



ÜSTRA Profil

Das ÜSTRA Magazin · Ausgabe 3/2019

Kunden

Beim Kundenbarometer schneidet die ÜSTRA im Branchenvergleich sehr gut ab.

Seite 4

Strecken

Das Stadtbahnnetz ist seit jeher in Bewegung. Aktuell wird es bis nach Hemmingen erweitert.

Seite 6

Busse

Die ersten neuen Elektrobusse sind bestellt. Der eCitaro kommt nach Hannover.

Seite 10

Seite 3	Grußwort
Seite 4	Das ÖPNV-Kundenbarometer
Seite 6	Hannovers Streckennetz
Seite 8	Viele Schritte bis Hemmingen
Seite 10	Die Busse der Zukunft
Seite 12	Aktuelles
Seite 14	Serie: Ausbildung bei der ÜSTRA

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,
Achim Uhlenhut

Layout: Kathrin van Pelt (ÜSTRA) und
B:SIGN Design & Communications GmbH

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

Fotos: Florian Arp, B&B, Martin Bargiel, Ilona Hottmann,
Maik Przyklenk, ÜSTRA Archiv, Achim Uhlenhut

Grafiken: B:SIGN, Daimler AG, GVH

Titelfoto: Martin Bargiel

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



Dr. phil. Jürgen Gies
(Foto: David Ausserhofer)

Die Hardware muss stimmen

Verkehr steht oben auf der politischen Agenda. Getrieben wird die Diskussion durch die sozialpolitische Frage der Gewährleistung der Mobilität für alle, durch die Urbanisierung mit einem steigenden Verkehrsaufkommen in den Städten und den technischen Fortschritt (Stichworte sind Elektrifizierung und Digitalisierung). Vor allem stehen aber Umweltthemen im Fokus: verkehrsverursachte Luftverschmutzung, Lärmbelastung und der Klimawandel, der durch das Erleben lang anhaltender Trockenperioden und verheerender Starkregenereignisse inzwischen mehr als eine nur abstrakte Bedrohung ist.

Eine Verkehrswende, das heißt eine Abkehr von tradierten und in der „DNA“ tief verankerten Mobilitätsmustern, wird die Lebensbedingungen vieler Menschen verändern. Auch der mobile Alltag der Stadt- und Umlandbevölkerung ist häufig durch das Auto geprägt. Ein bloßer Austausch der Antriebstechnik beim privaten Auto wäre aber noch nicht die notwendige Verkehrswende. Würde doch so unter anderem die Flächeninanspruchnahme und -versiegelung durch den fließenden und ruhenden Verkehr, aber auch der immense Ressourceneinsatz eines Verkehrssystems, dessen Fahrzeuge die meiste Zeit nicht bewegt werden, ungelöst bleiben.

In hypeartiger Aufgeregtheit werden Pooling- und Sharing-Angebote als neue Verkehrskonzepte diskutiert. Und auch beim klassischen ÖPNV mit Bahnen und Bussen, der überall dort, wo viele Menschen zu bewegen sind, ohne erkennbare Alternative ist, dominieren Themen um die Digitalisierung. Dabei darf nicht vergessen werden, dass vor allem die „ÖPNV-Hardware“ stimmen muss: Hierzu zählen Taktung des Angebots, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit – hier sind die Verkehrsunternehmen gefordert. Aber auch die kommunale Politik muss ihren Beitrag leisten: Wichtig sind die Orientierung der Stadtentwicklung an den Achsen des ÖPNV und eine klare Priorität zugunsten des ÖPNV (sowie des Radfahrens und Gehens) bei der Aufteilung des Straßenraums – Straßburg zeigt eindrucksvoll, wie attraktiv ÖPNV-orientierte Städte sein können. Und nicht zuletzt ist die gute Einbindung der Haltestellen in Fußwege wichtig, denn die meisten Menschen gehen zur Haltestelle.

Dr. phil. Jürgen Gies
Deutsches Institut für Urbanistik

Gesamtnote „sehr gut“

ÜSTRA überzeugt beim ÖPNV-Kundenbarometer

Sechsmal „sehr gut“, dreizehnmal „gut“ und die Gesamtnote „Eins“. Das sind die Ergebnisse der ÜSTRA beim Kundenbarometer 2019. Doch was steckt hinter diesen Werten und wofür bedarf es überhaupt einer Kundenzufriedenheitsbefragung im ÖPNV? Das ÜSTRA Profil schaut hinter die Kulissen der jährlichen Marktforschungsstudie.



Die ÜSTRA freut sich über die erneut „sehr gute“ Bewertung.

Wenn zwischen April und Juni in Hannovers Haushalten das Telefon klingelt, kann es sein, dass am Ende der anderen Leitung das Marktforschungsinstitut Kantar die Zufriedenheit der ÜSTRA Fahrgäste erfragen möchte. Seit 2012 nimmt die ÜSTRA am Kundenbarometer teil, lässt aber bereits seit Ende der 1990er-Jahre Kundenzufriedenheitsbefragungen durch-

führen. Durch dieses Kundenmonitoring erhält die ÜSTRA wertvolles Feedback der eigenen Kunden und seit 2012 gleichzeitig auch einen Branchenvergleich mit 35 weiteren Verkehrsunternehmen deutschlandweit. Doch nicht nur dieser Vergleichswert ist für das Unternehmen von Bedeutung: Die Qualität der erbrachten Leistungen zu messen, ist auch

im ÖDA (Öffentlicher Dienstleistungsauftrag) von der Region Hannover festgelegt.

Um belastbare Werte zu ermitteln und eine Vergleichbarkeit mit anderen Nahverkehrsanbietern herzustellen, telefoniert Kantar mit rund 24.000 zufällig ausgewählten Probanden. Alle Fahrgastgruppen ab 16 Jahren werden in Interviews zu den jeweiligen Facetten des Nahverkehrs vor Ort befragt. Alleine für die ÜSTRA wird von über 1.000 Fahrgästen die Meinung zum Nahverkehr in Hannover eingeholt. Anschließend Vergleiche lohnen sich für die ÜSTRA vor allem mit ähnlichen Angeboten, wie z. B. in Bremen oder Dresden. Auch das Gegenüberstellen der Ergebnisse mit der Region, dem zweiten zentralen Nahverkehrsanbieter in der Region und dem Verbundpartner im GVH, hilft, die eigenen Ergebnisse einordnen zu können.

Anhand der Telefoninterviews werden insgesamt rund 40 Merkmale erfragt. Neben der Gesamtzufriedenheit sind diese in sechs übergeordneten Leistungspaketen gebündelt. Gefragt wird sowohl nach den Verkehrsmitteln, dem Verkehrsangebot, den Haltestellen und Stationen als auch nach den Kundenbeziehungen und den Bereichen Tarif und Sicherheit. Als Bewertungsskala stehen fünf Antworten von „vollkommen zufrieden“ bis „unzufrieden“ zur Auswahl. Das Marktforschungsinstitut Kantar errechnet aus allen Interviews einen Mittelwert und wandelt diesen in Schulnoten um. Zusätzlich wird die Wichtigkeit der einzelnen Merkmale von Kantar mittels einer statistischen Berechnung ausgewertet. So lassen sich auch Stärken (ergibt sich aus hoher Zufriedenheit und hoher Wichtigkeit) und Schwächen (geringe Zufriedenheit und hohe Wichtigkeit) sich aus dem Barometer ablesen.

Mit dem Umweltschutz zufrieden

Nachdem alle Interviews durchgeführt und ausgewertet wurden, liegen Ende August die Ergebnisse vor. Und: Die Leistung der ÜSTRA kann sich auch 2019 wieder sehen lassen. Vor allen Dingen in der Kategorie Angebot hat die ÜSTRA durchweg gute, überwiegend sogar sehr gute Umfragewerte erzielt. Die Aspekte Pünktlichkeit, Schnelligkeit und das gesamte Linien- und Streckennetz sind für die Fahrgäste nicht nur äußerst wichtig, sondern wurden allesamt mit „sehr gut“ bewertet. Ebenfalls gute Werte erreichen die Hannoverschen Verkehrsbetriebe bei der Kundenbeziehung. Die Kompetenz und Freundlichkeit des Fahrpersonals und der Kundenbetreuung wurde wie bereits in den letzten Jahren gelobt.

Besonders erfreulich ist es, dass die ÜSTRA in diesem Jahr gleich beim ersten Mal bei der Bewertung der „Aktivitäten zur Umweltschonung“ den ersten Platz belegt. Dies zeigt, dass die

Kunden mit den Bemühungen der ÜSTRA zum Klimaschutz zufrieden sind. Das bestärkt das Unternehmen nochmals darin, das Ziel der emissionsfreien Mobilität schnellstens zu erreichen.

Zugleich legt das ÖPNV-Kundenbarometer die Wünsche der Kunden offen. So hätten die Fahrgäste im Störfall gerne eine noch bessere Kommunikation im Fahrzeug und an den Haltestellen. Dieser Wunsch wird von der ÜSTRA ernst genommen. Deswegen gibt es bereits konkrete interne Prozesse, um die Kommunikationsflüsse bei Störungen und Verspätungen zu optimieren. Vor allem das Smartphone bietet weitere Möglichkeiten, die zeitnahe digitale Information des Kunden zu verbessern. Dass die ÜSTRA in den Anregungen und Wünschen eine Chance sieht und diese nutzt, zeigt auch das Thema Sauberkeit in Fahrzeugen. Hier haben die Werte der Vergangenheit dazu geführt, dass zusätzliche Reinigungszyklen im laufenden Betrieb eingeführt wurden.

Neben den detaillierten Einzelkategorien erfragt Kantar auch die Gesamtzufriedenheit mit der ÜSTRA. Das Resultat lautet: Insgesamt sind die Fahrgäste – wie in den vergangenen Jahren auch – sehr zufrieden mit dem Nahverkehr in Hannover. Folgerichtig lautet das Gesamtergebnis des Kundenbarometers: sehr gut, Schulnote 1.

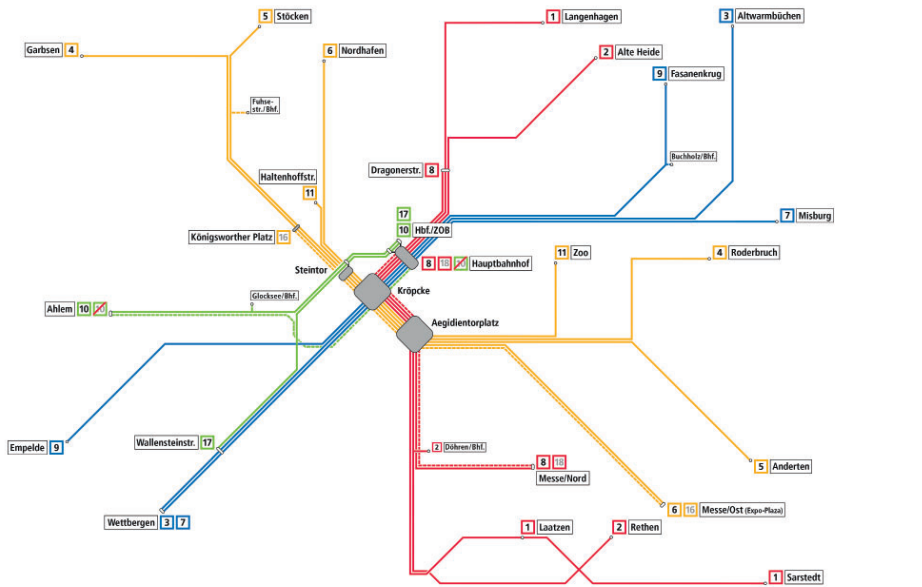
Timo Wegner und Ramona Reichel



Für „gut“ befunden: die persönliche Beratung im Kundenzentrum

Die Entwicklung des Stadtbahnnetzes

Wie Hannover Strecke machte



Stand 2019: Hannovers Stadtbahnnetz

Vor fünf Jahren führten die ersten Stadtbahnen der Linie 7 in den östlichsten Stadtbezirk Hannovers, nach Misburg. Die Strecke der Linie 10 nach Ahlem feiert ebenfalls Jubiläum – seit 25 Jahren besteht dort der Anschluss an die Stadtbahn. Aktuell wächst das Netz in Richtung Hemmingen – die Streckenverlängerung ist in vollem Gange. Bereits seit Beginn des Bahnbetriebs in Hannover war das Streckennetz immer in Bewegung – bis heute.

Derzeit umfasst das ÜSTRA Stadtbahnnetz 196 Haltestellen, 112,07 km Strecke und 12 täglich verkehrende Linien. Zahlen, an die 1872, als die erste Strecke zwischen Steintor und Döhrener Turm eröffnet wurde, noch nicht zu denken war. Damals fuhr dort noch die Pferdebahn; die ersten Oberleitungen und die erste elektrische Straßenbahnlinie erhielt Hannover erst 1893. Überhaupt hat mit der Gründung der ÜSTRA im Juni 1892 die Entwicklung des Straßenbahnnetzes rasant an Fahrt aufgenommen.

Seinerzeit waren die Strecken von Verkehren ins Umland geprägt – die damalige Straßenbahn Hannover AG fuhr nach

Hildesheim, Barsinghausen und Burgwedel. Diese Strecken finanzierten sich in erster Linie durch den Güterverkehr, der Ende des 19. Jahrhunderts den Streckenausbau maßgeblich vorantrieb. Etwas später, knapp zehn Jahre vor dem Zweiten Weltkrieg, hatte das Streckennetz seine maximale Länge erreicht, viele Abschnitte wurden allerdings durch den Krieg, der Hannover in der Innenstadt schmerzlich traf, zerstört oder mussten stillgelegt werden. Zwar wurden die Anlagen und Fahrzeuge der ÜSTRA nach Kriegsende schnell wieder aufgebaut, darüber hinaus erfuhr der Nahverkehr seinerzeit jedoch keine größeren Investitionen.

In den 1950er-Jahren war dann die Zeit für private Pkw gekommen. Die Menschen konnten sich individuelle Mobilität leisten – Autos waren „chic“ und vor allem bezahlbar geworden und auch im Güterverkehr gewannen Lkw auf der Straße zunehmend an Bedeutung. Die Straßenbahn hingegen konnte mit der fortlaufenden Entwicklung nicht mithalten – die Außenstrecken waren abgefahren und die Fahrzeuge in die Jahre gekommen. Und obwohl die Bahn damals für viele Leute die einzige bezahlbare Möglichkeit war, um zum Arbeiten vom Land in die Stadt zu fahren, verlor der Schienenverkehr immer mehr an Attraktivität. Nicht zuletzt deshalb wurde das Überlandnetz sukzessive zurückgebaut, um Kosten zu sparen und Materialien anderswo einzusetzen. Das Ergebnis: In den 1960er-Jahren verzeichnete die ÜSTRA die wenigsten Schienenkilometer ihrer gesamten Geschichte.

Der Tunnel reformierte das Streckennetz

Die Kehrtwende brachte das Heranwachsen der Stadt durch die Eingemeindung von Orten wie Misburg oder Anderten, die Erschließung neu entstehender Wohngebiete wie in Vahrenheide, aber auch der Anschluss von Siedlungsschwerpunkten wie Garbsen oder Roderbruch. Und so wuchs das neu entstehende Stadtbahnnetz anders als früher der Güterverkehr, von innen nach außen, vom Tunnel hin zur Oberfläche.

Auch die Strecken- und Linienführung wurde Mitte der 90er reformiert. Denn noch während des Tunnelbaus führen die Bahnen kreuz und quer durch die Stadt. Ein Beispiel: Die ehemalige Linie 19 fuhr von Empelde aus bis zur Alten Heide, benutzte also gleich zwei Streckenabschnitte, die der heutigen Linien 2 und 9. Dazu waren Gleis- bzw. Streckenwechsel am Hauptbahnhof oder Aegi nötig. Diese kosteten Zeit und behinderten dadurch den gesamten Bahnverkehr. Seit 1995 sind alle Linien „streckenrein“ unterwegs, das heißt, sie verkehren ausschließlich auf ihren Stammstrecken, ohne diese zu verlassen.

So bleibt die Linie 9 nun von Empelde bis Fasanenkrug durchgehend auf der A-Strecke.

Mit dem Zuschlag der Expo für Hannover 1991 war klar, dass sich im Nahverkehr einiges tun müsse. Während auf der Linie 8 zum Endpunkt Messe/Nord die Bahnsteige für die 100-Meter-Langzüge erweitert wurden, wurde die Strecke der Linien 6 und 16 zur Ostseite des Messegeländes komplett neu gebaut. Damals fuhr die Bahn durch kaum bebaute Teile der Stadt. Aber wo eine Stadtbahn fährt, da entstehen auch neue Wohngebiete und so bedient die Linie 6 die Strecke heute mit Drei-Wagen-Zügen.

Zeitgleich stieg durch den Bau des Tunnels das Interesse am ÖPNV wieder an: Der unterirdische Stadtbahnverkehr war innerstädtisch schneller als Straßenbahnen und Autos und konnte in kürzerer Zeit deutlich mehr Fahrgäste befördern. Das Streckennetz der ÜSTRA ist aber nicht nur vom Ausbau geprägt – 1996 wurde beispielsweise die Trasse vom Aegidienorplatz in die Friedrichstraße zur Wendeschleife „Rathaus“ stillgelegt, 2017 der oberirdische Ast vom Hauptbahnhof zum Aegi. Das Einstellen von Streckenabschnitten kann dabei unterschiedlichste Ursachen haben. So kann die Nachfrage für einzelne Haltestellen und Abschnitte zurückgehen, aber auch der Zustand der Anlagen und der damit womöglich hohe finanzielle Investitionsaufwand können dazu führen, dass Strecken aufgegeben werden.

Aktuell stehen die Weichen wieder auf Wachstum. Die voranschreitende Urbanisierung und die dadurch notwendige Erschließung des Umlandes führen zu erhöhter Nachfrage im Stadtbahnverkehr. Die Streckenverlängerung nach Hemmingen ist demnach der nächste folgerichtige Schritt.

Ramona Reichel



Der Güterverkehr erschloss das hannoversche Umland.

Vier Farben – Vier Strecken: Hannovers Streckennetz

Hannovers verschiedene Stadtbahnlinien fahren auf vier verschiedenen Strecken, die sich von der Stadtmitte aus in alle Himmelsrichtungen verteilen. Ihre Schienen kreuzen sich dabei nie. Die vier Strecken haben jeweils unterschiedliche Farben. Die blaue A-Strecke, war die erste, die einen Tunnelabschnitt bekam. Dort sind die Linien 3, 7 und 9 von Nordosten nach Südwesten unterwegs. Die rote Strecke B-Strecke verläuft mit den Linien 1, 2, 8 und 18 von Norden nach Süden. Von Nordwest bis nach Südost fahren auf der C-Strecke die gelben Linien 4, 5, 6, 11 und 16. Die Linien 10 und 17 fahren in Richtung Westen auf der grünen D-Strecke.

Zwischen Fest-Akt und Feier-Tag

Viele Schritte bis „Hemmingen“



An der Wallensteinstraße sind die Baumaßnahmen in vollem Gange.

Freifahrt am ersten Tag – das gehört zu jeder Streckeneröffnung. Ebenso üblich ist ein offizieller „Erster Spatenstich“ zum Baustart. Und zwischendurch? Klar, da wird gebaut. Aber das ist längst nicht alles und es geht schon viel früher los.

Der sogenannte Erste Spatenstich zu Beginn einer Streckenverlängerung bei der Stadtbahn ist der publikumswirksame Auftakt für die Arbeiten. Doch etwa die Hälfte der für das Entstehen einer neuen Stadtbahnstrecke erforderlichen Zeit ist da zumeist schon verstrichen. Der „Erste Spatenstich“ markiert lediglich den Start der Bauarbeiten an den eigentlichen Verkehrsanlagen. So wird in Oberrücklingen entlang der Trasse nach Hemmingen schon seit mehr als drei Jahren gebuddelt. Weitere vier vergehen, bis die Bahnen fahren können. Für das ÜSTRA Profil hat Christian Weske, Geschäftsführer der ÜSTRA Schwester infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH, die wichtigsten Punkte zum Ablauf erläutert.

Vor dem Bauen stand die Planung, begleitet von Baugrunduntersuchungen und Vermessungen. Der Bahnbau Richtung Hemmingen ist dabei allerdings ein echter Sonderfall: „Schon Anfang der 1990er-Jahre gab es Machbarkeitsstudien“, erläutert der Bauingenieur die Vorgeschichte. Um die Jahrtausendwende hätte Eröffnung sein können – wenn nicht eine „Kleinigkeit“ dazwischengekommen wäre: Die Weltausstellung EXPO 2000

und die mit ihr verbundenen Rekord-Anstrengungen im Infrastrukturausbau anderswo. Die ursprünglichen Planungen aber sind nicht verloren, sondern – aktualisiert und verfeinert – Basis des aktuellen Bauens.

Streckenbau in 14 Bauphasen

Jeder Stadtbahnbau beginnt damit, dass die späteren Gleisbereiche und ihre Umgebung komplett freigeräumt werden müssen. Unter der Erde ist das besonders aufwendig. Kabel- und Leitungsverlegungen sind stets die ersten Tiefbauarbeiten: Telekom, Gas, Frischwasser, Strom, Schmutz- und Regenwasserkanalisation – alles wird aus Anlass des Streckenbaus verlegt. „Wenn Kanäle und Leitungen an die Seite wandern, löst das oft Kettenreaktionen mit anderen Leitungsführungen aus“, erläutert Weske. Das erklärt die Dauer dieser Arbeiten, in Oberrücklingen beginnend vor, in Hemmingen nach dem offiziellen „Spatenstich“ vom 22. Mai 2019.

Der eigentliche Streckenbau verläuft von Nord nach Süd, also beginnend in Oberrücklingen. Das ist seit Anfang Juli auch schon

zu sehen. Auch der letzte Schritt des gesamten Streckenbaus wird hier stattfinden – der Gleisanschluss, gleich neben der bereits 2005 an die für den Anschluss Hemmingens passende Position verlegten Hochbahnsteig-Haltestelle Wallensteinstraße. Hier müssen zwei Weichen für den Abzweig eingebaut werden, „aber das geschieht so spät wie möglich, damit sie sich nicht vorzeitig sinnlos und einseitig abnutzen.“

Für die gesamten mehr als drei Kilometer Neubaustrecke gilt laut Christian Weske: „Wir bauen fast von Hauswand bis Hauswand, und das geht nur abschnittsweise. Insgesamt gibt es hier 14 Bauphasen.“ Wenn es einmal etwas länger dauert, „dann werden wir, um den Gesamtzeitplan einzuhalten, andere Arbeiten an anderer Stelle vorziehen.“ Den Luxus von Gleisbau neben dem restlichen Straßenraum wie in Altwarmbüchen, Misburg oder am Kronsberg, den gibt es in Oberrücklingen und Hemmingen nicht. Im Gegenteil: Der Verkehr in der Göttinger Chaussee erfordert Maßnahmen wie sonst nur in der Innenstadt. Für Busse und Individualverkehr muss je Fahrtrichtung stets eine Spur zur Verfügung stehen. Glücklicherweise sind Knotenpunkte wie das neue „Oberrücklinger Tor“ und die neue Ihmebrücke schon fertig.

Immer eine Fahrbahn im Baubereich freizuhalten, ist nicht einfach. Dafür werden frisch verlegte Schienen auch schon einmal vorübergehend einasphaltiert. Das ist aber kein Planungsfehler, sondern für den Baufortschritt notwendig. Später übrigens werden sich weite Teile der Neubaustrecke grün präsentieren, denn es ist viel Rasengleis vorgesehen. Das sieht nicht nur gut aus, es senkt auch Schallabstrahlungen und mindert im Vergleich zu Asphalt, Beton oder Schotter die Temperatur an heißen Tagen.

Alles für ein Ziel: Dezember 2023

Die Beschlüsse sind gefasst, der Bau aller Verkehrsanlagen konnte beginnen. Doch es gehört noch etwas dazu: Information. Für die Politik in Orts- und Bezirkräten sowie für Bürger und Anlieger. Etwa in der Mitte des Neubaubereichs unterhält die infra ein Baubüro. Hier finden auch regelmäßige Bürgergesprächstunden statt. Gelegentlich wird zudem die infra-Zeitung „Nachbargleis“ über den Baufortschritt berichten. Direkte Anlieger erhalten individuelle Infos mittels Hauswurfsendung oder gezielter Ansprache. Das ist der infra wichtig. Die infra ist für die Gleisanlagen im gesamten Stadtbahnnetz zuständig, beim Neubau übernimmt sie die Aufgaben des Bauherrn und den Grundstückserwerb, koordiniert alle Arbeiten, ist als Steuerungsgesellschaft für den Projekttablauf verantwortlich. Die ÜSTRA-Tochter TransTecBau (TTB) wiederum führt als Dienstleister der infra alle Planungen durch, bereitet Ausschreibungen vor, übernimmt Bauoberleitung und Bauüberwachung bis zur Fertigstellung.

Die Fertigstellung der neuen Strecke lässt sich zwar an der Betriebsaufnahme im Dezember 2023 festmachen, aber einen einzigen Zieltermin gibt es nicht. Zunächst muss die Strecke eini-



Im Mai wurde der offizielle erste Spatenstich in Hemmingen gefeiert.

ge Wochen vor der Betriebsaufnahme abgenommen, also durch die Landeseisenbahnaufsicht zugelassen werden. Es folgt das „Einschleifen“ der Gleise: Der Schienenschleifwagen der ÜSTRA befreit sie von der sogenannten Walzhaut, macht sie schön glatt und glänzend. Gleich anschließend stehen Probefahrten und Fahrerschulungen auf dem Programm, auch das Funktionieren der Fahrgastinformation muss getestet werden. Und nach Betriebsstart? Abgesehen vom im Frühling noch einzusäenden Grünen Gleis – zuvor hätte das keinen Sinn – und dem Setzen von Bäumen gibt es nach jeder Betriebsaufnahme noch einiges zu erledigen. Letzte Zäune werden gezogen, wo es vorher noch nicht möglich war, letzte Pflastersteine gesetzt. Christian Weske: „Wir brauchen dann für diese Restarbeiten noch etwa ein halbes Jahr Nachlauf.“

Achim Uhlenthut

Fakten zur neuen Strecke

Die Stadtbahnstrecke nach Hemmingen wird das Netz an einer Stelle ergänzen, an der nie zuvor eine Bahn fuhr. Die Neubaustrecke beginnt westlich der Haltestelle Wallensteinstraße und führt zunächst entlang der Göttinger Chaussee südwärts zum Stadtfriedhof Ricklingen. Hinter der neuen B3-Überführung beginnt Hemminger Stadtgebiet. Auf hannoverschem Boden wird es zwei neue Haltestellen geben, in Hemmingen vier. Am Ende der knapp 3,4 Streckenkilometer entsteht eine Umsteigeanlage für die anschließenden Busse sowie ein großer P+R-Platz. Erstmals im Stadtbahnnetz wird es abschließbare, von der Kommune vermietete Fahrradboxen geben – wie bislang sonst nur an S-Bahn-Stationen. Im Einzugsgebiet der neuen Haltestellen leben rund 9.200 Menschen, im Umfeld gibt es 5.300 Arbeitsplätze. Die Neubaustrecke wird voraussichtlich etwas mehr als 60 Mio. Euro kosten. Planerisch bereits berücksichtigt ist die Möglichkeit einer späteren Weiterführung nach Arnum.

Vom Gas zum Strom

Die Busse der Zukunft

Wenn im Winter 2019 die ersten vier neuen Elektrobusse vom Typ Mercedes-Benz eCitaro Hannover erreichen, ist die Elektrobus Zukunftsoffensive in vollem Gange. Schon vor über 25 Jahren war die ÜSTRA ihrer Zeit voraus und brachte mit damals modernsten Erdgasbussen emissionsärmere Fahrzeuge auf die Straße. Das ÜSTRA Profil skizziert den Weg vom Gas zum Strom und erklärt die Zukunft der Elektromobilität auf vier Rädern.

Im Jahr 1999 startete die ÜSTRA mit 101 neu designten sogenannten Stadtbussen in die Zukunft. Der Stadtbus wurde unter Mitwirkung von Mitarbeitern, Kunden, Behindertenvertretern sowie Bürgergutachtern eigens für die ÜSTRA entwickelt. Nicht zuletzt durch die Gestaltung des britischen Designers James Irvine, der zuvor schon für Canon und WMF arbeitete, wurde der Stadtbus zum Erkennungszeichen Hannovers. Hersteller der Busse war die zur Daimler-Benz AG gehörende EvoBus GmbH, weshalb das Fahrzeug in Hannover auch als EvoBus bezeichnet wurde. Neben dem einzigartigen Design gab es eine weitere Besonderheit: Das hannoversche Verkehrsunternehmen setzte bei 56 der 101 Stadtbusse auf Erdgasantrieb. Bereits 1994 führte die ÜSTRA Busse mit Erdgastechnik ein als die damalige Antwort auf die Frage nach einer umweltfreundlicheren Antriebstechnologie. Mit den Bussen von EvoBus wuchs die Flotte der Erdgasbusse auf 75 Fahrzeuge und

machte die ÜSTRA nicht nur zum Vorreiter, sondern innerhalb weniger Jahre zum Betreiber der bundesweit größten Erdgasbusflotte. Im Vergleich entstanden beim Betrieb mit Compressed Natural Gas (CNG) weitaus weniger Emissionen als beim Einsatz vergleichbarer Dieselmotoren. Nahezu alle in den Abgasen enthaltenen Schadstoffe konnten wesentlich reduziert werden. Außerdem liefen selbst großvolumige CNG-Motoren leiser als vergleichbare Dieselaggregate. Nach damaligem Stand war der Erdgasmotor demnach für umweltfreundliche Stadtverkehre die beste Wahl.

Hybrid löste Gas ab

Im Laufe der Zeit machte die Weiterentwicklung bei der Abgasreinigung von Dieselmotoren die aufwendige und kostenintensive Erdgastechnik zunehmend verzichtbar. Darum setzte die ÜSTRA bereits Anfang der 2000er-Jahre bei der Weiterentwicklung ihrer eingesetzten

Antriebstechnologien auf Batteriebetrieb und orderte Hybridbusse, von denen ein erster Prototyp 2008 seinen Testbetrieb aufnahm. Nach der üblichen Pilotphase am Anfang gingen die späteren Serienfahrzeuge, ausgestattet mit zwei Elektromotoren und einem herkömmlichen Dieselmotor, 2011 in den Linienbetrieb. Durch die Neuanschaffung der Busse konnte die ÜSTRA nochmals die Schadstoffemissionen ihrer Busflotte deutlich reduzieren und zudem ihre Flotte verjüngen, was nicht nur die Attraktivität des Busverkehrs, sondern auch die Barrierefreiheit der Fahrzeuge verbesserte.

Während die ÜSTRA den Ausbau ihrer Hybridbusflotte sukzessive vorantrieb und mit dem seriellen MAN-Hybrid antriebsseitig bereits die Vorläufer von Elektrobusen einsetzte, wurde im Hintergrund bereits am nächsten Meilenstein gearbeitet: Die ersten reinen Elektrobusse wurden geplant und angeschafft. Nach erfolgrei-



Der Erdgasbus im Irvine Design



So sah er aus: Hannovers erster Hybridbus.

chem Pilotbetrieb nahmen die ersten drei Busse 2016 auf der Ringlinie 100/200 ihren Dienst auf. Die Strecke bot sich an, da sie eins der anspruchsvollsten Streckenprofile im Netz hat und dort nur an einem Endpunkt, am August-Holweg-Platz, Lademaschinen aufgestellt werden mussten.

Die Innenstadt wird rein elektrisch

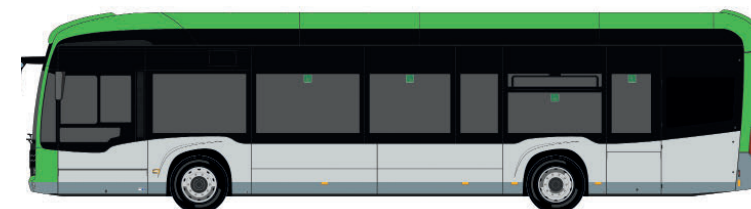
Nach dem erfolgreichen Pilotprojekt setzt die ÜSTRA jetzt vollends auf Elektro. Bis 2023 wird der Busbetrieb in der hannoverschen Innenstadt komplett auf reinen Elektrobetrieb umgestellt. Dazu schafft das Unternehmen 48 neue E-Busse vom Typ eCitaro der Daimler AG an und setzt damit mit hohem Tempo auf emissionsfreie Mobilität. Die Niederflerbusse werden sowohl als Solobusse mit 12 Metern Länge als auch als Gelenkbusse mit 18 Metern Länge geliefert. Zunächst wird die Linie 100/200 rein elektrisch ausgestattet, danach folgen die Innenstadtlinien 121, 128, 134 und 120.

Die Busse überzeugen neben ihrer guten Umweltbilanz auch durch eine moderne Sicherheitsausstattung. Die Fahrer werden zukünftig unter anderem durch einen aktiven Brems- und Abbiegeassistenten unterstützt. Für Fahrgäste werden neben einer Rampe für mobilitätseingeschränkte Passagiere auch eine neue Klimatechnik sowie USB-Steckdosen installiert. Durch die Anschaffung der Fahrzeuge spart die ÜSTRA pro Jahr über 3.800 Tonnen CO₂ sowie 5,7 Tonnen Stickoxide ein.

Natürlich müssen für den E-Betrieb auch neue Ladepunkte geschaffen werden, an denen die Batteriebusse den 100 Prozent emissionsfreien Strom aus regenerativen Energiequellen nachladen können. Dieses sogenannte konduktive Unterwegsladeprozess wird die ÜSTRA im Rahmen der Elektrobusoffensive bei der Umstellung der fünf Innenstadtlinien, die die Umweltzone Hannover abdecken, anwenden. Denn auf diesen Linien sind ausreichende

Wende- und Ladezeiten vorhanden. Werden die Umläufe jedoch länger bzw. liegen die Strecken eher im ländlichen Raum, dann ist der Batteriebus derzeit noch nicht konkurrenzfähig. Konkret betreibt die ÜSTRA neben den fünf zu elektrifizierenden Innenstadtlinien insgesamt 33 weitere Linien, die dahingehend andere Rahmenbedingungen aufweisen. Daher gilt es für die weitere strategische Ausrichtung des Bussystems aufmerksam zu beobachten, wie sich sowohl die Elektrotechnologie als auch die Wasserstofftechnologie in den kommenden Jahren weiterentwickeln werden. Eine Interessenbekundung zu einem Forschungsvorhaben, wie die Wasserstofftechnologie hinsichtlich der Ladeinfrastruktur und des Buseinsatzes bei der ÜSTRA funktionieren kann, hat die ÜSTRA bereits beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eingereicht.

Katja Raddatz



Unterwegs in Hannovers Untergrund

Mit der Stadtbahn durch 170 Millionen Jahre Erdgeschichte

Mit der Stadtbahn zur Arbeit oder nach Hause fahren und das in der Innenstadt auch unterirdisch – mit der ÜSTRA kein Problem. Nun können Fahrgäste aber noch viel tiefer reisen und Hannovers historische Erdgeschichte im Untergrund, zumindest virtuell, erleben. Eine neue vom Geozentrum Hannover entwickelte Karte befördert die damaligen Lebenswelten ans Tageslicht und gewährt anhand von zehn exemplarischen Stadtbahnhaltestellen und -stationen einen Einblick in die verborgenen Tiefen der Stadt.

So zeigt die Karte, dass Fahrgäste, würden sie mit der Stadtbahnlinie 7 in Misburg starten, unterirdisch am Kröpcke in die Linie 9 umsteigen und bis nach Empelde weiterfahren, in nur 50 Minuten 170 Millionen Jahre Erdgeschichte durchqueren. Sie reisen imaginär durch das Erdmittelalter, als Norddeutsch-

land noch unter Wasser lag. Beim Bau von Stadtbahntunnel und -strecken wurden viele Fossilien der damals hier lebenden Tiere, wie Haie oder Fische, geborgen und ermöglichten so, die verschiedenen Bodenschichten zeitlich einzuordnen.

Die Station Kröpcke beispielsweise liegt mitten in der „Oberkreide“, die umgebenden Gesteinsschichten dort sind rund 85 Millionen Jahre alt. Damals war es sehr warm und es wurde sehr viel Plankton produziert, das sich zu mächtigen Kalkschichten ablagerte. Auf diesen Schichten steigen nun täglich Hunderttausende Fahrgäste um.

Alle Infos unter: www.bgr.bund.de/USTRAH.

Ramona Reichel

Vorstand

Elke Maria van Zadel in den Vorstand eingetreten

Zum 1. Juli 2019 ist Elke Maria van Zadel in den Vorstand der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG eingetreten und leitet das Unternehmen seitdem gemeinsam mit dem Vorstandsvorsitzenden

Dr. Volkhardt Klöppner und dem Vorstandsmitglied Denise Hain (Betrieb und Personal). Elke Maria van Zadel verantwortet die Bereiche Technik, IT und Infrastruktur.

Elke Maria van Zadel wurde 1975 in Papenburg geboren und hat 2001 ihr Studium an der Universität Hannover in Bauinformatik und Bauingenieurwesen mit der Vertiefungsrichtung Verkehr als Diplom-Ingenieurin abgeschlossen. Nach ihrer Tätigkeit als Verkehrsplanerin bei der Landeshauptstadt Hannover leitete sie seit 2013 den Fachbereich Verkehr bei der Region Hannover. Neben ihrer Vorstandstätigkeit bei der ÜSTRA ist sie Geschäftsführerin der regibus GmbH. Elke Maria van Zadel ist verheiratet und hat zwei Kinder.

Udo Iwannek



Drittes Vorstandsmitglied: Elke Maria van Zadel

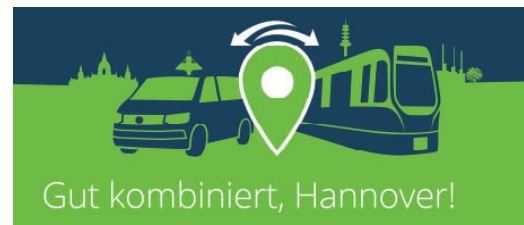
Pilotprojekt

ÜSTRA und MOIA testen Zubringer

Seit dem 1. Juli teste die ÜSTRA gemeinsam mit MOIA im Rahmen eines Pilotprojekts einen neuen Zubringerdienst, mit dem die Fahrgäste die „letzte Meile“ zurücklegen können. Während des Tests kostet der Dienst drei Euro und gilt im Umkreis von drei Kilometern an den drei Haltestellen Brabeckstraße, Schaumburgstraße und Am Soltekompe.

Der Test ist auf drei Monate anlegt.

„In dem Pilotprojekt verknüpfen wir die Stärken beider Unternehmen, nämlich das hervorragend ausgebaute ÖPNV-Netz der ÜSTRA mit der flexiblen Feinerschließung durch MOIA“, erklärt Dr. Volkhardt Klöppner, Vorstandsvorsitzender der ÜSTRA. „Wir wollen testen, wie unsere Fahrgäste ein solches Angebot annehmen. Als eines der zehn größten Nahverkehrsunternehmen Deutschlands untersuchen wir in einem sich wandelnden Mobilitätsmarkt Möglichkeiten der Kooperation mit neuen Angeboten, so wie wir es beispielsweise beim Car Sharing schon lange machen“, betont der ÜSTRA Vorstandsvorsitzende.



Gut kombiniert: Erst mit der ÜSTRA fahren und „die letzte Meile“ mit MOIA zurücklegen.

Ramona Reichel

Für mehr Farbe auf dem See

Maschseeboot wird zum Della-Kunstwerk

Wenn Hannover Maschseefest feiert, ist die ÜSTRA mittendrin. Das war auch in diesem Jahr so, als im August das bunte Treiben am und auf dem See stattfand. Neben den vielen Ständen entlang der Ufer machte vor allem ein Boot auf dem See auf sich aufmerksam: Die EMS Hannover wurde pünktlich zur Seesause neu gestaltet. Im Auftrag der ÜSTRA hat der hannoversche PopArt-Künstler Della das Boot in seinem ganz eigenen Stil bemalt. „Mit seiner lebensbejahenden und verspielt fröhlichen Kunst möchte die ÜSTRA nicht nur während des Fests auf dem Maschsee ein Zeichen setzen: für ein weltoffenes und vielfältig buntes Hannover“, erklärt ÜSTRA Vorstandsvorsitzender Dr. Volkhardt Klöppner. Bereits 2016 designte Della eine Stadtbahn mit seinen bunten Pop-Art-Motiven und sorgte damit für Farbe auf den Gleisen.



Udo Iwannek

Bunter Eyecatcher: das „Della-Boot“

Das Ticket für die Zukunft

Die Strippenzieher

Organisiert, kommunikativ und verantwortungsbewusst: Wer bei der ÜSTRA eine Ausbildung zur Kauffrau bzw. zum Kaufmann für Büromanagement macht, der arbeitet nicht in einem Testbetrieb. Von Beginn an werden die Auszubildenden in die täglichen Aufgaben der verschiedenen Bereiche eingebunden und tragen entsprechend Verantwortung.



Gemeinsam für die ÜSTRA Zukunft: In sieben vielseitigen Ausbildungsberufen bildet die ÜSTRA ihren Nachwuchs selbst aus. Hier stellen wir die kaufmännische Ausbildung näher vor.

Sie sind diejenigen, die in der Verwaltung, in den Büros und auf den Betriebshöfen dafür sorgen, dass alles rundläuft. Die Kauffrauen und -männer für Büromanagement organisieren, koordinieren und managen die Termine, Projektablaufe und Beschaffungsvorgänge bei der ÜSTRA. In der dreijährigen Ausbildung lernen die kaufmännischen Azubis mit dieser Verantwortung umzugehen und übernehmen dabei von Beginn an selbst wichtige Aufgaben im Büroalltag.

Dafür werden vor allem Organisations- und Kommunikationsstärke von den Berufseinsteigern verlangt.

Unterwegs im Unternehmen

Diese Talente stellen die Auszubildenden in verschiedenen Bereichen unter Beweis. Ihre Ausbildung ist nicht an einen Schreibtisch oder ein Büro gebunden, sondern führt die Azubis an verschiedene Stationen – das ist wichtig, um sie möglichst vielseitig zu schulen

und ihnen ein Verständnis für das Unternehmen ÜSTRA zu vermitteln.

Nach einer gemeinsamen Einführungswoche mit den technischen und den Azubis aus dem Fahrdienst werden die angehenden Kaufleute aufgeteilt. Im Laufe ihrer Ausbildungszeit arbeiten sie unter anderem im Einkauf, in der Personalabteilung, im Qualitätsmanagement und auch im Kundenzentrum. Dort lernen sie mit den unterschiedlichen

Herausforderungen der Arbeitsbereiche umzugehen und bekommen die Grundlagen für ihren späteren Job mit auf den Weg: Rechtliche Rahmenbedingungen für Beschaffungsprozesse, bürowirtschaftliche Organisation für ganze Teams sowie professioneller und serviceorientierter Umgang mit Kunden sind wichtige Bausteine der Ausbildung.

Unterwegs auf Ausbildungsmessen

Um sowohl den Teamgeist als auch das verantwortungsbewusste Arbeiten der Auszubildenden zu fördern, kommen die kaufmännischen Azubis einmal im Monat in der „Redaktions- und Marketinggruppe“ zusammen. Hier werden sie dazu angehalten, einen Blick über den Tellerrand ihrer eigenen Aufgaben hinaus zu werfen. Gemeinsam planen sie beispielsweise den jährlichen Zukunftstag bei der ÜSTRA und organisieren Messestände auf Ausbildungsmessen. Das Ausbildungsmarketing fällt damit zu großen Teilen in die Zuständigkeit der eigenen Azubis – sie wissen, welche Fragen sich Schülerinnen und Schüler vor der Entscheidung für einen Ausbildungsplatz stellen. Nach dem Motto „Von Azubis für zukünftige Azubis“ stehen die angehenden Kaufleute den Interessierten zudem am Stand selbst Rede und Antwort. Sie vermitteln am authentischsten, warum sich die Ausbildung bei der ÜSTRA lohnt,

und erläutern den Schülerinnen und Schülern auf Augenhöhe, wie ihre Ausbildung abläuft.

Unterwegs in die Zukunft

So vielseitig ihre Einsätze während der Ausbildung sind, so vielseitig sind auch ihre Möglichkeiten zum Berufseinstieg bei der ÜSTRA. Vom Einstieg in der Schadenbearbeitung über die Personalbetreuung bis hin zur Bereichsassistent sind viele Bereiche denkbar. Oberstes Ziel ist es, jeden Auszubildenden mit erfolgreichem Abschluss im Unternehmen zu halten. Damit die Berufseinsteiger nach Ende der Ausbildung durchstarten können, werden sie in der Regel das letzte halbe Jahr ihrer Ausbildungszeit auf der Stelle eingesetzt, die sie anschließend übernehmen sollen. Die Bereichsauswahl passiert in den meisten Fällen unter Berücksichtigung der Wünsche der Azubis, ab und zu springen sie auch als „Feuerwehrkraft“ ein, wenn beispielsweise längere Ausfälle einzelner Mitarbeiter zu überbrücken sind oder Elternzeitvertretungen anstehen. Auch in diesen Fällen beweisen die Kauffrauen und -männer für Büromanagement Flexibilität und Organisationsgeschick und machen sich oft so unabhängig, dass die Abteilungen sie über die Vertretungszeit hinaus beschäftigen.

Mandy Hupe

ÜSTRA Youngsters

In sieben Ausbildungsberufen bildet die ÜSTRA ihren Nachwuchs selbst aus. Neben dem kaufmännischen Bereich werden junge Menschen hier vor allem für den Fahrdienst und die Werkstätten fit gemacht. In der dreijährigen Ausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb (FIF) entwickeln sich die nicht nur zu sicheren Fahrern, sondern auch zu kundenorientierten Nahverkehrsprofis (ÜSTRA Profil 2/2019).

Elektroniker für Betriebstechnik, Mechatroniker und Kfz-Mechatroniker bekommen in der eigenen Ausbildungswerkstatt die Möglichkeit, sich an allem auszuprobieren, und werden von Beginn an in Projektarbeiten gefordert (ÜSTRA Profil 1/2019). Darüber hinaus bietet die ÜSTRA eine Ausbildung zum Fachinformatiker sowie ein Duales Studium Wirtschaftsinformatik (B. Sc.) an.

Mehr zur ÜSTRA Ausbildungswelt: uestra.de/karriere



Sie organisieren die Stände auf den Ausbildungsmessen nicht nur, die Azubis stehen den interessierten Schülerinnen und Schülern dort selbst Rede und Antwort.






Hier hilft jeder jedem – die ÜSTRA Azubis sind keine Einzelspieler.

DÄNKESCHÖN



Ihre Zufriedenheit ist unser Antrieb!

uestra.de   


ÜSTRA

Wir bringen Hannover nach morgen.