieb, „das abgestandene Elfenbein der Straßenbahnen und Autobusse, das noch dazu wie vergilbtes Weiß wirkt, unterstreicht und verstärkt in seiner Kontrastlosigkeit zu den Häuserfassaden noch die Langeweile des Stadtbildes.“ Klare Worte.

Mit aller Form und Vorsicht regte Lindinger zugleich an, „durch eine generelle Farbänderung der Straßenbahnen und Autobusse, zum Beispiel in Richtung ‚Maigrün‘, das Stadtbild enorm zum Positiven und Sympathischen zu beeinflussen.“ Von Blau wie in München und Zürich riet er ab, ebenso vom Rot Hamburgs und Bremens. Das freundliche Dankeschreiben eines Oberstadtdirektors verstand Lindinger nur als höfliche, aber letztlich folgenlose Amtsroutine.

So folgte er, mittlerweile Professor im Fachbereich Architektur der Technischen Universität Hannover, 15 Monate später nichts ahnend und sich sehr geehrt fühlend einer Einladung: Ein Abendessen bei Stadtbaurat Rudolf Hillebrecht, dabei auch

Oberstadtdirektor Martin Neuffer. Nach dem Dessert hob der Gastgeber überraschend ein Schreiben empor – Lindingers Brief aus dem Jahr 1970. Da er nun schon in Hannover sei, meinten die beiden Stadtoberen, solle er sich doch jetzt um eine Umsetzung kümmern, auch um Verbesserungen der neuen U-Bahn-Wagen gegenüber den zwei rot-weißen Prototypen. Wenige Tage später empfahl Hillebrecht die Kontaktaufnahme mit dem ÜSTRA Vorstand und speziell mit dem für Fahrzeuge zuständigen Ingenieur Erich Meyer-Plate. Terminbedingt betraf Lindingers Aufgabe für die nächsten zwei Jahre erst einmal vorrangig das Design von Fahrgast- und Fahrerraum. Erst am 7. Dezember 1973 wurde in kleinem Kreise bei der ÜSTRA mit Direktor Günter Nasemann die anstehende äußere Farbgebung der neuen, längst bestellten Stadtbahnen diskutiert. Der Designer sollte das vorgeschlagene Grün zunächst an einem kleinen Holzmodell präsentieren. Am 18. Januar 1974 wurde dann beschlossen, versuchsweise auch einen ausgemusterten Zweiachser mit der neuen Farbe zu lackieren. Mit der anschließenden Präsentation am 15. Februar 1974 waren Vorstand, Neuffer und Hillebrecht überzeugt. Der Wagen durfte allerdings, „um keine unkommentierte öffentliche Diskussion zu veranlassen“ (so das Protokoll), den Betriebshof Glocksee nicht verlassen. Das neue große Problem bestand nun darin, erinnert sich Prof. Lindinger, „eine exakte Farbdefinition zu finden, die lichteht, jederzeit für Jahrzehnte und bei verschiede-



Der TW 6001 – der erste grüne Stadtbahnwagen, der das Aussehen der ÜSTRA bis heute prägt.

nen Herstellern identisch nachbestellbar ist“. Das war damals nicht einfach: „Bis etwa 1985 stand für Farbentscheidungen in der Industrie nur die völlig unsystematische RAL-Farbkarte mit rund 100 exakt definierten Farben wie etwa Postgelb oder Feuerwehrrot zur Verfügung. Das gewählte gelbliche Grün gab es da nicht.“ Heute gewähren mehrere Farbsysteme Tausende Möglichkeiten.

Einen Ausweg boten die farbmischtechnisch exakt festgelegten Farben der Automobilhersteller und Autolackierer. Beim ganz aktuellen „Signalgrün“ von Opel wurde der Designer fündig. Eine diesem entsprechende eigene ÜSTRA Grün-Rezeptur folgte. Erwartungsgemäß erregte der erste so lackierte Stadtbahnwagen Ende Dezember 1974 sofort hohe Aufmerksamkeit, „weil äußerst ungewohnt, aber auch Stirnrunzeln“, ergänzt Lindinger – was sich jedoch bald legte. Es war wohl ein Zeitungsbericht, der das Signalgrün erstmals als „Lindgrün“ bezeichnete, verstanden als Anlehnung an den Designernamen.

Das im Sommer strahlende und auch im Regen sympathische Lind- oder eben ÜSTRA Grün überzeugte mehr und mehr. Mit der zunehmenden Akzeptanz der Farbe fühlte sich Lindinger „ermutigt, das neue Grün für alle öffentlich sichtbaren Teile des Unternehmens vorzuschlagen“. Im Vorstandsvorsitzenden Wilhelm Pällmann fand er dafür den richtigen und überzeugten Partner. Alle von Lindingers Team neu gestalteten Elemente zeigten nun dieses Grün: Busse, Wartehallen, Drucksachen, auch der neue Unternehmensauftritt samt ÜSTRA Reisen. Selbst Dienstkleidung und Maschseeboote erhielten grüne Akzente.

Der ursprüngliche Fahrzeuglack wandelte sich zum umfassenden ÜSTRA Grün – bis heute! Der Nahverkehr in Hannover ist grün, inzwischen nicht nur äußerlich, und das ÜSTRA Grün prägt auch heute noch das hannoversche Stadtbild.

Achim Uhlenhut

### Das Grün, ganz technisch

Im Sommer 1973 führte Opel sein Signalgrün mit dem Farbcode L 308 ein. Bis Sommer 1977 war dieser aufpreispflichtige „Brillantlack“ ab Werk für die Autotypen Kadett, Ascona, Manta, Rekord und Commodore jener Zeit als Sonderlackierung bestellbar. Nur vier Jahre lang also. Heute ist dieses Signalgrün hierzulande außerhalb des ÜSTRA Universums daher nur an automobilen Oldtimern zu sehen. Bei Opel gab es seinerzeit neben dem Signalgrün auch noch, ebenso zeittypisch, Signalorange, Signalgelb, Signalblau sowie ein überraschendes Signalocker. Dem markanten Signalgrün folgten bei Opel bis heute zahllose andere Grüntöne. Bei der ÜSTRA blieb es das eine Grün, welches bis heute mit einem Zweikomponentenlack lackiert wird, beim Hersteller als „ÜSTRA Grün“ nach wie vor gemäß Originalrezeptur angemischt.





Die ÜSTRA Betriebsleitstelle: das Herz der Verkehrssteuerung und ebenso das Reaktionszentrum in Notfällen

Im Auftrag des Fahrgastes

## Ein Zahnrad greift ins andere – Sicherheit bei der ÜSTRA

Der ÖPNV ist das sicherste aller Verkehrsmittel – das Risiko, hier tödlich zu verunglücken, ist 20-mal geringer als beim Autofahren. Neben dem geringen Unfallrisiko ist Sicherheit jedoch auch als „Security“ zu verstehen. Hier gibt es nicht die eine ÜSTRA Sicherheitsmaßnahme, stattdessen greifen viele Funktionen wie Zahnräder ineinander, die als großes Ganzes das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste stärken.

23 Uhr, Konzertabreise am Endpunkt „Messe/Ost“: Tausende Menschen strömen auf den Bahnsteig, um mit der nächsten Stadtbahn der Linie 6 heimzukommen. Es ist voll, eng und laut – eine Situation, die dem einen oder anderen Fahrgast vielleicht ein ungutes Gefühl in die Magengegend treibt. Damit in einer solchen Situation Probleme, wie zu großes Gedränge oder Stress unter den Fahrgästen, gar nicht erst entstehen, ist die ÜSTRA mit Sicherheitsmaßnahmen und -vorkehrungen vor Ort: Der große „Konzertbahnhof“ verfügt über eine eigene Leitstelle, von der aus die einfahrenden Bahnen organisiert und getimt werden. Von dort aus hat ein Fahrdienstleiter per Videotechnik einen Überblick über die Station und steht mit den Sicherheitskräften der protec, die den Fahrgaststrom bei Abreise von Großveranstaltungen lenken, im ständigen Kontakt. Für die Sicherheit der Fahrgäste greifen mehrere

Zahnräder ineinander – und das tun sie immer! Im Falle der Konzertabreise werden sie mal geballt sichtbar, aber auch im regulären Betrieb sind sie aktiv:

### Videotechnik

Eines dieser Zahnräder im Sicherheitskonstrukt der ÜSTRA ist die Videoüberwachung. Alle 19 Tunnelstationen sind mit permanenter Videoüberwachung ausgestattet, das betrifft die Bahnsteige ebenso wie die Zugänge, Verteilerebenen, Treppen und Aufzüge. Darüber hinaus ist auch an einigen der oberirdischen Haltestellen entsprechende Technik verbaut – beispielsweise am Endpunkt „Messe/Ost“.

Auch in den Fahrzeugen gibt es Videoüberwachung: Alle ÜSTRA Busse sowie zwei Drittel der Stadtbahnflotte verfügen über Kameras, deren Material im Bedarfsfall an die Polizei über-

geben wird. Dieses Material muss nur selten genutzt werden, denn die Installation der Kameras ist bereits ein Mittel der Abschreckung und erhöht zudem das subjektive Sicherheitsempfinden.

### Leitstellen

Wo laufen die Bilder der stationären Videoüberwachung auf? In den Leitstellen von ÜSTRA und protec – zwei weiteren Zahnrädchen, die der Fahrgast nicht sieht, die aber eine riesige Bedeutung für die Sicherheit haben.

Was die Aufgabe der ÜSTRA Betriebsleitstelle ist, steckt bereits im Namen. Wichtig für den Betriebsablauf ist auch die Sicherheit. Darum ist die Leitstelle mit Fahrdienstleiterinnen und -leitern sowie Fahrgastinformationsmanagerinnen und -managern besetzt, die das große Ganze sowie alle Tunnelstationen im Blick haben. Stürzt eine Person ins Gleis am „Kröpcke“, sehen sie das auf ihrer Videowand und können per Funk sofort die einfahrenden Bahnen stoppen. Bei ihnen landen auch die Notrufe, die über die Notruf- und Informationssäulen der ÜSTRA (NIS, siehe Seite 8) abgesetzt werden.

Im engen Austausch mit der Betriebsleitstelle der ÜSTRA stehen die Mitarbeitenden der protec Leitstelle in der Fernroder Straße. Sie können ebenfalls auf die stationäre Videoüberwachung zugreifen. Wenn bei ihnen eine Meldung aufläuft, können sie sich direkt auf die Kameras am Ort des Geschehens schalten und ihre Sicherheitskräfte – die mobilen U-Bahn-Wachen – steuern und über den Vorfall informieren.

### U-Bahn-Wachen

Als verlängerter Arm der protec Leitstelle sorgen die U-Bahn-Wachen in den Stationen und Stadtbahnen für Sicherheit. Mehr als 100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind bei der

protec in dem Bereich tätig. In Zweiertteams sind sie als Präsenz- und Zugstreifen in den Stationen und Stadtbahnen unterwegs – tagsüber, nachts und insbesondere in den Wochenendnächten. Ihr Credo: effizient, dezent und präsent. Denn die Sicherheitskräfte sind nicht nur für Notfälle da, die meisten ihrer Einsätze sind Ansprachen ebenso wie Auskünfte. Bei Bedarf können sie auch das Hausrecht ausüben und einen Störenfried der Station verweisen.

### Sprechstellen in Fahrzeugen

Das Fahrpersonal ist im Fall von Notfällen immer ansprechbar. Im Bus ist die direkte Kontaktaufnahme zur Fahrerin natürlich einfacher, als aus dem hinteren Teil eines 3-Wagen-Zuges den Stadtbahnfahrer in seiner Fahrerkabine zu erreichen. Seit 2021 ist der Kontakt zum Fahrpersonal in allen drei Stadtbahntypen per Sprechstelle möglich – der TW 6000, dessen Technik teilweise noch aus den 1980er-Jahren ist, ist dafür nachgerüstet worden. Nun sind die Stadtbahnfahrerinnen und -fahrer im Notfall – oder auch mal im Fall einer Frage zur Anschlussverbindung – nur einen Knopfdruck entfernt.

### Sicher unterwegs mit der ÜSTRA

In der ÜSTRA steckt noch mehr Sicherheit: Alkoholkonsumverbot in Fahrzeugen und Stationen, eine Maßnahme, die sich die hannoverschen Fahrgäste gewünscht hatten; FrauenNachTaxi, die bezuschusste Taxifahrt für ÖPNV-Nutzerinnen in den Abend- und Nachtstunden; Defibrillatoren an allen Bahnsteigen der Tunnelstationen. Allesamt Maßnahmen, die die Sicherheit bzw. das Sicherheitsgefühl verbessern und damit dem Fahrgast zugutekommen.

Mandy Hupe



Stationäre Videotechnik: Abschreckung und Sicherheitselement in einem



Mobile U-Bahn-Wachen: hilfsbereit und präsent



SprintRAD

SprintRAD

SprintRAD

Mit GVH Abo:  
30 Minuten  
kostenlos  
pro Fahrt

Gültig für alle  
GVH Produkte mit  
bis max. 0,75 Euro  
und mehr!



ÜSTRA regiobus BAHNEN

VERBUNDEN IM GVH

