



ÜSTRA Profil

Das ÜSTRA Magazin · Ausgabe 2/2020

Coronakrise

Die ÜSTRA hat die Auswirkungen der Coronakrise deutlich zu spüren bekommen – eine Chronologie.

Seite 4

Krisenstab

Im ÜSTRA Krisenstab werden Maßnahmen und Vorgehen während der Pandemie interdisziplinär entschieden.

Seite 6

Bilanz 2019

Die ÜSTRA hat die Zahlen für das Geschäftsjahr 2019 vorgelegt. Sie schnitt besser ab als geplant.

Seite 9

Seite 3	Grußwort
Seite 4	Coronavirus: ÜSTRA Krisenmanagement
Seite 6	Der ÜSTRA Krisenstab
Seite 8	Aktuelles
Seite 9	Jahresbilanz 2019
Seite 10	Serie: Die Stadtbahnstrecken

Impressum

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

Verantwortlich: Udo Iwannek

Redaktion: Ramona Reichel (Leitung), Mandy Hupe,
Udo Iwannek, Katja Raddatz, Timo Wegner

Layout: Sandra Beier (ÜSTRA) und
B:SIGN Design & Communications GmbH

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



Vorstandsvorsitzender Dr. Volkhardt Klöppner

Gemeinsam durch die Krise

An dieser Stelle unseres Magazins ÜSTRA Profil lassen wir normalerweise Menschen von außerhalb unseres Unternehmens zu Wort kommen, die sich aus einer interessanten Perspektive mit Nahverkehrsthemen beschäftigen – als Verkehrswissenschaftler, als Mobilitätsexperten oder als Verantwortungsträger in der Verkehrspolitik. Aber in Krisenzeiten wird die Normalität unterbrochen, und deshalb wende ich mich hier im Namen der ÜSTRA an die Leserinnen und Leser.

Die Corona-Pandemie hat auch uns vor neue und bisher nicht gekannte Herausforderungen gestellt und Fragen an uns gerichtet, die rasch beantwortet werden mussten. Wie schützen wir unsere Fahrgäste und unser Fahrpersonal bestmöglich vor einer Infektion? Wie organisieren wir unser Verkehrsangebot in einer Zeit, in der die große Mehrheit zu Hause bleiben muss, aber gleichzeitig die vielen Helfer in Krankenhäusern und anderen lebenswichtigen Einrichtungen dahin gebracht werden müssen, wo sie gebraucht werden?

Seit dem 4. März, als die Politik die ersten Einschränkungen zur Eindämmung der Pandemie verhängte, tagt bei der ÜSTRA zweimal pro Woche ein Krisenstab, in dem all diese Fragen behandelt und Maßnahmen zu ihrer Lösung beschlossen werden. In dieser Ausgabe des ÜSTRA Profils erfahren Sie, wie es diesem Krisenstab gelungen ist, durch eine enge interdisziplinäre und bereichsübergreifende Zusammenarbeit die Folgen der

Pandemie für Fahrgäste und Mitarbeiter so gering wie möglich zu halten. Eng war in diesen bisherigen Krisenzeiten auch die Zusammenarbeit zwischen den beiden Verkehrsunternehmen regiobus und ÜSTRA im Großraum-Verkehr Hannover, mit der Region Hannover als Aufgabenträger für den Nahverkehr, mit der Landeshauptstadt Hannover, mit den Institutionen für Gesundheit, Seuchenbekämpfung und Katastrophenschutz in Stadt, Region und im Land Niedersachsen.

Unseren Fahrgästen möchte ich unseren aufrichtigen Dank aussprechen: für ihre Geduld, ihr Verständnis, ihr Verantwortungsbewusstsein und ihre gegenseitige Rücksichtnahme in diesen schwierigen Zeiten. Unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern danke ich – auch im Namen meiner Vorstandskolleginnen Denise Hain und Elke van Zadel – für ihre außergewöhnliche Einsatzbereitschaft, ihr Engagement und ihre Zuverlässigkeit.

Wir alle wissen, dass wir diese Krise nur gemeinsam meistern können. Lassen Sie uns diesen Gemeinsinn, der uns in der Krise stark gemacht hat, weiter aufrechterhalten.

Bleiben Sie gesund!

Dr. Volkhardt Klöppner
Vorstandsvorsitzender der ÜSTRA

Eine Chronologie des Krisenmanagements bei der ÜSTRA

Seit Mitte März ist die ÜSTRA, wie auch der Rest der Welt, im Corona-Ausnahmestand. Von Beginn an hat das Unternehmen zahlreiche Vorkehrungen getroffen, um sowohl die Mitarbeiter als auch die Fahrgäste während der Krise zu schützen. Alle Schutzmaßnahmen wurden in enger Absprache mit der Region Hannover, als zuständiger Gesundheitsbehörde, getroffen. Das ÜSTRA Profil fasst zusammen, mit welchen Schritten die ÜSTRA auf die Corona-Pandemie reagiert hat.

Interne Sicherheitsmaßnahmen

Noch vor dem finalen Beschluss der niedersächsischen Landesregierung zu Schul- und Kitaschließungen berief die ÜSTRA ihren Krisenstab ein und beschloss erste interne Sicherheitsmaßnahmen. Dienstreisen wurden abgesagt, Meetings in Telefonkonferenzen umgewandelt und zusätzliche Homeoffice-Kapazitäten geschaffen.

Schutzmaßnahmen in Bus und Stadtbahn

Am 13. März, drei Tage vor Inkrafttreten der offiziellen Maßnahmen des Landes, wurden die ersten Schutzvorrichtungen in den Fahrzeugen installiert, um den direkten Kontakt zwischen Personal und Fahrgästen zu vermeiden. Somit hieß es fortan in den Bussen: kein Einstieg durch die vordere Tür und kein Fahrkartenverkauf beim Fahrer. Zudem wurden die ersten Sitzreihen hinter dem Fahrerbereich abgesperrt. Zunächst diente ein herkömmliches Absperrband als Abtrennung.

Ende März wurden in den ÜSTRA Bussen zusätzlich Folien-

schutztüren in den Fahrzeugen installiert, um das Fahrpersonal noch besser zu schützen. Im ältesten Stadtbahntyp, dem TW 6000, ist die Fahrerkabine geringer isoliert als in den anderen Stadtbahntypen. Deshalb wurden in den „Grünen“ die an den Fahrerstand angrenzenden Türen für den Fahrgastwechsel geschlossen und der Bereich hinter der Fahrerkabine abgeäunt.

Durch diese Sicherheitsmaßnahmen konnte die ÜSTRA schnell einen ausreichenden Abstand zwischen Fahrgästen und Fahrpersonal gewährleisten.

Intensivere Reinigung, Türen öffnen automatisch

Bereits mit Beginn der Pandemie hatte die ÜSTRA die Reinigungstätigkeiten in den Fahrzeugen, insbesondere an stark frequentierten Kontaktpunkten, wie Haltestangen und Halteschlaufen, intensiviert.

Zudem wurden an allen Stationen und Haltestellen die Türen automatisch geöffnet, um unnötigen Kontakt mit den Tür Tastern zu vermeiden.

Die ÜSTRA setzt erste interne Vorkehrungen um: Dienstreisen werden abgesagt, Sitzungen in Telefonkonferenzen umgewandelt und die Mitarbeiter an die gängigen Hygienemaßnahmen erinnert.

Die ÜSTRA installiert Schutzmaßnahmen, um den Kontakt zwischen Fahrpersonal und Fahrgästen zu vermeiden.

Auf die Schul- und Kitaschließungen in Niedersachsen, **reagiert die ÜSTRA mit einem Sonderfahrplan.**

Die ÜSTRA aktualisiert ihren Sonderfahrplan durch zusätzliche Ergänzungs- und Verstärkerfahrten, um den Mindestabstand zu ermöglichen; das Fundbüro wird geschlossen.

Die ÜSTRA setzt den Nachtsternverkehr bis auf Weiteres aus. Es wird eine Servicenummer für alle Fragen rund um die Pandemie eingerichtet.

Ein bundesweites Kontaktverbot tritt in Kraft.

11. März

13. März

16. März

18. März

20. März

23. März

Anpassbarer Sonderfahrplan

Nach Inkrafttreten der Schulschließungen und der Kontaktbeschränkungen reagierte die ÜSTRA mit einem Sonderfahrplan: Einerseits gab es Mitarbeiter, die ohne Kinderbetreuung nicht hundertprozentig einsetzbar waren, andererseits arbeiteten viele Pendler im Homeoffice, sodass die Fahrzeugauslastung im Vergleich zum Regelbetrieb zurückging. Für den Fall, dass Angestellte besonders relevanter Einrichtungen, wie Krankenhäuser, Apotheken, Lebensmittelhandel, Probleme hatten, ihre Arbeitsstelle aufgrund des eingeschränkten Fahrplans zeitgerecht zu erreichen, wurde eine Infohotline eingerichtet. Dadurch konnte die ÜSTRA kurzfristig und bedarfsorientiert reagieren und den Sonderfahrplan flexibel anpassen.

Zuverlässiger Kundenservice – trotz Coronakrise

Krisenzeiten werfen viele Fragen auf. Deshalb war es der ÜSTRA besonders wichtig, für ihre Fahrgäste da zu sein. Im ÜSTRA Kundenzentrum wurde mit Schutzvorkehrungen, wie Plexiglasscheiben und Desinfektionsmitteln für die Mitarbeiter, Schutzmaßnahmen ergriffen. Dadurch konnte das Kundenzentrum seit Beginn der Krise ohne eingeschränkte Öffnungszeiten geöffnet bleiben. Zudem wurden zahlreiche Anfragen über die Social-Media-Kanäle oder über das Infotelefon beantwortet. Die Fahrgäste konnten sich zudem über die Fahrplananpassungen und über die weiteren Maßnahmen auf uestra.de und Facebook und Co. informieren.

Mund-Nasenschutzpflicht im ÖPNV

Seit dem 27. April gilt der Beschluss des Landes Niedersachsen, dass im ÖPNV ein Mund-Nasenschutz für Fahrgäste verpflichtend ist. Die Fahrgäste wurden unter anderem durch Durchsagen und Anzeigen an den Haltestellen sowie über das Fahrgastfernsehen auf die Hygieneregeln im Nahverkehr sowie die Pflicht zum Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung informiert.

Zurück zum Regelfahrplan

Der 11. Mai war für die ÜSTRA und ihre Fahrgäste ein Schritt zurück in eine gewisse Normalität. Insbesondere mit Blick auf die von der niedersächsischen Landesregierung angekündigten Lockerungen in verschiedenen Bereichen des öffentlichen Lebens und die teilweise Wiederöffnung von Schulen kehrte die ÜSTRA zum regulären Fahrplan zurück.

Die Coronakrise bei der ÜSTRA: ein Zwischenfazit

Noch ist die Krise nicht vorbei und deshalb behalten die bisherigen Schutzmaßnahmen weiterhin ihre Gültigkeit. Dennoch kann die ÜSTRA vorsichtig positiv auf die letzten Wochen zurückblicken. Sowohl Fahrgäste als auch Fahrpersonal haben sich verantwortungsbewusst gezeigt und die notwendigen Maßnahmen und Einschränkungen angenommen und ernst genommen. Dadurch konnte der bestmögliche Schutz vor einer Infektion mit dem Virus gewährleistet werden, ohne dass die Mobilität in der Region Hannover stillstand. Die Gesundheitskennzahlen der ÜSTRA belegen, dass es gelungen ist, die Beschäftigten wirksam vor Infektionen mit dem Coronavirus zu schützen.

Ramona Reichel und Timo Wegner

Die ÜSTRA installiert in den Bussen Folien-schutztüren als zusätzlichen Schutz für die Fahrer.

Der Start der Masch-seeflotte wird verschoben.

Der GVH kündigt Kulanzregelungen für Abonnenten an.

Die ÜSTRA weist auf die deutschlandweite Mund-und-Nasenschutzpflicht hin und passt Sonderfahrpläne an.

Die ÜSTRA fährt wieder nach dem Regelfahrplan. Die Mund-und Nasenschutzpflicht hat weiter Bestand.

Das ÜSTRA Fundbüro öffnet wieder.

31. März

6. April

9. April

27. April

11. Mai

18. Mai



Die Maßnahmen des Krisenstabs waren schnell für die Fahrgäste sichtbar.

Der Krisenstab der ÜSTRA:

Jede Krise ist anders

Zweimal pro Woche tagt derzeit bei der ÜSTRA ein Gremium, in dem alle Entscheidungen getroffen werden, die die derzeit grassierende Corona-Pandemie erforderlich macht: der Krisenstab. Wie dieser arbeitet, erklärt das ÜSTRA Profil.

Unter der Leitung von Denise Hain, Vorständin Personal und Betrieb, kommt im Krisenstab neben der Vorständin Elke Maria van Zadel und dem Vorstandsvorsitzenden Dr. Volkhardt Klöppner ein interdisziplinäres Team aus Führungskräften und weiteren Schlüsselfunktionen zusammen, um das Nahverkehrsunternehmen, seine Mitarbeiter und seine Fahrgäste in enger Abstimmung mit der Region Hannover sicher durch die Krise zu bringen. „Oberstes Ziel ist, auch in unsicheren Zeiten ein zuverlässiger Partner zu sein, auch wenn nicht einzuschätzen ist, wie sich die Situation bei uns entwickelt“, so Vorständin Denise Hain.

Ungeahnte Herausforderungen

Natürlich hatte die ÜSTRA schon vor der Corona-Pandemie Pläne für alle möglichen Krisenfälle in der Schublade, die in regelmäßigen Übungen geprobt, getestet und wenn nötig verbessert wurden. Vom schweren Unfall über Geiselnahmen im

Tunnel bis hin zum totalen Stromausfall in ganz Europa wurden verschiedenste Szenarien durchgespielt. Trotzdem ist jede Krise anders, und eine weltweite Pandemie wie Corona stellt alle und jeden vor bislang ungeahnte Herausforderungen. Im Corona-Krisenstab, der seit dem 4. März regelmäßig tagt, hält sich die Führung des Unternehmens über das aktuelle Geschehen auf dem Laufenden, beschließt notwendige Maßnahmen, überprüft deren Umsetzung und hinterfragt sie regelmäßig. „Dabei steht auch immer im Fokus: Was können und müssen wir tun, um unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu schützen“, so Vorständin Denise Hain. Einige Beispiele: Hygieneartikel und Desinfektionsmittel wurden beschafft. Desinfektionsschaum wurde an die Fahrer verteilt. Räumliche Abtrennungen von Fahrerstand und Fahrgastraum wurden geschaffen. Schutzmaterialien wurden bestellt, verpackt und verteilt. Verstärkte Reinigungen von Fahrerarbeitsplätzen und sogenannten Kontaktoberflächen wurden und werden durchgeführt. Mehr Kapazitäten für Homeoffice wurden geschaffen.

Plexiglasscheiben im Kundenzentrum wurden installiert. Außerdem wurde für die gesamte Belegschaft wiederverwendbarer Mund-Nasen-Schutz organisiert und verteilt.

Einführung eines Sonderfahrplans

Gleichzeitig musste auch das Fahrtangebot reduziert und ein Sonderfahrplan eingeführt werden. Die Maßnahmen der Angebotsänderung werden aus Beschlüssen der niedersächsischen Landesregierung und weiterer Rahmenbedingungen abgeleitet. Gleichzeitig führten geschlossene Schulen, Kindergärten, Läden, gastronomische Betriebe sowie die Einführung von Homeoffice auch in vielen anderen Unternehmen dazu, dass die Nachfrage zu dem vorhandenen Angebot sank. Trotzdem fuhr die ÜSTRA immer noch rund 80 Prozent des normalen Verkehrsangebots. „Neben dem Schutz der Belegschaft und unserer Fahrgäste müssen wir auch die wirtschaftlichen Risiken stets im Auge behalten“, betont Denise Hain: „Wirtschaftlich sinnvolles Handeln sichert die Position der ÜSTRA und sorgt letztlich dafür, dass wir auch eine Coronakrise überstehen werden.“



Neben der Vorständin und Stabsleiterin Denise Hain ist auch Vorständin Elke Maria van Zadel im Krisenstab aktiv.

Maßnahmen greifen

Mit im Krisenstab sitzt der Betriebsarzt der ÜSTRA, Dr. Ludger Steltenkamp. „Wir sind unglaublich froh, in diesen Zeiten mit unserem Betriebsarzt medizinischen Sachverstand im Krisenstab zur Verfügung zu haben“, erklärt Vorstandsvorsitzender Dr. Volkhardt Klöppner. Viele Unternehmen hätten schon vor Jahren ihre betriebsärztlichen Aufgaben aus Kostengründen ausgelagert, die ÜSTRA hat dies nicht getan und profitiert nun in der Krise von der Expertise ihres Betriebsarztes in allen Gesundheitsfragen. Wie es um die Gesundheit der Mitarbeiter bestellt ist, wird übrigens im Krisenstab regelmäßig durch die Personalabteilung überprüft und berichtet. Bislang zeigt sich, dass die Maßnahmen der ÜSTRA zum Infektionsschutz greifen und die Krankmeldungen das gewohnte Maß nicht überschreiten.

„Gerade in der Krise ist gute Kommunikation der Schlüssel zum Erfolg“, weiß Dr. Volkhardt Klöppner. Auf der guten Kommuni-

kation nach innen und außen liegt daher im Krisenstab sein besonderes Augenmerk. Dort werden alle Kommunikationskanäle der ÜSTRA wie Facebook, Twitter, Fahrgastinformation oder Presse- und Öffentlichkeitsarbeit aufeinander abgestimmt. Für die Mitarbeiterschaft wurde dazu eine eigene App eingeführt, in der Informationen verbreitet und Videobotschaften des Vorstandes gesendet werden. Dort können Mitarbeiter auch Antworten auf Fragen bekommen, die ihnen besonders unter den Nägeln brennen. Sowohl der Pressesprecher und die Leiterin der internen Kommunikation als auch das Marketing sitzen im Krisenstab mit am (virtuellen) Tisch.



Vorstandsvorsitzender Dr. Volkhardt Klöppner setzt auf gute Krisenkommunikation.

Enge Abstimmung zwischen ÜSTRA und regiobus

Auch während der Krise muss das Stadtbahnnetz – im Auftrag des Eigentümers der Infrastrukturgesellschaft Region Hannover – gewartet und instandgehalten werden. Hierauf achtet im Krisenstab die Vorständin Elke Maria van Zadel, zuständig für Technik, IT und Infrastruktur. Da Frau van Zadel gleichzeitig in der Geschäftsführung der regiobus GmbH tätig ist, kann sichergestellt werden, dass sich die beiden hannoverschen Verkehrsunternehmen in allen Corona-bedingten Maßnahmen eng abstimmen. Für die Fahrgäste hat das den großen Vorteil, dass alle sie betreffenden Regelungen einheitlich sind. So wurden beispielsweise die Absperrungen in den Bussen zum Schutz der Fahrer gemeinsam verabredet und kommuniziert. Auch die Veränderungen im Fahrtangebot von regiobus und ÜSTRA wurden eng aufeinander abgestimmt.

„Gerade für unsere IT war die Krise eine echte Herausforderung, die aber hervorragend gemeistert wurde“, so Elke Maria van Zadel. Innerhalb kürzester Zeit mussten weit über hundert Homeoffice-Zugänge geschaffen und eingerichtet werden, dazu die Möglichkeit bei Bedarf auch per Videokonferenz zu tagen, um zum Beispiel gemeinsam Präsentationen oder Videos anzuschauen. Auch der Krisenstab der ÜSTRA tagt in Corona-Zeiten per Telefonkonferenz – wie lange, das ist noch offen. Denn diese Krise ist noch nicht vorbei.

Udo Iwannek



Ab Dezember im 15-Minuten-Takt unterwegs: Die sprintH Linie 800

sprintH Linie 800:

Mit der ÜSTRA alle 15 Minuten von Mehrum bis zum Kröpcke

Die ÜSTRA Linie 800 soll ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 einen deutlich höheren Takt bekommen und direkt bis in Hannovers Innenstadt fahren. Bisher verkehren die Busse während der Hauptverkehrszeit alle 30 Minuten zwischen Mehrum und dem Altenbekener Damm. Ab Dezember können die Fahrgäste zeitweise im 15-Minuten-Takt und ohne Umstieg bis zum Kröpcke durchfahren.

Die Linie 800 ist eine von sieben sprintH Linien. Sechs werden von regiobus und eine von der ÜSTRA bedient. Alle sieben Linien verbinden das Umland mit der Stadt Hannover – entwe-

der direkt oder im Anschluss an die Regionalzüge beziehungsweise die Stadtbahnen. Neben einer höheren Taktung und besseren Anschlussmöglichkeiten gehören auch neue Fahrzeuge zum sprintH Projekt. Die Einführung der neuen Busse erfolgt sukzessive. Gestartet wurde letztes Jahr mit den Linien 500 und 700 der regiobus. Insgesamt werden rund 90 Busse mit neuen Komfortmerkmalen, wie zum Beispiel kostenlosem WLAN und USB-Ladestationen, ausgestattet und im sprintH Design auf den Straßen der Region im Einsatz sein.

Timo Wegner

Anklicken und angucken:

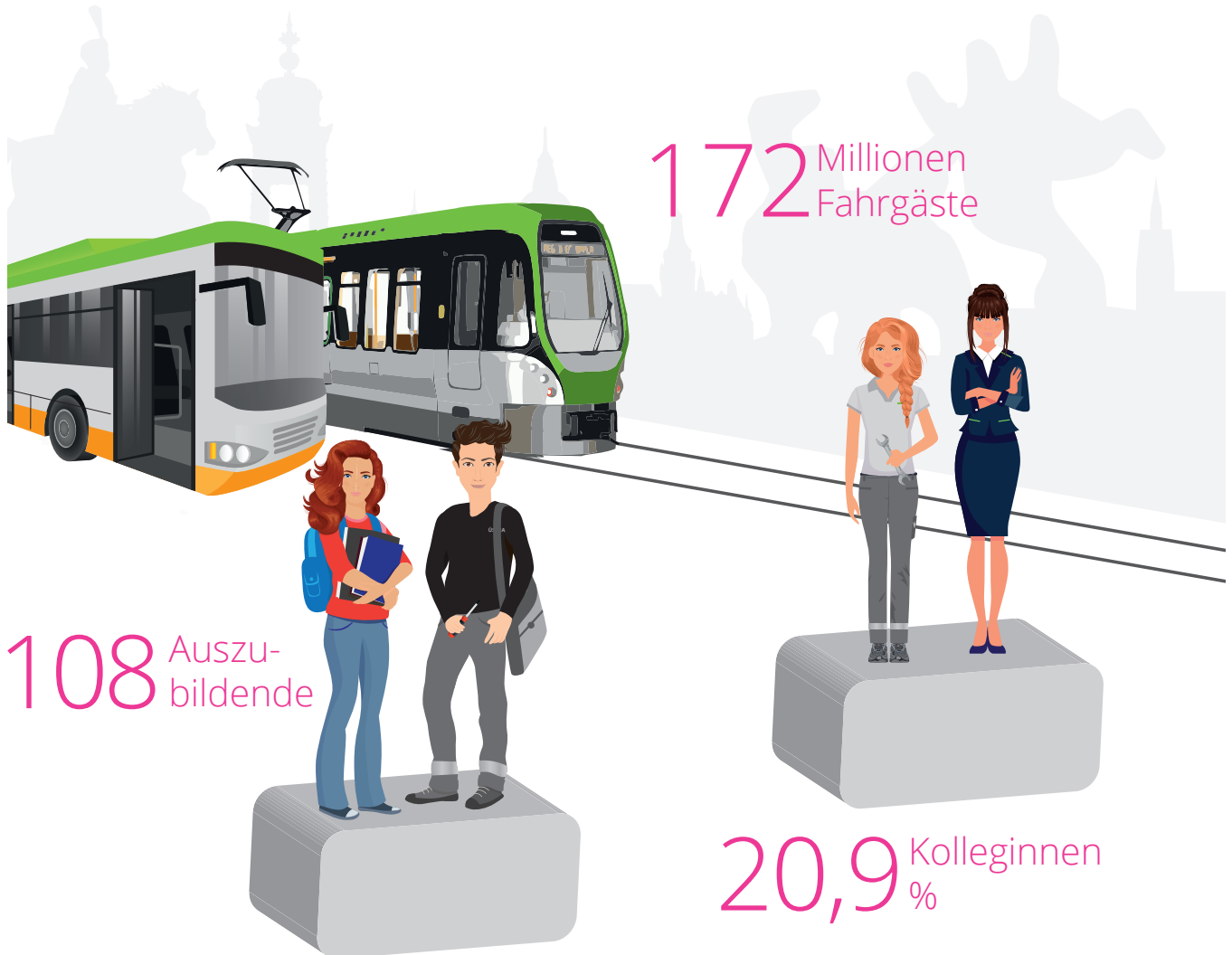
Das Fahrgastfernsehen ab sofort auch im Livestream

Für die ÜSTRA Fahrgäste ist das Fahrgastfernsehen nahezu allgegenwärtig: Auf 1.426 Monitoren in 285 Stadtbahnen sowie auf 38 Großbildschirmen in acht Stationen sorgt das Programm für Informationen und Unterhaltung. Ab sofort gibt es das Fahrgastfernsehen aber nicht nur in den Fahrzeugen und an den Stationen, sondern auch online. Die neue Webpräsenz bietet ihren Service zum Durchklicken oder im Livestream jetzt auch für daheim an. Neben dem aktuellen Programm ist ein Archiv der letzten sieben Tage abrufbar. Weitere Infos gibt es auf www.fahrgastfernsehen.city.

Timo Wegner



ÜSTRA schließt besser ab als geplant und investiert in die Zukunft



Die ÜSTRA hat in 2019 einen Verlust von rund 36 Millionen Euro erwirtschaftet und damit ihr Ergebnis gegenüber der Planung um 3,7 Millionen Euro verbessert. Positive Effekte ergaben sich insbesondere durch Einsparungen beim betrieblichen Aufwand aufgrund von geringeren Instandhaltungs- und Dienstleistungsaufwendungen. Im Vergleich zur Planung wurden noch zusätzliche Vorsorgeaufwendungen zur Deckung der zukünftigen Pensionsverpflichtungen im Geschäftsjahr gebildet. Gegenüber dem Vorjahr stieg der Verlust um rund 10,1 Millionen Euro (Vorjahr: 25,9 Millionen Euro). Die Tarifeinnahmen konnten zwar um 3,1 Millionen Euro gesteigert wer-

den. Dieser positive Effekt wurde jedoch plangemäß überlagert durch Personalaufwendungen, die der Erhöhung der Mitarbeiterzahl und der gestiegenen Deckung der Vorsorgeverpflichtungen für Pensionen Rechnung tragen. Zudem hat sich die Abschreibung aufgrund einer erhöhten Investitionstätigkeit im Geschäftsjahr und in den Vorjahren auf das Ergebnis ausgewirkt.

Die Zahl der Fahrgäste ist im vergangenen Jahr mit 171,8 Millionen um 1,5 Prozent leicht zurückgegangen (Vorjahr: 174,4 Millionen). Wesentliche Gründe hierfür liegen in der vermehrten Nutzung von Heimarbeit sowie an dem

fahrradfreundlichen Wetter. Gleichzeitig führten die Baumaßnahmen an Hochbahnsteigen zu Fahrgasteinbußen bei der Stadtbahn, während die Busse 2019 einen Fahrgastzuwachs verzeichnen konnten. Die ÜSTRA konnte ihren Frauenanteil in der Mitarbeiterschaft von 20,1 Prozent weiter steigern und liegt in 2019 bei 20,9 Prozent. Zum 31. Dezember 2019 beschäftigte die ÜSTRA insgesamt 2.015 Mitarbeiter (Vorjahr: 1.950), davon 108 Auszubildende.

Den kompletten Jahresabschluss 2019 gibt es unter: www.uestra.de.

Katja Raddatz



Idyllisch und urban zugleich: Die B-Strecke ist die vielleicht abwechslungsreichste im Liniennetz.

Die B-Strecke:

B wie besonders

Auf A folgt B: Die zweite Strecke im Liniennetz der ÜSTRA, die einen Tunnelabschnitt erhielt, wurde die B-Strecke. Schon der Bau ihres Tunnels war eine Besonderheit in der hannoverschen Baugeschichte und auch heute haben die „roten“ Linien 1, 2 und 8 noch einige einmalige Eigenschaften.

Die Linien der B-Strecke, im Liniennetzplan zu erkennen an ihrer roten Farbe, verbinden den Norden Hannovers mit dem Süden. Mit der Linie 1 geht es von Langenhagen bis nach Laatzen und über die Grenze der Region Hannover hinaus sogar bis nach Sarstedt. Die Linie 2 führt vom Stadtteil Sahlkamp („Alte Heide“) bis nach Rethen – und das mitten durchs Zentrum von Hannover. Hinzu kommt die kürzere Linie 8, die von der „Dragonerstraße“ bzw. vom „Hauptbahnhof“ raus zur Messe fährt (Endpunkt „Messe/Nord“). Zu Zeiten von größeren Messen oder anderen Großveranstaltungen wird sie zusätzlich durch die Messelinie 18 verstärkt. Die B-Strecke hat aber nicht nur als Nord-Süd-Verbindung eine zentrale Funktion. Als einzige Strecke im Netz, die durch alle großen Tunnelstationen führt („Hauptbahnhof“, „Kröpcke“ und „Aegidientorplatz“), ermöglichen ihre Linien das einfache Umsteigen zwischen diesen Punkten – damit ist die B-Strecke die Umsteigekönigin unter den ÜSTRA Strecken.

Unter Tage: aufwendiger Tunnelbau

Mitte der 1970er-Jahre begannen die Arbeiten, um zunächst den nördlichen Teil der ehemaligen Straßenbahn-B-Strecke aus dem Stadtzentrum heraus unter die Erde zu verlegen. Hinter dem Hauptbahnhof verzweigen sich die A- und B-Strecke:

Die A-Strecke führt von hier aus weiter in Richtung Lister Meile, der Tunnel für die B-Strecke wurde samt Kehranlage tiefer angelegt und unterfährt die Linien 3, 7 und 9 der A-Strecke am Weißekreuzplatz. Von hier bis zur Vahrenwalder Straße gestalteten sich die Tunnelarbeiten als besonders schwierig. Waren bislang alle Tunnelröhren und Stationen in offener Bauweise, als Baugruben in den jeweiligen Straßen, errichtet worden, stand nun ein dicht bebauter Bereich im Wege, welches einen anderen Lösungsweg erforderte. Dieser wurde in der unterirdischen – bergmännischen – Bauweise gefunden, die hier erstmals in Hannover angewandt wurde: In einem Startschacht in der Vahrenwalder Straße (Ecke Triftstraße) ließ man im August 1975 eine sogenannte Schildvortriebsmaschine herunter, die von dort zwei parallel verlaufende Tunnelröhren bis zum Zielschacht am Weißekreuzplatz graben sollte. Sechs Monate dauerten die Arbeiten für die erste der beiden 815 m langen Röhren. Angekommen am Weißekreuzplatz wurde die 220 Tonnen schwere Maschine nach dem Durchstich herausgehoben und mit einem Schwerlasttransport wieder zurück zum Schacht in der Vahrenwalder Straße gebracht. In weiteren 6 Monaten entstand so die zweite Tunnelröhre, die heute zum längsten Tunnelstück ohne Stopp gehört und die Stationen „Hauptbahnhof“ und „Werderstraße“ (1.560 m) miteinander verbindet. Die



Noch oberirdisch: Während der Baumaßnahmen für die neue Tunnelstrecke wurden die Straßenbahnen neben der Baustelle entlanggeführt – hier neben der Tunnelrampe in der Vahrenwalder Straße.

Vorteile des Tunnels sind hier besonders deutlich zu erkennen – auch wenn der Bau dieser Strecke aufwendiger war – für die 2.160 m lange Strecke zwischen „Kröpcke“ und „Werderstraße“ brauchten die Straßenbahnen vorher sieben Minuten. Heute schaffen es die Stadtbahnen trotz der hohen Umsteigefrequenz in nur vier Minuten.

Übers Dorf: die längste Fahrt

Die Endpunkte der Linien auf der B-Strecke haben sich seitdem mehrmals verändert, sie wurden verlängert (der Ausbau der Linie B-Süd Richtung Laatzen/Rethen/Sarstedt und zum Messegelände folgte 1982) und umbenannt. Die Linie 19, eine der Vorgängerinnen der heutigen Linie 2, wechselte im Tunnel sogar die Strecke: Vom Endpunkt „Alte Heide“ fuhr sie den bekannten Weg zum „Hauptbahnhof“, wechselte dort auf die A-Strecke und fuhr von da aus bis nach Empelde.

Die Linie 1 von Langenhagen bis nach Sarstedt ist heute die längste Linie im Stadtbahnnetz. Auf einer Strecke von 27,8 km geht es hier von der Flughafenstadt über die lange Vahrenwalder Straße, unter der City Hannovers hindurch, entlang der Hildesheimer Straße, hinein nach Laatzen und weiter über die „Dörfer“ Gleidingen und Heisede im Landkreis Hildesheim bis nach Sarstedt.

Hintereinander und getrennt: Y-Verkehr

Die B-Strecke hält noch eine weitere Einmaligkeit im Liniennetz parat. In den Abendstunden, ab 21 Uhr, sind hier zwei Linien gemeinsam unterwegs. Die durchgestrichene 2 (Linie 2 Rethen + Messe/Nord) startet als Zwei-Wagen-Zug am Endpunkt „Alte Heide“ und wird an der Haltestelle „Peiner Straße“ getrennt. Der erste Wagen fährt als reguläre Linie 2 weiter nach Rethen,

während der hintere Wagen als Linie 8 hinter der Haltestelle „Bothmerstraße“ zur Messe abbiegt. Ihr zunächst gemeinsamer Weg und die anschließende Trennung zeichnet im Verlauf die Form eines Y – daher der Name Y-Verkehr. Beim geringeren Fahrgastaufkommen in den späteren Abendstunden könnten so Wagenkilometer eingespart werden und die Fahrgäste kommen dennoch alle ans gewünschte Ziel.

Die B-Strecke: Drei Linien, die durch Stadtgebiete, zum Teil durchs Grüne und übers „Land“ führen, und die mit ihrem Wandel von der Straßenbahn- zur Stadtbahnstrecke ganz nebenbei Baugeschichte schreiben.

Mandy Hupe



Auf dem Weg nach Sarstedt fährt die Stadtbahn vorbei an Feldern und Wiesen.

Nächster Halt: Zuhause!



DAHEIM
NICHT
ALLEIN

Viele bleiben in diesen Tagen aus guten Gründen zu Hause. Wir stehen auch jetzt an Ihrer Seite und haben Tipps und Angebote für Sie, die die Zeit in den eigenen vier Wänden erleichtern.

uestra.de   

 ÜSTRA

Wir bringen Hannover nach morgen.