

ÜSTRA Profil

Das ÜSTRA Magazin · Ausgabe 2/2019

Damals

Vor 50 Jahren sorgte die „Rote Punkt Aktion“ für einen Wendepunkt bei der ÜSTRA.

Seite 4

Heute

Auch nach über 45 Jahren auf Hannovers Schienen bleibt der TW 6000 den Fahrgästen erhalten.

Seite 8

Morgen

Mit der Ausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb setzt die ÜSTRA auf einen Beruf mit Zukunft.

Seite 14

Seite 3	Grußwort
Seite 4	50 Jahre Roter Punkt
Seite 8	Eine Stadt sieht grün
Seite 10	Aufarbeitung des TW 6000
Seite 12	Neue protec Leitstelle
Seite 13	Aktuelles
Seite 14	Serie: Ausbildung bei der ÜSTRA

Impressum

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

Verantwortlich: Udo Iwanek

Redaktion: Timo Wegner und Ramona Reichel (Leitung),
Mandy Hupe, Katja Raddatz, Achim Uhlenhut,
Christine Wendel

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

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

Fotos: ÜSTRA, Florian Arp, Klaus Kaldenhoff, Ina Richter

Titelfoto: Tim Davies

Druck und Auflage:
ÜSTRA Hausdruckerei
Druck 580 Exemplare
E-Mail 850 Exemplare



Prof. em. Herbert Lindinger
(Quelle: Thorsten Scherz)

Grün, grün, grün ...

In unserer schnelllebigen Zeit sind Gebrauchsobjekte bis auf wenige nach 25 Jahren verschlissen oder nicht mehr sehr gelitten. Den grünen ÜSTRA Bahnen, Millionen Fahrgästen in und um Hannover tagaus, tagein zu Diensten, sieht man dagegen ihre fünfundvierzig Jahre kaum an. Und dies trotz ihres teils auch sehr robusten Einsatzes, nicht nur in klimatischer Hinsicht.

Nun erfährt man, dass etliche der „Grünen“, general-überholt, noch bis 2030 oder 2040 das Bild von Hannover prägen werden, zumindest das Straßenbild. Nachhaltig, wie das heute wünschenswert ist.

Verständlich ist da die Freude der Konstrukteure, vieler Mitarbeiter der ÜSTRA, die die Wagen jahrzehntelang sorgsam gepflegt und gewartet haben, und nicht zuletzt des Designers. Bedeutet es doch, dass damals bei der Planung, 1972, die Bedürfnisse und Wünsche der Fahrgäste – von Jung bis Alt, von sportlich bis nicht so fit –, aber ebenso der Fahrerinnen und Fahrer bis 2020 und nun noch länger einigermaßen gut erahnt und durchdacht wurden.

Die bequemen Sitze zählen in landesweiten Tests noch heute zu den Branchenbesten.

Jedenfalls gab es bei den „Grünen“ weder Rückrufaktionen, von denen heutzutage so oft die Rede ist, noch die üblichen typischen „Kinderkrankheiten“ von Neukonstruktionen.

Neue Sicherheitsnormen, Verbesserungen für Fahrgäste, günstigere Materialien und der Wegfall wichtiger Zulieferteile konnten mühelos über diese lange Zeit in die auf 240 Wagen angewachsene Flotte integriert bzw. bewältigt werden. Ein offenes System. Auffällig markieren die „Grünen“ nicht zuletzt auch den Beginn des europaweit neuen, erfolgreichen, in Hannover entwickelten Stadtbahnsystems: halb unter-, halb oberirdisch.

Vielleicht bleibt dieses Grün – besonders und frisch zugleich – noch etliche Jahre ein Merkmal der ÜSTRA und mithin der doch so grünen Stadt Hannover.

Wer weiß?

Prof. em. Herbert Lindinger
Designer des „grünen“ TW 6000

50 Jahre Roter Punkt

Der Rote Punkt als Wendepunkt für die ÜSTRA



Vom Roten Punkt zur grünen ÜSTRA: Das Jubiläumsmotiv von Tim Davies

1969 sorgte ein Roter Punkt hinter Hannovers Windschutzscheiben für Aufsehen und für eine einmalige Geschichte. Infolge der „Rote Punkt Aktion“ wurde die ÜSTRA kommunalisiert und entwickelte sich zu dem Unternehmen, wie Hannover es heute kennt und schätzt: eine moderne und zuverlässige Nahverkehrsexpertin für die Region Hannover. Dieses Jahr feiert die „Rote Punkt Aktion“ ihr 50-jähriges Jubiläum. Aus diesem Anlass wirft das ÜSTRA Profil einen Blick auf die letzten 50 Jahre ÜSTRA Geschichte – vom Roten Punkt zur grünen ÜSTRA.

Als die ÜSTRA 1969 wegen anhaltender Proteste den Verkehr einstellte, organisierten die Hannoveraner mithilfe des Roten Punkts einen deutschlandweit einmaligen Mitfahrdienst. Wer den Roten Punkt am Auto hatte, nahm kosten-

los andere Fahrgäste mit. Das funktionierte über eine Woche lang so reibungslos, dass die Stadt sogar eine Großveranstaltung – den Sudetentag – und einen Staatsbesuch des Bundespräsidenten bewältigte, ohne dass ein Verkehrs-



Die „Rote Punkt Aktion“ war ein Wendepunkt für das Unternehmen.

chaos ausbrach. Rückblickend ist die „Rote Punkt Aktion“ der Wendepunkt für den hannoverschen Nahverkehr mit weitreichenden Folgen bis in die Gegenwart.

Die neue ÜSTRA wurde grün

Nach dem Ende der „Rote Punkt Aktion“ wurde die ÜSTRA 1970 in kommunale Hände gegeben. Im gleichen Jahr wurde auch der Tarifverbund „Großraum-Verkehr Hannover“ gegründet, dessen größter Partner die ÜSTRA bis heute ist. Mit dem Bau des U-Bahn-Systems begann für die „neue“ ÜSTRA der nächste große Meilenstein in Sachen Infrastruktur. Als 1975 das erste Teilstück der U-Bahn-Strecke eröffnet wurde, verstärkten mit den ersten Stadtbahnen vom Typ TW 6000 hochmoderne Fahrzeuge die ÜSTRA Flotte. Die „Grünen“ stellten endgültig die Weichen auf modernen und nachhaltigen Nahverkehr. Gleichzeitig nahm die ÜSTRA die Unternehmensfarbe Grün an, für jeden Hannoveraner von Kindesbeinen an die Farbe des hiesigen Nahverkehrs.

Gleichzeitig gab das Stadtbahnssystem auch den Startschuss für den Ausbau der Barrierefreiheit. Mit der Eröffnung des ersten Hochbahnsteigs 1976 war es erstmals auch mobilitätseingeschränkten Fahrgästen möglich, eigenständig in eine ÜSTRA Bahn einzusteigen. Inzwischen sind mit 136 Haltestellen und 19 U-Stationen rund 80 % des Netzes barrierefrei ausgebaut;

die Arbeiten an weiteren barrierefreien Haltestellen laufen. Mit der Einweihung der Designhaltestellen BUSSTOPS legte die ÜSTRA 1994 auch den Grundstein für die optische Modernisierung des Unternehmens. Pünktlich zur EXPO 2000 sorgte der moderne Silberpfeil TW 2000 für einen neuen Look im hannoverschen Nahverkehr. Die Weltausstellung brachte zudem Schwung in den Ausbau der Infrastruktur, von dem die 8 Millionen Fahrgäste damals genau wie die ÜSTRA profitierten. Neben der neuen Stadtbahn gab es auch eine neue Stadtbusflotte, eine neue Strecke zum Endpunkt „Messe/Ost“, die völlig neue Gestaltung des größten Umsteigepunkts Kröpcke und vieles andere mehr. An der Gestaltung von Fahrzeugen und Stationen waren international



Die Expo 2000 sorgte für einen Modernisierungsschub im hannoverschen Nahverkehr.

renommierte Designer und Architekten beteiligt, die Hannover den Ruf einer Design-Metropole eintrugen und das Gerede von der „Hauptstadt des Mittelmaßes“ endgültig zum Verstummen brachten – Hannover wurde mit der Expo 2000 hip, auch dank seines grundlegend modernisierten Nahverkehrs.

ÜSTRA und Region gestalten Hannovers Nahverkehr

Nach der Gründung der „Region Hannover“ durch Landkreis und Landeshauptstadt im Jahr 2001 ist diese der Aufgabenträger für den Nahverkehr. Seitdem gestalten die Region und die



Mit ihrer modernen Fahrzeugflotte ist die ÜSTRA gut für die Zukunft aufgestellt.

ÜSTRA gemeinsam den hannoverschen ÖPNV und verschrieben sich nicht nur dem Ausbau der Barrierefreiheit, sondern auch einer nachhaltigen Entwicklung des Verkehrsangebots. Aus diesem Grund wurden 2008 erste Tests mit Hybridbussen durchgeführt, die nach erfolgreicher Anfangsphase schon bald das Stadtbild prägen.

Der TW 3000 prägt das Stadtbild

Seit 2015 ist die modernste Stadtbahn der ÜSTRA Flotte – der TW 3000 – auf Hannovers Schienen unterwegs. Ihren ersten Einsatz hatte die neue Stadtbahn auf der Linie 7. Inzwischen ist der TW 3000 auch auf den Linien 3, 4 und 5 unterwegs. Bis Ende 2018 waren 104 Stadtbahnen vom Typ TW 3000 im Einsatz, alle 153 bestellten Fahrzeuge werden 2020 durch Hannover fahren und das Bild der Region prägen. Die 25 Meter langen Stadtbahnen sind auf die Bedürfnisse eines modernen und nachhaltigen Nahverkehrs zugeschnitten.

Bis 2023 innerstädtisch komplett elektrisch

Bereits 2016 startete die ÜSTRA einen Test mit drei Elektrobusen, die mittlerweile im Linienbetrieb unterwegs sind. Durch diesen Zeitvorsprung ist Hannovers Nahverkehr ein Spitzenreiter in Sachen Klimaschutz. Mit der Elektrobusoffensive hat sich die ÜSTRA das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2023 innerhalb der Umweltzone Hannovers komplett elektrisch zu fahren. Auf den Innenstadtbuslinien (100/200,

120, 121, 128 und 134) sowie auf den Betriebshöfen Vahrenwald und Mittelfeld wird dazu schrittweise die Ladeinfrastruktur ausgebaut und die Elektrobusflotte erweitert. Mit 18 Elektro-Gelenkbussen (18 m lang) und 30 Elektrostandardbussen (12 m lang) sollen bis 2023 insge-



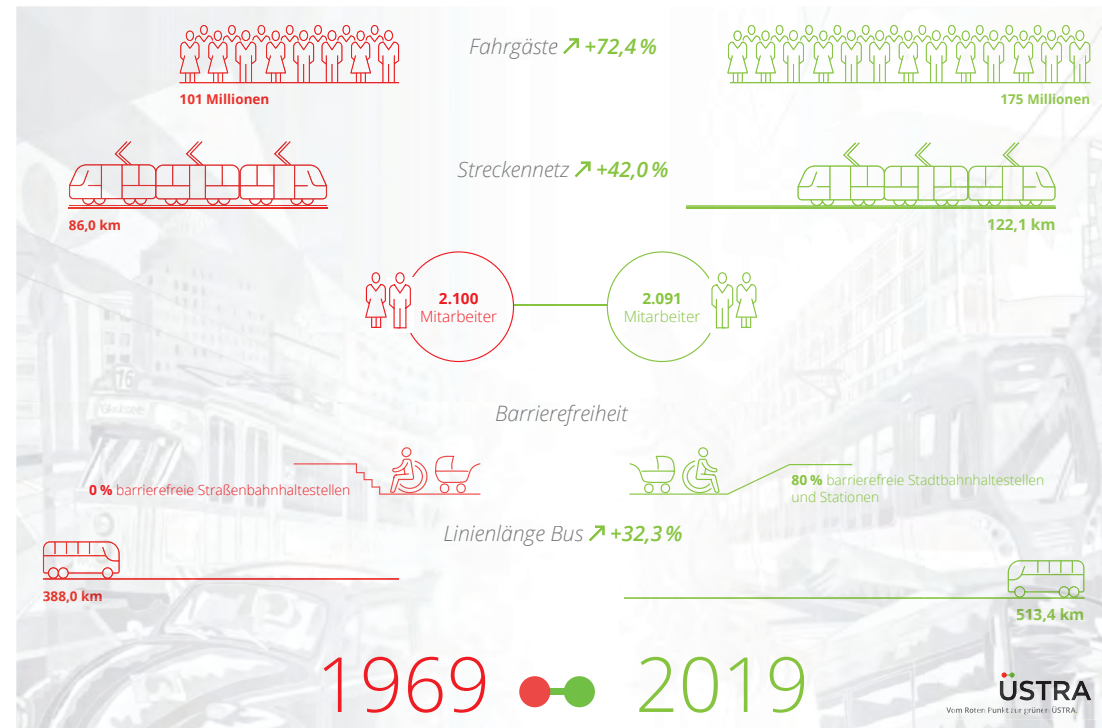
Barrierefreier Stadtbahnzugang in der Innenstadt: der Hochbahnsteig am Steintor

samt 48 neue Fahrzeuge angeschafft werden. Durch die Umstellung auf einen reinen Elektroantrieb können pro Jahr 3.800 Tonnen CO₂ eingespart werden. Das entspricht dem Schadstoffausstoß von knapp 2.500 Pkw.

Mit dem Projekt 10/17 konnte die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover – seit 2001 Eigentümerin der hannoverschen Stadtbahnanlagen und für den Ausbau des Stadtbahnnetzes zuständig – endlich auch die Zugänge zur Stadtbahn in der Innenstadt barrierefrei gestalten. An den Stationen Goetheplatz, Steintor, Hauptbahnhof/Rosenstraße und Hauptbahnhof/ZOB entstanden moderne Hochbahnsteige, die auch die Anschlüsse an das unterirdische Netz deutlich verbessern.

Das größte Ausbauprojekt seit der Stadtbahnverlängerung nach Altwarmbüchen 2006 ist im Mai 2019 mit dem ersten Spatenstich in Angriff genommen: Die Stadtbahn fährt in ca. vier Jahren endlich auch nach Hemmingen. Die Region Hannover wächst damit weiter eng zusammen. Auch die Zukunft wird also beweisen: Vor fünfzig Jahren wurden mit der Kommunalisierung der ÜSTRA die Weichen in die richtige Richtung gestellt.

Udo Iwannek



Die Geschichte des TW 6000

Eine Stadt sieht grün



Größtmöglicher Gegensatz: Ein Rangierwagen Baujahr 1926 brachte den Erstling aufs Netz.

Ende 1974, vor bald 45 Jahren, traf in Hannover der erste grüne Stadtbahnwagen ein. Er war so ganz anders als alle Bahnen zuvor, nicht nur in Hannover. Technik und Design waren beispieldios, wiesen weit in die Zukunft – und bewährten sich. Bis heute.

Der Start des TW 6000 in Hannover war eine recht einsame Angelegenheit. Von der ÜSTRA als „Weihnachtsgeschenk“ an sich und an die Stadt gedacht, traf der erste neue Stadtbahnwagen am 23. Dezember 1974 im Lindener Hafengebäude ein. Es regnete. Schlimmer aber, die bestellten acht blauen Hubwinden, mit denen der 38-Tonner vom Transportwagen der Bundesbahn gelüpft werden sollte, wurden nicht rechtzeitig geliefert. Triebwagen 6001, wie er bald heißen sollte, konnte somit nicht herunter vom Waggon aufs Gleis. In den Kinos lief gerade „Ein Mann sieht rot“, hier aber sah man Grün, saftiges, leuchtendes Grün. Genau dieses auch im Regen strahlende Grün, geschaffen als „Opel Signalgrün“, alsbald Lindgrün und dann Üstragrün genannt, sollte diese Stadt schnell prägen wie keine andere Farbe zuvor und seither. Das muss man erst mal schaffen. Eine Stadt sieht grün.

Die „Grünen“ in Hannover, das sind die TW 6000 der ÜSTRA. Bevor es zu diesen kommen konnte, waren einige Zwischenschritte erforderlich und mehrere Mitwirkende, die Fantasie und Mut einsetzten, um gemeinsam das Ziel „neuer Tun-

nelwagen“ zu erreichen. Anfang der 1960er-Jahre hatte die ÜSTRA ihre letzten neuen, klassischen Straßenbahnen beschafft. Ende des Jahrzehnts bestellte sie dann bei zwei Konsortien je einen Probe-Tunnelwagen. Projektiert wurden sie in einer Kooperation von ÜSTRA und Stadt Hannover, gestaltet von Stadtmitarbeiter Architekt Detlev Draser* und den Waggonfabriken. Auch sie mussten erst lernen, diese kommende Fahrzeuggeneration zu denken. Im Frühjahr 1970 trafen die zwei Probewagen bei der ÜSTRA ein, kaum größer als die letzten Straßenbahnen. Die zwei bereiteten den Weg zum kommenden Serienfahrzeug, wenn auch anders als geplant, denn die Triebwagen 600 und 601 bewährten sich im Einsatz nicht. Im Fahrgastraum zu viele Sitze und zu wenig Fassungsvermögen. Zu breit. Nach oben hin nicht verjüngt (wichtig in Kurven). Zu kurz. Vor- und Nachteile beider Wagen wurden aufgelistet. Nachdem ab Januar 1972 auch technische Versuchsfahrten im U-Bahn-Tunnel zwischen Gustav-Bratke-Allee und Ständehausstraße möglich waren, zeigten sich weitere Probleme: Am einen Wagenende eine Tür zu wenig, am anderen aber in der Schräge, sodass ein breiter Spalt zum Bahnsteig auftrat. Und es

war vergessen worden, eine zweite Reihe Leuchttaster für die Türbedienung einzubauen – wer in die Prototypen eintreten wollte, musste sich am Bahnsteig tief bücken. Sehr schnell fiel die Entscheidung, die kommenden Tunnelwagen symmetrisch und um ein Mittelteil verlängert auszuführen. Als Designer wurde Prof. Herbert Lindinger beauftragt, dem Fahrzeug einen Feinschliff zu verleihen. Das tat er mit solchem Erfolg, dass der TW 6000 auch mehr als 45 Jahre später nicht alt aussieht. Das von Lindinger vorgeschlagene Grün sollte zur Farbe der ÜSTRA, zur Farbe des Nahverkehrs in Hannover werden. Und „der Grüne“ ist nicht weniger als „der Stadtbahnwagen“. Der TW 6000 übrigens wirkt nicht nur in diesem Grün mit weißem Seitenstreifen schlank und elegant, sondern auch mit Vollwerbung, im Narzissengelb der Budapester Verkehrsbetriebe, im rot-weißen Streifendesign Den Haags oder als Schienenkacka bei Utrecht – überall dorthin wurden TW 6000 nach Ende ihrer Nutzungsdauer in Hannover abgegeben.



28 Meter Weihnachtsgeschenk, vorerst unbeweglich: der erste Stadtbahnwagen nach Ankunft in Hannover auf einem Eisenbahnwaggon

Ende 1972 hatte die ÜSTRA 25 Tunnelwagen bestellt. Dass das nicht lange ausreicht, war klar, und so erhöhte ÜSTRA Vorstand Wilhelm Pällmann schon 1973. Die damaligen Akteure zeigten viel Weitsicht. Letztlich kamen 260 TW 6000 nach Hannover. Warum das Projekt „neuer Tunnelwagen“ hieß? Der Begriff „Stadtbahn“ hatte Anfang der 1970er-Jahre erst gefunden werden müssen. Hannover baute weder U-Bahn noch U-Straßenbahn. Hannover baute Stadtbahn. Am Tage der Betriebsöffnung, am 26. September 1975, waren übrigens – der Erstbestellung exakt entsprechend – genau 25 „Grüne“ betriebsbereit. Alle paar Tage kam ein weiterer hinzu. Im selben Jahr wurde erstmals festgehalten, dass die ÜSTRA wohl 240 Stadtbahnwagen benötigen werde, oder mehr. So konnte die ÜSTRA vom Start des Tunnelbetriebs an durchgehend Zweiwagenzüge einsetzen. Rekordverdächtige 56 Meter lang und 300 Fahrgäste stark. Ab 1983 auf der Messestrecke sogar als Dreiwagenzug mit noch mehr Platz und mit Sondergenehmigung wegen Überlänge.



Wieder schaute die Fachwelt nach Hannover. Vorübergehend fuhren 1997 auf den Gleisen der ÜSTRA sogar ausschließlich TW 6000.

Die klaren Linien des „Grünen“ sind außen wie innen Legende, die farbliche Abstimmung passt nach wie vor und die revolutionäre Technik setzte Standards. Hannovers Bahnen waren die ersten in Großserie mit der damals noch jungen Thyristorsteuerung im Stadtverkehr. Sie ermöglicht verlustfrei ruckfreies Beschleunigen und Bremsen sowie eine effiziente Energierückspeisung beim Bremsen. Der Rückspeisegrad wurde immer weiter optimiert, von anfangs 20 Prozent über schon bald 25 und 35 bis hin zu kurz vor 50 Prozent: unsichtbarer Umweltschutz. Heute kommt kein Elektrofahrzeug mehr ohne Bremsenergierückgewinnung aus.

Triebwagen 6001, der Weihnachtspäsent-Erstling, erreichte hannoversche Schienen am Mittag des 27. Dezember 1974. Da, wie bei allen „Grünen“, zum Zeitpunkt der Lieferung die elektrische Anlage noch nicht komplett war, musste er zur Hauptwerkstatt Glocksee geschleppt werden. Das übernahm Werkstattmeister Hermann Bösenberg, der auch das Abladen geleitet hatte und später die ersten Testfahrten unternahm, mit einem der ältesten noch verfügbaren Rangierwagen. Größer konnte der Gegensatz nicht sein. Baujahr 1926 schleppt Baujahr 1974, die Vergangenheit bringt die Zukunft auf den Weg. Der Erstling blieb der ÜSTRA als Fahrschul- und Museumswagen erhalten, die anderen noch vorhandenen „Grünen“ entstammen jüngeren der letztlich sechs Lieferserien: Immerhin wurden die „Stadtbahnwagen Typ Hannover“ mehr als 19 Jahre lang beschafft. Etliche werden jetzt im alten Stil gründlich aufgearbeitet und viele weitere Jahre im Einsatz bleiben. Als Wahrzeichen der Stadt. Natürlich in frischem ÜSTRA Grün.

Achim Uhlenhuth

* Detlev Draser (09.06.1926–03.11.2011), 1965 bis 1986 Leiter der Abteilung Gestaltung und Stationsausbau im U-Bahn-Bauamt der Stadt Hannover, entwarf 17 der 19 U-Stationen.

Totgesagte leben länger

Die Aufarbeitung des TW 6000

Einmal alles neu – Hannovers grüne Stadtbahn erlebt eine Rundum-Erneuerung und bleibt der niedersächsischen Landeshauptstadt weiter erhalten.

Schon heute befördert die ÜSTRA auf ihren 12 Stadtbahn- und 38 Buslinien täglich etwa 500.000 Fahrgäste. Im Rahmen der Urbanisierung rechnet das hannoversche Verkehrsunternehmen jedoch mit einem weiteren Anstieg der Fahrgastzahlen. „Mehr Fahrgäste“ bedeutet aber auch, dass mehr Fahrzeuge benötigt werden, um ein attraktives Angebot im Nahverkehr aufrechterhalten zu können. Die Beschaffung der nächsten Stadtbahngeneration – der TW 4000 – dauert noch einige Jahre und so musste eine kurzfristige Lösung gefunden werden. Um dem erhöhten Fahrzeugbedarf kurzfristig Rechnung tra-

gen zu können, wurde die Aufarbeitung von bis zu 40 Stadtbahnwagen des Typs TW 6000 beschlossen. Damit bleibt die „grüne Stadtbahn“ den Hannoveranern vorerst erhalten.

Ab 1974 wurden 260 TW 6000 nach Hannover geliefert. Geplant ist, nun die jüngsten von ihnen schrittweise aufzuarbeiten. Die besondere Herausforderung dabei: Um eine Wirtschaftlichkeit zu gewährleisten, können keine umfangreichen baulichen Veränderungen an den Wagen vorgenommen werden. Dennoch wird ein deutlicher Unterschied zu sehen sein.



Der TW 6000 wird komplett aufgearbeitet.



Die Technik

Um den TW 6000 an den aktuellen technischen Standard anzugleichen, wird in der Wagenmitte eine Sprechstelle installiert. So können die Fahrgäste zukünftig auch aus dem Beiwagen Kontakt zum Fahrpersonal aufnehmen. Auch der Bordrechner wird erneuert und somit auf den aktuellsten Stand gebracht. Ein besonderes Augenmerk wird zudem auf die Klapptrittstufen gelegt. Auch diese werden einmal komplett aufgearbeitet.



Der Innenraum

Dazu zählt eine Rundum-Kur: Alle „beweglichen“ Teile des Wagens, wie Haltestangen und Sitze, werden ausgebaut, aufgearbeitet und neu lackiert. Sämtliche Leuchtmittel im Fahrgastraum werden von der klassischen „Leuchtstoffröhre“ hin zu modernen LED getauscht. Der Wagen wird einmal grundlegend gereinigt und der Boden aufgearbeitet – plötzlich erstrahlt der Innenraum in neuem Glanz.



Der Lack muss ab

Auch von außen müssen die TW 6000 Federn lassen – der alte Lack muss komplett runter. Danach steht eine völlig neue Lackierung auf dem Plan und der TW 6000 erstrahlt wieder im typischen ÜSTRA Grün.



Die Fenster

Bei der Aufarbeitung der TW 6000 werden die Fenster komplett getauscht. Die alten oftmals durch Vandalismus beschädigten Fenster und Fenstergummis werden durch neue ersetzt.

ÜSTRA Tochter setzt Maßstäbe für Sicherheit im ÖPNV protec eröffnet neue Leitstelle



ÜSTRA Vorstandsvorsitzender Dr. Volkhardt Klöppner (links), protec Geschäftsführer Mathias Lindscheid und Denise Hain, ÜSTRA Vorstand für Betrieb und Personal, vor der Flatscreen-Wand in der neuen Leitstelle

Am 15. März präsentierte protec Geschäftsführer Mathias Lindscheid stolz die neuen Räumlichkeiten für den Sicherheitsbereich der ÜSTRA Tochter. Im Rahmen der offiziellen Eröffnungsfeier hatten Pressevertreter und geladene Gäste die Möglichkeit, einen Blick hinter die Kulissen der protec Security zu werfen.

„Die neuen Räumlichkeiten bieten uns beste Arbeitsbedingungen und einen reibungslosen Kommunikationsfluss. Durch die moderne Technik können wir noch effektiver für die Sicherheit im ÖPNV in Hannover sorgen“, sagte Lindscheid im Rahmen der Eröffnung. Bereits Ende Februar ist der gesamte Bereich Sicherheit in die Fernroder Straße mitten in Hannovers Innenstadt umgezogen. Das Herzstück der neuen Räumlichkeiten bildet die Einsatzleitstelle. Hier koordiniert die protec rund um die Uhr ihre Einsätze und hat Zugriff auf die Videoüberwachung an 186 Stadtbahnhaltestellen. Dr. Volkhardt Klöppner, Vorstandsvorsitzender der ÜSTRA, sieht in der neuen Einsatzleitstelle einen großen Nutzen für das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste: „Durch die neue Technik und die zentrale Unterbringung kann die protec noch professioneller arbeiten. Für die zukünftigen Herausforderungen sind wir somit gut aufgestellt.“

420.000 Euro, 10 Kilometer Kabel und 5 Quadratmeter Flatscreen für die Sicherheit

Insgesamt hat die protec rund 420.000 Euro in die Räumlichkeiten investiert. Auf knapp 750 Quadratmetern befinden sich zusätzlich zu Büro- und Aufenthaltsräumen auch Umkleidekabinen und eine Materialausgabe für Führungs- und Einsatzmittel für die U-Bahn-Wache. Neben neuen Möbeln und Arbeits-equipment wurde vor allem die technische Ausstattung auf den neusten Stand gebracht. Rund 10 Kilometer Kabel sorgen für eine schnelle und sichere Verbindung zwischen dem eigenen Serverraum, den Büros, Besprechungsräumen und der Einsatzleitstelle. In der Leitstelle haben sieben Arbeitsplätze mit insgesamt 18 Bildschirmen Zugriff auf die disponierenden und dokumentierenden EDV-Systeme der protec und auf die Videoüberwachung an den Stadtbahnhaltestellen sowie auf knapp 40 weitere Kameras, die für den Objektschutz und die Parkraumbewirtschaftung genutzt werden. Ein Blickfang ist die über fünf Quadratmeter große Videowand – bestehend aus sechs 55-Zoll-LCD-Displays – die von allen Arbeitsplätzen in der Leitstelle eingesehen und bedient werden kann. Durch die hochmoderne Ausrüstung kann die protec Leitstelle in Echtzeit reagieren und setzt dadurch neue Maßstäbe für die Sicherheit im ÖPNV in Hannover.

Timo Wegner

ÜSTRA Reisen GmbH

Maschseeflotte startet in die Saison

Seit Karfreitag, den 19. April, fahren die Boote wieder über Hannovers Maschsee. Vergangenen Sommer musste die Flotte der ÜSTRA Reisen GmbH wegen des anhaltenden Wassermangels die Saison erstmals früher als geplant beenden. Deswegen war die Vorfreude bei Kapitän und Betriebsleiter Jens Treudler dieses Jahr besonders groß: „Wir haben in den letzten Monaten die Flotte wieder auf Vordermann gebracht und konnten es kaum erwarten, endlich wieder in See zu stechen.“ In der Winterpause wurde an den Booten aber nicht nur geschraubt und geputzt: Erstmals ist die Flotte mit Defibrillatoren ausgestattet, die im Fall eines Herzstillstands Leben retten können.“

Timo Wegner



Die Maschseeflotte besteht aus vier Booten, die allesamt mit umweltfreundlichen Elektromotoren betrieben werden. Neben den regulären Rund- und Überfahrten bietet die Maschseeflotte auch Brunch-, Kaffee- und Charterfahrten an. Die Boote sind bis Ende Oktober auf dem Maschsee unterwegs.

Vorzeigeprojekt

ÜSTRA und enercity bringen Hannover elektrisch in Fahrt

Hannover wird bundesweit eine der führenden Städte bei der E-Mobilität. Das ist das Ziel einer gemeinsamen Kooperation von enercity und ÜSTRA. Bis 2020 beabsichtigt enercity mit 600 neuen öffentlichen und halb öffentlichen Ladepunkten das dichteste Ladenetz Deutschlands



Vorstandsvorsitzende der enercity AG, Dr. Susanna Zapreva, und ÜSTRA Vorstandsvorsitzender, Dr. Volkhardt Klöppner, präsentieren die gemeinsame Elektrostrategie

aufzubauen. Die ÜSTRA will bis 2023 den Busbetrieb in der Umweltzone Hannovers auf fünf Buslinien mit insgesamt 48 Fahrzeugen komplett auf E-Busse umstellen. An den dafür notwendigen Ladestationen für die Elektrobusse wird enercity rund 30 Schnellladestationen für Elektroautos installieren. Die verzahnte Zusammenarbeit mit enercity bei Planung, Bau und Betrieb stellt die effiziente Nutzung des öffentlichen Raums sicher und bringt die Elektromobilität in Hannover einen großen Schritt voran. „Wir zeigen damit, dass unser generell partnerschaftlicher Kooperationsansatz mit innovativen Unternehmen und Kunden zu besten Lösungen führt. In zweijahren wird Hannover in Sachen E-Mobilität das Oslo Deutschlands sein“, erklärt enercity Vorstandsvorsitzende Dr. Susanna Zapreva. Für den ÜSTRA Vorstandsvorsitzenden ist die Kooperation „ein absolutes Vorzeigeprojekt für die Zusammenarbeit in einer Stadt und Region, denn auch die Stadt und Region Hannover unterstützen diese Kooperation vollumfänglich“, so Dr. Volkhardt Klöppner. Mehr Infos auf uestra.de.

Katja Raddatz

Das Ticket für die Zukunft

Mehr als „nur“ Fahrer

Fachkräfte im Fahrbetrieb (FiF) – das sind die Allrounder bei der ÜSTRA. Seit 2005 bildet das Unternehmen ihren Fahrdienst-Nachwuchs in diesem Beruf aus und macht ihn damit nicht nur zu sicheren Stadtbus- und Stadtbahnfahrern, sondern auch zu serviceorientierten und technikversierten Nahverkehrsspezialisten.



Der Fahrdienst ist der Berufseinstieg für die FiF. Über interne Weiterbildungen können sie später auch andere Aufgaben übernehmen.

Die Fahrdienstmitarbeiter sind nicht nur das Gesicht der ÜSTRA, sie sind zeitgleich oft Ansprechpartner bei Tarif- und Streckenfragen, die Augen und Ohren der Betriebsleitstelle und in der Not auch mal die Techniker, die bei kleineren Störungen ihr Fahrzeug wieder zum Laufen bringen. Solche vielseitigen und verantwortungsvollen Aufgaben benötigen eine umfangreiche Ausbildung. Berufsanfänger, die diesen Weg bei der ÜSTRA einschlagen, werden darum zu

Fachkräften im Fahrbetrieb ausgebildet – eine dreijährige Ausbildung, die durch den gesamten Betrieb führt.

Die Fahrerakademie

Um ein sicherer und routinierter Fahrer zu werden, bedarf es natürlich viel Übung und regelmäßiger Fahrstunden hinter dem Lenkrad und am Sollwertgeber. Mit ihrer eigenen Fahrerakademie ist die ÜSTRA diesbezüglich bestens aufgestellt: Insgesamt 15 Kollegen sind

für die Ausbildung des künftigen Fahrpersonals zuständig. Nicht nur die jeweils sechs Stadtbahn- und Bus-FiF pro Lehrjahr durchlaufen ihre Schule, auch die Quereinsteiger, die im Fahrdienst der ÜSTRA anfangen, fallen in ihr Aufgabengebiet. Im Stadtbahnbereich sind es jährlich rund 70 Fahrnwärter, die ausgebildet und geprüft werden. Für den Einsatz auf den ÜSTRA Linienbussen werden 30 bis 40 Fahrnwärter pro Jahr ausgebildet.

Die FiF-Auszubildenden haben ihre jeweilige Fahrerlaubnis in der Regel schon im ersten Lehrjahr in der Tasche. Gleich zu Beginn der Ausbildung geht es für sie in die Fahrerakademie: Während die Bus-FiF zunächst mit zwei Wochen Theorieunterricht starten, bevor sie anschließend eine Mindestanzahl von 89 Fahrstunden absolvieren, geht es für die Stadtbahn-Fahrnwärter schon gleich auf die Schiene: Nach dem morgendlichen Theorieunterricht in kleinen Gruppen geht es mittags raus ins Streckennetz.

Nach Abschluss ihres Bus-Führerscheins bzw. Stadtbahnpatents werden die „Fahranfänger“ noch ein halbes Jahr lang durch einen Ausbilder begleitet und überprüft. Die angehenden Fachkräfte im Fahrbetrieb, die während ihrer Ausbildung verschiedene Stationen durchlaufen und auch durch die Berufsschule immer mal einige Unterbrechungen während ihrer Fahrpraxis haben, kommen spätestens alle sechs Wochen wieder in die Fahrerakademie. So erhalten sie die nötige Erfahrung und können sich stetig weiterentwickeln.

Die Stationen

Als spätere Nahverkehrsspezialisten klicken die angehenden FiF auch mal über ihre Armaturen hinaus und sammeln in „externen Ausbildungsabschnitten“

Erfahrungen außerhalb der Fahrerkabinen. Innerhalb der ersten zwei Lehrjahre machen die Azubis für jeweils sechs Wochen Station im ÜSTRA Kundenzentrum, im Qualitätsmanagement, im Fahrausweisprüfdienst sowie in der jeweiligen Betriebswerkstatt (Stadtbahn oder Bus). Auf diesen „Außeneinsätzen“ werden die fahrtechnischen Azubis im Kundenumgang und in der Beratung geschult, entwickeln sich zu Profis in Sachen Fahrkarten und Tarifzonen und lernen zudem die Technik ihrer Fahrzeuge besser kennen. In der Betriebsleitstelle sehen sie die Betriebsabläufe einmal aus einer anderen Perspektive, entwickeln ein Verständnis für die Arbeit der Kollegen dort und erfahren so, wie sie bestmöglich mit der Leitstelle zusammenarbeiten.

Im dritten Lehrjahr steht für die neue FiF-Generation vor allem „Fahrpraxis sammeln“ auf dem Programm. Die Azubis werden dann schon als vollwertige Fahrer eingesetzt und übernehmen Dienste im Regelbetrieb. Hier können sie ihre auf den Außeneinsätzen gesammelten Erfahrungen einbringen und sich als serviceorientierte Fahrer weiterentwickeln.

Chancen für Quereinsteiger

Nicht nur ausgebildete FiF steuern die Stadtbahnen und Busse in Hannover. Auch Quereinsteiger können bei der ÜSTRA durchstarten. Die internen Fahrdienst-Experten bilden Frauen und Männer mit den unterschiedlichsten Berufsabschlüssen aus. Nach nur drei (Stadtbahn) bzw. fünf Monaten (Bus) sind die Quereinsteiger schon fit für den Fahrdienst. Voraussetzungen für den Quereinstieg sind eine abgeschlossene Berufsausbildung, der Führerschein der Klasse B, ein Mindestalter von 21 Jahren sowie Freude am Kontakt zu Kunden und Lust, in Hannover unterwegs zu sein. Die ÜSTRA übernimmt die Kosten für den zu erwerbenden Führerschein (Klasse D für den Bus bzw. den Stadtbahnführerschein) und bildet die Quereinsteiger in der haus-eigenen Fahrerakademie aus.

Weitere Informationen zum Quereinstieg in den Fahrdienst oder andere Berufsfelder finden Sie unter uestra.de/karriere.

Mandy Hupe



Übung macht den Meister: Regelmäßige Fahrstunden mit Bus und Stadtbahn machen die Fahrnwärter schnell „streckenfest“. Die Fahrlehrer sind immer aufmerksam mit Tipps und Hinweisen dabei.

VOM ROTEN PUNKT ZUR GRÜNEN ÜSTRA



9.-10.
Juni 2019

Ernst-August-
Platz

KOMMEN SIE VORBEI ZUR GROSSEN ÜSTRA ZEITREISE!

Unter dem Motto „Vom Roten Punkt zur grünen ÜSTRA“ können Sie am **Pfingstwochenende** (Sonntag und Montag) eine spannende ÜSTRA Zeitreise auf dem Ernst-August-Platz erleben.

Machen Sie mit bei unserer großen Verlosung und gewinnen Sie eine exklusive Oldtimer Straßenbahnfahrt, ein GVH Jahresabo oder eine private Fahrt mit einem der Maschseeboote.

Außerdem bieten wir Ihnen **kostenlose Schnupperfahrten** im neu aufgearbeiteten TW 6000 an.

Mehr Informationen finden Sie auf: www.uestra.de/zeitreise

**ÜSTRA**