

ÜSTRA Profil

Das ÜSTRA Magazin · Ausgabe 1/2018

Gestellte Weichen

Im Interview erklären die ÜSTRA Vorstände Dr. Volkhardt Klöppner und Denise Hain, wie sie die Weichen für die Zukunft stellen wollen.

Seite 4

Gepflegte Gleise

Die Bauvorhaben im Bereich Stadtbahn für das Jahr 2018 im Überblick

Seite 9

Geputzte Bahnen

Das mobile Reinigungsteam der ÜSTRA sorgt während des täglichen Betriebs für Sauberkeit.

Seite 10

Seite 3	Grußwort
Seite 4	Vorstandsinterview
Seite 8	Aktuelles
Seite 9	Baumaßnahmen 2018
Seite 10	Saubermänner
Seite 11	Zukunft der Mobilität
Seite 12	Teilhabe im ÖPNV
Seite 14	Betriebstechnik

Impressum

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

Verantwortlich: Udo Iwannek

Redaktion: Ramona Reichel (Leitung),
Christoph Aberle, Mandy Hupe, Udo Iwannek,
Julia Müller, Timo Wegner, Christine Wendel

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

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

Fotos: ÜSTRA, ÜSTRA Archiv, Florian Arp,
Martin Bargiel, kre|H|tiv Netzwerk Hannover e. V.

Titelfoto: Florian Arp

Druck und Auflage:
ÜSTRA Hausdruckerei
Druck 500 Exemplare
E-Mail 850 Exemplare



Ulf-Birger Franz
(Quelle: Region Hannover)

Die ÜSTRA für die Zukunft gut aufstellen

Im vergangenen Jahr hat der Aufsichtsrat der ÜSTRA harte Entscheidungen fällen müssen. Nach anonymen Hinweisen auf Vergabefehler im Unternehmen hat der Aufsichtsrat zunächst eine externe Sonderprüfung von Auftragsvergaben beauftragt, im Anschluss daran Fehler bei der Bestellung von Hybridbussen aufklären müssen und zum Ende des vergangenen Jahres die Konsequenzen aus den Vorgängen gezogen. Der damalige Vorstand wurde abberufen, gegen die Verantwortlichen der Fehlentwicklungen wird konsequent vorgegangen.

Dr. Volkhardt Klöppner und Denise Hain wurden zum Jahresende als neuer Vorstand bestellt. Gemeinsam mit dem neuen Vorstand werden wir das Unternehmen für die Zukunft gut aufstellen. Dazu gehört, dass wir Fehler der Vergangenheit korrigieren, der ÜSTRA strengere Regeln geben und für Transparenz sorgen. Vieles infrage zu stellen, ist unangenehm und anstrengend. Aber es ist die Voraussetzung dafür, dass wir verloren gegangenes Vertrauen zurückgewinnen und uns

endlich wieder auf unsere Kernaufgabe konzentrieren können – erstklassigen Nahverkehr anzubieten.

Hannover liebt die ÜSTRA – und das zu Recht. Die rund 2.100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter liefern jeden Tag erstklassige Arbeit ab. Das Unternehmen verfügt über eine moderne Stadtbahn- und Busflotte, jedes Jahr nutzen mehr Menschen die ÜSTRA. In den kommenden Jahren wollen wir weiter wachsen. Dafür planen wir die Elektrifizierung unserer Busflotte und ab Mitte der 2020er-Jahre die Einführung einer neuen Stadtbahngeneration. Diese Themen werden hoffentlich bald wieder im Mittelpunkt unserer Arbeit stehen.

Ulf-Birger Franz
Vorsitzender des Aufsichtsrats der ÜSTRA
Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft

ÜSTRA Vorstand Dr. Volkhardt Klöppner und Denise Hain im Interview

„Hannover soll wieder stolz sein auf seine ÜSTRA“



Dr. Volkhardt Klöppner und Denise Hain bilden seit Dezember 2017 den ÜSTRA Vorstand.

Die ÜSTRA hat einen neuen Vorstand: Dr. Volkhardt Klöppner (Vorstandsvorsitzender) und Denise Hain leiten seit Dezember 2017 das Unternehmen. Im Gespräch erläutern die beiden ihre vordringlichsten Aufgaben und ihre Ziele für die Zukunft.

Herr Dr. Klöppner, was ist ihr Eindruck von der ÜSTRA nach den ersten hundert Tagen?

Dr. Klöppner: Die ÜSTRA ist ein faszinierendes, vielfältiges Unternehmen mit einer starken Marke und tollen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Alle sind hochengagiert und an der Arbeit des neuen Vorstands interessiert. Man ist mir offen und neugierig entgegengetreten und hat kein Blatt vor den Mund genommen. Das mag ich.

Bereuen Sie wegen der vielen negativen Schlagzeilen nicht, den Job angenommen zu haben?

Dr. Klöppner: Als ich gefragt wurde, ob ich die Aufgabe übernehmen möchte, musste ich nicht lange überlegen. Schließlich bin ich in Hannover geboren und komme nach vielen Jahren zurück in meine Heimat und darf einem der traditionsreichsten hannoverschen Unternehmen vorstehen. Das ist wie nach Hause kommen. Die Aufgaben

sind klar und herausfordernd. Aber gemeinsam mit meiner Kollegin Frau Hain und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern werden wir wieder Ruhe ins Unternehmen bringen und die ÜSTRA auf die nächsten 125 Jahre vorbereiten.

Frau Hain, Sie sind schon lange im Unternehmen tätig und kennen die ÜSTRA aus unterschiedlichen Positionen. Wie waren Ihre ersten hundert Tage in Ihrer neuen Rolle als Vorstand?

Denise Hain: Ich kenne den Betrieb natürlich ganz gut, aber es ist doch was anderes, ihn aus der Vorstandsperspektive zu betrachten. Altbekanntes habe ich aus einem anderen Blickwinkel gesehen und es ist mir noch einmal ganz neu vorgekommen.

Wie beurteilen Sie die aktuelle Lage der ÜSTRA?

Dr. Klöppner: Die Fehler einiger weniger haben im letzten Jahr die hervorragende Arbeit von über 2.000 Menschen bei der ÜSTRA überschattet. Das schmerzt alle sehr! Es wurden in der Vergangenheit Dinge gemacht, die wir uns zukünftig nicht mehr leisten können und wollen. Deshalb ist unser Ziel, die guten Dinge zu bewahren und die Dinge, die nicht so gut gelaufen sind, in der Zukunft zu ändern. Daran arbeiten Frau Hain und ich gemeinsam mit dem neuen Betriebsratsvorsitzenden Christian Bickel. Wir wollen, dass Hannover wieder stolz sein kann auf seine ÜSTRA!

Denise Hain: Bei vielen unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter habe ich Unsicherheit und Unruhe verspürt, was nach dem turbulenten Wechsel im Vorstand und den vorhergehenden kritischen Diskussionen über die ÜSTRA auch nicht verwunderlich ist. Hier gilt es, wieder Sicherheit zu schaffen. Herr Dr. Klöppner, Christian Bickel und ich sind in den vergangenen Wochen offen in den Dialog im Betrieb eingetreten, sodass wir hier Ängste und Sorgen nehmen konnten. Das werden wir auch

weiterhin tun und so Schritt für Schritt wieder in ruhigeres Fahrwasser gleiten.

Welche Ansätze und Ziele gibt es diesbezüglich bereits und wie weit sind Sie bis jetzt schon vorangekommen?

Dr. Klöppner: Es ist nötig, dem Unternehmen wieder Handlungsstärke zu geben. Mit einem Bündel von Sofortmaßnahmen haben wir gezeigt, dass die ÜSTRA bereit ist, aus den Fehlern der Vergangenheit zu lernen. Dazu gehören neue Beschaffungsrichtlinien, die systematische Weiterentwicklung unseres Compliance-Managementsystems, aber auch die neue Ausrichtung der Revision und des Einkaufs. Wir haben in ganz wichtigen Punkten die Zusammenarbeit zwischen Aufsichtsrat und Vorstand neu geregelt. Damit nehmen wir die Zügel wieder in die Hand. Und dies wird auch in hohem Maße anerkannt. Wir haben sehr viel Lob von Politik, Lieferanten, Schwestergesellschaften und Aufsichtsrat bekommen.

Denise Hain: Nehmen wir einmal das Hinweisgebersystem, das wir installiert haben. Solche Systeme bieten



Vorstandsvorsitzender Dr. Volkhardt Klöppner: „Die ÜSTRA ist ein faszinierendes, vielfältiges Unternehmen.“

eine Möglichkeit, sich vertrauensvoll und anonym an das Unternehmen zu wenden, wenn man Hinweise auf mögliche Verstöße gegen geltendes Recht oder gegen die Compliance-Regeln hat. In eigentlich allen Unternehmen und Aktiengesellschaften ähnlicher Größe ist so ein System vollkommene Normalität. Da hatte die ÜSTRA Nachholbedarf. Ich wünsche mir eine Kultur, die auch das kritische, aber respektvolle Diskutieren über alle Hierarchie-Ebenen hinweg erlaubt und jedem dafür Platz bietet. Das ist vielleicht manchmal unangenehm, aber es kann nicht schlecht sein.

Für viele hat das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zu Fahrverboten für Dieselfahrzeuge grundsätzliche Bedeutung. Die Kommentatoren der großen Zeitungen und Magazine sagen eine grundlegende Wende in der Verkehrspolitik voraus. Die Zeit, in der das Auto das Maß aller Dinge war, scheint abgelaufen. Was heißt das für den Nahverkehr?

Dr. Klöppner: 40 Prozent aller Wege in Hannover werden immer noch mit dem Pkw gemacht. Da sitzt dann eine Person drin, die weniger als 10 Kilometer zurücklegt – und die umweltschonende Technologie der meisten Autos wirkt auf Kurzstrecken nicht einmal! Also: Ohne eine starke ÜSTRA werden sich die Herausforderungen in der Region Hannover nicht lösen lassen. Dazu müssen wir aber auch die Rolle der ÜSTRA weiterentwickeln. Unsere Vision ist 100 Prozent Elektromobilität im innerstädtischen Busverkehr in den nächsten fünf Jahren!

Denise Hain: Öffentlicher Personennahverkehr und E-Mobilität haben in den letzten Jahren so viel Aufmerksamkeit erhalten wie noch nie. Wir wollen als ÜSTRA weiterhin die zuverlässige und innovative Partnerin in der Stadt und Region Hannover für Mobilitätsdienstleistungen sein. Spannend ist die aktuelle Entwicklung von Förderrichtlinien, die uns ermöglichen könnte, schneller als geplant in den Ausbau unserer Elektrobusflotte zu investieren.

Die Bundesregierung hat einen kostenlosen ÖPNV ins Spiel gebracht. Was halten Sie davon?

Dr. Klöppner: Grundsätzlich richtig daran ist: Die Mobilität der Zukunft braucht ein neues Denken. Allerdings ist ein kostenloser ÖPNV ein Ding der Unmöglichkeit. Es



Denise Hain: „Ich kenne den Betrieb natürlich ganz gut, aber es ist doch was anderes, ihn aus der Vorstandsperspektive zu betrachten.“

gibt nur die Entscheidung zwischen ticketbasierter Finanzierung oder einem steuerfinanzierten Umlagesystem. Erfahrungen in anderen europäischen Städten zeigen, dass ein Nulltarif eher Fußgänger und Radfahrer in Bus und Bahn lockt, nicht so sehr die Autofahrer. Um das zu erreichen, muss der ÖPNV so einfach werden wie Autofahren – nur einsteigen und losfahren. Das betrifft die ganze Mobilitätskette von der Routenplanung über die Bezahlung bis zur letzten Meile vor die Haustür. Die Digitalisierung von Fahrgastinformation und Fahrscheinverkauf bietet hierfür alle Möglichkeiten, ebenso wie die Kooperation mit On-Demand-Services, Carsharing und vielem anderen mehr. Das gibt es alles schon, es muss nur sinnvoll verknüpft werden.

Frau Hain, wo kommen die künftigen Mitarbeiter für den Nahverkehr der Zukunft her? Deutschland hat die niedrigsten Arbeitslosenzahlen seit vielen Jahren – der Wettbewerb auf dem Arbeitsmarkt wird für Unternehmen immer schwieriger.

Denise Hain: Die ÜSTRA hat sich schon in den vergangenen Jahren als attraktive Arbeitgeberin positioniert und in künftige Generationen investiert. Mit der steigenden Bedeutung des Nahverkehrs für die Mobilität einer Region wird auch die Arbeit in Nahverkehrsunternehmen aufgewertet. Hier entstehen durch den Wandel auch neue und interessante Tätigkeiten. Dies muss zum Beispiel einhergehen mit einer höheren Frauenquote bei

der ÜSTRA. Wenn wir den Wandel der Mobilität bewältigen wollen, geht das nur mit gut ausgebildeten und motivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Und dazu gehört auch, die Rahmenbedingungen des Arbeitsumfeldes im Blick zu haben: Passen Arbeitszeitmodelle, bieten wir genug Weiterbildungsmöglichkeiten, flexible, abwechslungsreiche und verantwortungsvolle Einsatzmöglichkeiten und vieles mehr. Hier im Gleichklang mit der Entwicklung des Unternehmens auch die Entwicklung des Personals vorzubereiten, ist eine tolle Herausforderung und eine Aufgabe, auf die ich mich sehr freue.

Interview: Udo Iwannek

Dr. Volkhardt Klöppner wurde am 10. Oktober 1968 in Hannover geboren und hat Betriebswirtschaftslehre studiert. Für die Tengelmann WHG, Mülheim a. d. R., und später für die Douglas International GmbH, Hagen, übernahm Dr. Klöppner leitende Positionen als Vorstand und Geschäftsführer. In den letzten beruflichen Stationen arbeitete Dr. Klöppner als Geschäftsführer (CEO) und Minderheitsgesellschafter zunächst beim drittgrößten Hörgerätehändler Deutschlands und schließlich als Geschäftsführer beim Zahnersatzanbieter Imex Dental und Technik GmbH, Essen. Dr. Klöppner ist Vater eines 17-jährigen Sohnes und einer 14-jährigen Tochter.

Denise Hain wurde am 24. Oktober 1978 in Hannover geboren. Im Sommer 1997 schloss sie ihre Berufsausbildung zur Bürokauffrau bei der ÜSTRA ab. Seit Mai 2014 war Denise Hain als Betriebsratsvorsitzende tätig. Dem Aufsichtsrat der ÜSTRA gehörte Denise Hain seit September 2010 an, seit Mitte 2014 amtierte sie dort als stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende. Von Oktober 2014 bis November 2015 hat sie ein Zertifikatsstudium an der Universität Hamburg erfolgreich absolviert. Denise Hain lebt unverheiratet in Partnerschaft.

Besserer Schutz für protec-Mitarbeiter

U-Bahn-Wachen erhalten neue Sicherheitswesten



Seit Dezember 2017 im Einsatz: die neuen Sicherheitswesten der protec.

Seit Dezember letzten Jahres tragen die protec-Mitarbeiter der U-Bahn-Wache neue Sicherheitswesten. Diese schützen sie nun auch vor Stichwaffen, spitzen Gegenständen und Kurzwaffenmunition. Angeschafft wurden die Westen auf Wunsch der Mitarbeiter nach verbessertem Eigenschutz.

„Mit den neuen Westen wollen wir vor allem das subjektive Sicherheitsgefühl unserer Mitarbeiter stärken“, betonte Mathias Lindscheid, Geschäftsführer der protec service GmbH. Die Gefahren für die U-Bahn-Wachen haben objektiv nicht zugenommen: Die Zahl der Übergriffe auf das protec-Personal liegt stabil bei fünf bis sieben Fällen pro Jahr. Allerdings ist die Zahl der Einsätze, zu denen die protec gerufen wird, gestiegen. Dies wirke sich auch auf das Sicherheitsgefühl seiner Mitarbeiter aus, erklärte Lindscheid.

Die Schutzwesten, die individuell auf den Körperbau der Mitarbeiter zugeschnitten sind, kommen von der Firma Law Enforcement GmbH aus Fulda. Auch in Hamburg, München und bei der Deutschen Bahn sind solche Westen bereits im Einsatz.

Mandy Hupe

Bestandsaufnahme zum Jahreswechsel

ÜSTRA Stadtbahnflotte weiter im Wandel

Die Dienste der ÜSTRA sind gefragt: Da immer mehr Menschen mit den Stadtbahnen fahren, sind seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 zusätzlich zur Linie 4 auf den Linien 1, 6 und 7 werktags durchgehend drei Wagen unterwegs. Zudem fährt die Linie 11 montags bis freitags als Zweiwagenzug. Somit steigt der Stadtbahn-Bedarf zum Betriebsbeginn unter der Woche auf insgesamt 274 Wagen. Neben 143 TW 2000 gehören inzwischen 70 Fahrzeuge vom Typ TW 3000 – dem neuesten Modell – zur Flotte (Stand 02.18). Gleichzeitig steht aber auch der TW 6000 noch lange nicht auf dem Abstellgleis: Obwohl 2017 zwölf Fahrzeuge abgestellt oder verkauft wurden, sind noch bis zu 112 der „Evergreens“ einsatzbereit. Ab voraussichtlich 2019 geht es für mindestens 18 der TW 6000 noch weiter in Richtung Zukunft: Sie werden modernisiert.

Timo Wegner



70 TW 3000 gehören inzwischen zur Stadtbahnflotte der ÜSTRA.

Mehr Barrierefreiheit und neue Gleise

Die wichtigsten Baumaßnahmen 2018



Durch die Baumaßnahmen werden die bestehenden Anlagen gepflegt und die Barrierefreiheit erweitert.

Stillstand bedeutet Rückschritt – aus diesem Grund arbeitet die ÜSTRA auch in diesem Jahr im Auftrag der infra und gemeinsam mit der TransTec Bau daran das hannoversche Stadtbahnnetz weiter barrierefrei auszubauen und bestehende Anlagen zu pflegen und zu modernisieren.

Mehr Barrierefreiheit:

2018 entstehen vier neue Hochbahnsteige im Stadtbahnnetz der ÜSTRA. Rund 80 Prozent des Stadtbahnnetzes sind dann barrierefrei ausgebaut und erlauben auch mobilitätseingeschränkten Fahrgästen einen leichten Einstieg in die Fahrzeuge. Die neuen Bahnsteige entstehen am Endpunkt in Laatzen auf der Linie 1, Am Soltekompe auf der Linie 9, an der Haltestelle Wunstorfer Straße entlang der Linie 10 und im Rahmen des Projekts „ZEHN SIEBZEHN“ an der Haltestelle Steintor.

Neue Gleise:

Über 27 Mio. Wagenkilometer pro Jahr gehen auch an den hannoverschen Gleisen nicht spurlos vorbei: Einige Gleisab-

schnitte sind inzwischen in die Jahre gekommen und müssen erneuert werden. So wird unter anderem der Ricklinger Stadtweg mit neuen Gleisen ausgestattet; auf dem Weg zur Messe werden auf der Linie 8 rund 1.000 Meter Schwellengleis ausgetauscht. Auch am Tiergarten sowie an der Strangriede wird es 2018 umfangreiche Gleisarbeiten geben. So kommen in diesem Jahr rund 5.000 Meter neue Gleise zusammen.

Sanierungen:

Die ÜSTRA baut nicht nur neu, sie pflegt auch schon Vorhandenes. Deshalb werden in diesem Jahr vier Hochbahnsteige saniert. Drei davon auf dem Streckenast der Linie 3 nach Altwarmbüchen sowie die Haltestelle Am Sauerwinkel in Oberricklingen. Hinzu kommen kleinere Arbeiten auf den Betriebshöfen, um auch dort die Infrastruktur auf dem neusten Stand zu halten.

Viele dieser bevorstehenden Arbeiten erfordern umfangreiche Baumaßnahmen, die mit Sperrpausen der Strecken einhergehen. Um den laufenden Betrieb so wenig wie möglich zu beeinträchtigen, finden diese an Wochenenden und in den Ferien statt.

Ramona Reichel

Das mobile Reinigungsteam der ÜSTRA

Sauber bleiben – auch im laufenden Betrieb



Im laufenden Betrieb kümmern sich die Saubermänner um die Reinigung der Stadtbahnen.

Die Stadtbahnen der ÜSTRA sind täglich bis zu 22 Stunden im Einsatz. In dieser Zeit bleibt natürlich auch mal Müll liegen – ein Job für die Saubermänner.

Jeden Tag legt die Stadtbahnflotte der ÜSTRA knapp 74.000 Kilometer zurück und bringt auf dieser Strecke Hunderttausende Fahrgäste durch Hannover an ihr Ziel. Bei diesem hohen Fahrgastaufkommen und der langen Einsatzzeit über den Tag sammelt sich Müll in den Fahrzeugen an: Fahrgäste vergessen in der Eile ihre leeren Kaffeebecher, lassen versehentlich Zeitungen liegen oder sie verlieren ihr Taschentuch. Die Saubermänner sorgen dafür, dass die Bahnen auch im laufenden Betrieb vom Liegengebliebenen des Tages befreit werden.

Seit Sommer 2016 ist das mobile Reinigungsteam der ÜSTRA, die Saubermänner, im Einsatz. Nach einem festen Einsatzplan fahren die Mitarbeiter die Endpunkte der Stadtbahnen an und laufen dort in den Wendepausen der Bahnen durch alle Wagen, die an diesem Tag auf der Strecke sind. Groben Schmutz und Abfall sammeln sie zusammen und entsorgen ihn, sodass die Fahrzeuge aufgeräumt zu ihrer nächsten Fahrt aufbrechen können. Sobald sie alle Wagen auf der Strecke gereinigt haben, geht es weiter zum nächsten Endpunkt, um auch die Stadtbahnen auf den anderen Linien vor größeren Müllansammlungen zu bewahren.

Das Projekt Saubermänner ist vor allem eine Reaktion der ÜSTRA auf das Feedback ihrer Kunden: In dem jährlichen Zeugnis, das die Fahrgäste den Nahverkehrsunternehmen ausstellen (ÖPNV-Kundenbarometer von Kantar TNS), erhielt die ÜSTRA zuletzt stets Bestnoten. Nur beim Thema Sauberkeit zeigten die Kunden größeren Verbesserungsbedarf auf. Weil die ÜSTRA diese Kritik sehr ernst nimmt, schickt sie die Saubermänner mittlerweile täglich jeweils zur Hauptverkehrszeit an die Endpunkte.

Von der Arbeit der Saubermänner profitieren aber nicht nur die Fahrgäste, die nun in saubereren Fahrzeugen unterwegs sind. Das Projekt dient zudem als berufliche Wiedereingliederungsmaßnahme: Mitarbeiter, die ihre ursprüngliche Arbeit im Fahrdienst oder in der Werkstatt aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr ausüben können, konnten durch das Projekt im Unternehmen weiterbeschäftigt werden. Für ihre Arbeit haben die Saubermänner bereits viele positive Rückmeldungen erhalten – sowohl die Kollegen aus dem Fahrdienst als auch die Kunden loben ihren Einsatz und die sichtbaren Ergebnisse.

Mandy Hupe

HannoLab

Zukunft der Mobilität



Beim interaktiven Workshop sind der Kreativität keine Grenzen gesetzt.

Wie könnte Hannover in Zukunft mobil sein und welche Bedeutung hat die Mobilität der Zukunft für die Menschen? Fragen wie diese sind nicht nur für die ÜSTRA wichtig, sondern für die ganze Region. Dies hat auch das interaktive Format HannoLab erkannt und sich dem Thema Mobilität in einem Workshop angenommen.

Wenn Wissenschaft, Wirtschaft und Mobilitätsexperten mit Studierenden der Hochschule Hannover Antworten auf die drängenden Fragen der Zukunft erarbeiten, ist im Voraus nur eins gewiss: Es werden unkonventionelle Problemlösungen entstehen. In dem Workshop „HannoLab Mobilität“ wurden die interdisziplinären Teams aufgefordert, herkömmliche Denkstrukturen aufzugeben und neuartige Zukunftsvorstellungen zu generieren. Initiiert wurde das HannoLab vom kre|H|tiv Netzwerk Hannover und mitveranstaltet von NEXSTER und Futur X. Zusammen mit zahlreichen Partnern ließ sich auch die ÜSTRA auf dieses Experiment ein, um aus den entstandenen Ideen Inspirationen zu schöpfen. Das ÜSTRA Profil fasst einige dieser Ideen in der Zukunftsvision „Hannotopia“ zusammen:

Es ist Dienstag, 7 Uhr in Misburg. Familie Schmidt bereitet sich auf ihren Tag vor. Nachdem Mutter Annika ihren jüngsten Sohn zum Kindergarten begleitet hat, kann sie den Berufsverkehr zur Arbeit sparen, denn ihr Arbeitgeber verzichtet auf große Firmenzentralen und verteilt stattdessen flexible Arbeitszellen über das Stadtgebiet. In der Zwischenzeit plant ihr Mann Thomas einen Außentermin

und mietet sich ein autonom fahrendes Fahrzeug. Auf dem Weg kann er so einen Termin mit seinem Versicherer via persönlichem Interface wahrnehmen und die künstliche Intelligenz des Wagens organisiert derweil eine Lebensmittellieferung. Postzustellung und den Wäscheservice einer Reinigung. So befinden sich die Besorgungen bereits bei der Rückfahrt im Kofferraum und Thomas spart erhebliche Reisezeit.

Die beiden Schulkinder Elias und Emma besitzen beide die „commÜnity“ App und checken sich schon zu Hause in die Stadtbahn ein, die um 7:35 Uhr kommt. Die App hat ihnen durch das Einchecken anderer Fahrgäste verraten, dass diese Bahn etwas leerer sein wird. Zudem kann jeder Fahrgast an seinem Sitz oder in der App verraten, ob er das Bedürfnis nach Ruhe oder Kommunikation hat. Elias setzt sich zu einer Gruppe, die neben dem Bedürfnis „Kommunikation“ zusätzlich das Thema „Hannover 96“ angegeben hat und Emma lernt in einer ruhigen Runde für die anstehende Klassenarbeit.

Im Rahmen des HannoLabs wurden diese und weitere Ideen auch Fahrgästen an Haltestellen und in Bus und Bahn vorgestellt. Die befragten Fahrgäste waren interessiert und tauschten sich auf der weiteren Fahrt mit ihren Nachbarn über die Ideen aus. Insgesamt wurde so deutlich, dass innovative Mobilitätsansätze wichtig sind und von den Fahrgästen sofort angenommen werden. Gestärkt durch diese Erkenntnis wird die ÜSTRA auch außerhalb des HannoLabs weiter an der Entwicklung und Umsetzung moderner Mobilitätslösungen arbeiten.

Julia Müller

Zugänglicher Nahverkehr nützt allen Menschen

Ein Schlüssel zum öffentlichen Leben

Aktuell besitzen 30 Prozent der Bewohner und Bewohnerinnen Hannovers kein Auto. Unabhängig von den Beweggründen, auf einen Pkw zu verzichten, ist speziell für diese Personengruppe der ÖPNV ein wichtiger Bestandteil des Alltagslebens.

Der ÖPNV ist Ländersache – und hat einen Auftrag zur Inklusion

Der Nahverkehr in Deutschland wird auf Grundlage der ÖPNV-Gesetze der Bundesländer geplant. Darin ist auch die Teilhabe verankert. Das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz schreibt zum Beispiel vor, „die Bedürfnisse [...] insbesondere [von] Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen, älteren Menschen, Kindern und Personen mit Kindern angemessen zu berücksichtigen“. Außerdem formulierte die Neufassung des Personenbeförderungsgesetzes 2013 die Pflicht, den Nahverkehr bis 2022 komplett barrierefrei einzurichten. Im Alltag bedeutet das in Hannover: 80 Prozent der Stadtbahnhaltestellen sind bereits stufenfrei und nach und nach werden alle Haltestellen mit Hochbahnsteigen nachgerüstet. Die Stadtbusse der ÜSTRA sind für Fahrgäste im Rollstuhl oder mit Kinderwagen mit Rampen ausgestattet. Fahrgäste können einen Begleitservice buchen, der ihnen bei der Fahrt assistiert (siehe Kasten).

Bezahlbare Mobilität: wichtig für die Teilhabe an der Gesellschaft

Auch der Fahrpreis ist ein wichtiger Faktor für die Teilnahme am öffentlichen Leben. Gemäß amtlicher Statistik leben etwa 20 Prozent der Menschen in Hannover unter Armutsrisiko; besonders gefährdet sind Erwerbslose und Alleinerziehende.

de. Sie wohnen häufiger in entlegenen Stadtteilen als nicht Gefährdete. Damit ist der Nahverkehr für sie nicht nur „nice to have“ – sondern eine Bedingung, um am öffentlichen Leben teilzuhaben. Für viele Menschen, die Sozialleistungen beziehen, bietet der GVH daher einen Sozialtarif an. Die MobilCard S beispielsweise ist damit gut 40 Prozent günstiger als der Regeltarif.

Immer mehr Menschen nutzen und verlassen sich auf den Nahverkehr. Die Partner im GVH bieten insbesondere denjenigen eine Mobilität, die finanziell oder körperlich eingeschränkt sind. Sie machen den ÖPNV so zugänglich wie möglich – was letztendlich allen Fahrgästen dient.

ÜSTRA Angebote für Teilhabe

Fahrgast-Begleitservice:

Der Begleitservice hilft mobilitätseingeschränkten Personen bei der Fahrt mit Bus und Stadtbahn.

Übungstage für Fahrgäste mit Rollator oder Rollstuhl:

An den Übungstagen können Interessierte an der Messe/Nord den Ein- und Ausstieg und das Rangieren im Fahrzeug mit ihrem Rollstuhl oder E-Scooter üben.

Weitere Informationen finden Sie unter uestra.de/kundenservice/barrierefreie-uestra



Der Fahrgastbegleitservice hilft bei der Fahrt mit Bus und Stadtbahn.



Barrierefreie Fahrzeuge machen den ÖPNV für alle zugänglich.

Interview mit Andrea Hammann, städtische Beauftragte für Menschen mit Behinderung

„Überall hin- und überall reinkommen“

Sie sind seit dem Jahr 2000 die Beauftragte für Menschen mit Behinderung der Landeshauptstadt Hannover. Was sind Ihre Aufgaben und Ziele?

Hammann: Ich vertrete die Interessen von Menschen mit Körper-, Sinnes-, „geistigen“ oder seelischen Behinderungen sowie mobilitätseingeschränkte Personen in Hannover. Das Ziel ist dabei, dass alle Menschen selbstbestimmt und gleichberechtigt in Hannover leben können. Grundvoraussetzung dafür ist die Barrierefreiheit, damit alle Menschen „überall hin- und überall reinkommen“.

Alle Menschen – ob mit oder ohne Behinderung – sind individuell und unterschiedlich. So sind die Anforderungen an Barrierefreiheit für Menschen mit Sinnesbehinderungen ganz andere als beispielsweise für Menschen mit Rollstuhl oder Rollator. Barrierefreiheit ist eine Qualität für alle Menschen. Beispielsweise eine Rampe oder einen Aufzug nutzen auch Eltern mit Kinderwagen, Reisende mit schwerem Gepäck und andere.

Was tut die ÜSTRA für Menschen mit Behinderung?

Hammann: Busse und Bahnen bringen Menschen von A nach B. Barrierefreiheit war bei der ÜSTRA schon früh ein Thema, noch bevor es die gesetzlichen Anforderungen dazu gab. Regelmäßig findet zum Beispiel die ÜSTRA Routine statt. In diesem Beteiligungsgremium werden Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen frühzeitig in die Planung von Maßnahmen eingebunden. Darüber hinaus wird der barrierefreie Umbau der Stadtbahnhaltestellen sowie der Bushaltestellen kontinuierlich fortgesetzt. Die elektrischen Rampen der ÜSTRA Busse ermöglichen einen selbstständigen Zugang ohne fremde Hilfe. Das ist

bundesweit vorbildhaft.

Die unterschiedlichen Angebote der Busse, Bahnen und Haltestellen sind immer sichtbar sowie hörbar, dies wird z. B. durch taktile Leitstreifen, Haltestellen-Ansagen und Info-Monitore deutlich. Das kommt nicht nur Menschen mit Sinnesbehinderungen zugute, sondern ist ein Service für alle.

Wo gibt es Verbesserungsbedarf?

Hammann: Natürlich gibt es immer noch fehlende Hochbahnsteige, beispielsweise auf der Stadtbahnlinie 9, aber auch hier wird schrittweise nachgerüstet. Die vorausschauende Denkweise der ÜSTRA – aber auch der Stadt Hannover – trägt dazu bei, dass Menschen mit Behinderung hier selbstbestimmt und gleichberechtigt leben können. Wir befinden uns auf einem guten, inklusiven Weg.

Warum wird Barrierefreiheit trotzdem nicht immer umgesetzt?

Hammann: Häufig wird mit höheren Kosten oder gestalterischen Aspekten argumentiert. Beispielhafte Lösungen barrierefreier Gestaltung sind möglich, wenn bei Planungen von Anfang an daran gedacht wird. Barrierefreies Bauen muss etwas Selbstverständliches sein, eine allen Personengruppen zugutekommende menschengerechte Gestaltung unserer Umwelt. Hindernisse, die eine „Ungleichbehandlung“ verursachen können, dürfen dabei gar nicht erst entstehen. Denn Barrierefreiheit ist nicht nur eine rechtliche Forderung, sondern auch ein zeitgemäßer gesellschaftlicher Anspruch an Planungen und Architektur.

Interview und Text: Christoph Aberle

Zur Person:

Andrea Hammann ist seit dem Jahr 2000 die 1. Hauptamtliche Beauftragte für Menschen mit Behinderung der Landeshauptstadt Hannover. Zudem ist sie Sprecherin des Niedersächsischen Netzwerks von Frauen mit Behinderung.

Frau Hammann ist verheiratet, hat zwei erwachsene Söhne und zwei Enkelkinder.

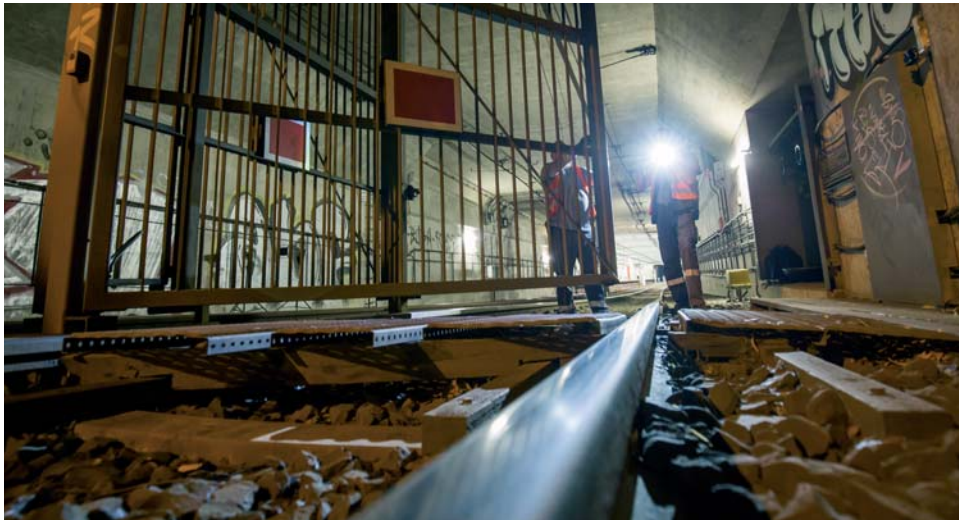


Für Andrea Hammann bedeutet Barrierefreiheit Qualität für alle Menschen. (Quelle: Landeshauptstadt Hannover)

Die ÜSTRA schläft nie

Kontrolle muss sein

Wenn Hannover schlafen geht, beginnt für die Instandhaltungsteams der ÜSTRA oft der Arbeitstag. Ihre Aufgaben können oft nur in der Betriebspause durchgeführt werden, um den Verkehr nicht zu behindern. Das ÜSTRA Profil begleitete zwei dieser Kollegen durch die Nacht.



Nachts, wenn Hannover schläft, sind die ÜSTRA Instandhaltungsteams im Tunnel unterwegs.

Sonntagabend, 20 Uhr. Während Hannover die Füße hochlegt und sich auf den Tatort freut, treffen sich Dietmar Heintz und sein Kollege Karsten Eggers auf Glocksee an Gleis 42. Vor ihnen liegt kein ruhiger Fernsehabend. Sie starten in ihren Arbeitstag, denn die ÜSTRA schläft nie. Nachts, wenn die Bahnen auf den Betriebshöfen einlaufen, rücken die Kollegen der Abteilung „Haltestellen und bauliche Anlagen“ aus und kümmern sich um alles, was tagsüber während des engen Takts der Bahnen nicht erledigt werden kann.

Heintz und Eggers beginnen ihre Nachtschicht auf Glocksee und bereiten sich

auf ihre tägliche – oder nächtliche – Arbeit vor. Ein Großteil der Aufgaben sind geplante Überprüfungen: Das Team kontrolliert regelmäßig die baulichen Einrichtungen in den Tunnelstationen, checkt die Feuerlöscher in den Notrufsäulen und überprüft alle zehn Wochen die Funktion ebendieser. In dieser Nachtschichtwoche steht für die gelernten Industriemechaniker aber eine ganz besondere Kontrolle auf dem Plan: Einmal im Jahr müssen die Tore an den Tunnelrampen geschlossen und wieder geöffnet werden. Heute beginnen die Kollegen mit den ersten beiden Rampen „Christuskirche“ und „Altenbekener Damm“, am Ende die-

ser Woche sind dann alle sieben Tore überprüft und geölt.

Zeit für prüfende Blicke und Reparaturen

Bis Mitternacht müssen sich die Kollegen aber noch gedulden. Zu viele Bahnen sind bis dahin unterwegs. Daher werden zahlreiche Arbeiten im Gleisbereich in die Zeit der Betriebspause gelegt und sind damit auch nur unter der Woche durchführbar. Eggers fasst es zusammen: „Wenn die Bahnen in einem größeren Takt fahren, beeinträchtigen wir den Verkehr nicht zu sehr und die Hannoveraner bekommen gar nicht mit, dass die Gleise oder Zugänge überprüft oder

repariert werden.“ Deshalb folgt erst einmal der obligatorische Rundgang durch die Stationen: Für Heintz und Eggers geht es zur Stadtbahnstation „Lister Platz“. Hier ist eine Fahrtreppe ausgefallen und muss entstört werden. Der Kollege der Schaltwarte, der von der Betriebsleitstelle aus nicht nur die Stromversorgung der ÜSTRA, sondern auch alle Fahrtreppen technisch überwacht, bat um Hilfe. „Wir sind auch Augen und Ohren für die Schaltwarte und überprüfen gern vor Ort, wenn ein Fehler gemeldet wird“, erklärt Heintz. Das Problem ist schnell behoben und schon rollt die Fahrtreppe wieder.

Die Betriebstechniker machen sich direkt auf den Weg zum Kröpcke. Hier gibt es in der Station ein Rolltor, welches die Ladenstraße von den Zugängen zu den Gleisen trennt. Einmal im Jahr muss auch die Funktionalität dieses Tors überprüft werden, damit die Station im Bedarfsfall – beispielsweise bei einem Warnstreik – abgeriegelt werden kann. Um 23 Uhr ist nicht mehr allzu viel los im Herzen Hannovers, daher können die beiden das Tor problemlos schließen und wieder öffnen.

Betriebspause? Beförderungspause

Zwischen ein und drei Uhr nachts wird es dann ruhig auf den Gleisen und Straßen. Dann sind auch die letzten Stadtbahnen und Busse der ÜSTRA in ihren Depots und geben den Startschuss für die Bau- und Instandhaltungsteams:



Während der Betriebspause werden die Rampentore überprüft.



Mit Warnweste machen sich Karsten Eggers (li.) und Dietmar Heintz (re.) an die Arbeit.

Die Kollegen der Oberleitungstechnik schwärmen aus; die Schweißer erneuern oder reparieren die Schienen; die Techniker überprüfen Signale im Tunnel. Jetzt ist auch die Zeit gekommen, um in den unterirdischen Stationen neue Werbepлакate zu kleben. Die „Beförderungspause“ ist keineswegs eine Betriebspause – im Gegenteil. Jetzt geht der Betrieb nur auf andere Art und Weise weiter.

Nichts geht ohne die Betriebsleitstelle

Heintz und Eggers können nun die Tore schließen. Als Erstes steht aber immer ein Besuch in der Betriebsleitstelle auf dem Plan, denn hier laufen alle Fäden zusammen. Hier liegen nicht nur die Schlüssel für die Tore, die Fahrdienstleiter müssen, um die Sicherheit immer gewährleisten zu können, auch vorab über jeden Arbeitsschritt im Gleisbereich informiert werden. Sie überwachen an 365 Tagen im Jahr rund um die Uhr den Verkehr, koordinieren alle wichtigen Abläufe bei einem Unfall, richten den nötigen Schienenersatzverkehr ein und kommunizieren mit Feuerwehr und Polizei. Von Ruhe kann nachts in der Betriebsleitstelle

also keine Rede sein – wenn draußen gearbeitet wird, müssen die Fahrdienstleiter besonders aufmerksam sein, um die Sicherheit aller zu gewährleisten.

Geschmiert und geölt

Station Christuskirche: Heintz und Eggers haben noch fünf Minuten Wartezeit, dann ist die letzte Bahn durchgefahren. Per Funk meldet Heintz, dass sie nun das Gleisbett betreten und die Rampentore schließen werden. Nach der Bestätigung durch die Betriebsleitstelle geht es los. Im Gepäck haben die beiden nicht nur die Warnweste, sondern auch das Schmiermittel für die Scharniere. Dann geht alles ganz schnell: Tore zu, Schloss funktioniert, das „Stoppsschild für Stadtbahnen“ ist gut sichtbar und befestigt. Fertig.

Als auch die Tore am „Altenbekener Damm“ geprüft sind, bricht die Dämmerung über Hannover herein. Die Stadtbahnen und Busse verlassen die ÜSTRA Betriebshöfe, der neue Tag beginnt. Während die Hannoveraner in den Montag und damit den ersten Arbeitstag der Woche starten, fahren Heintz und Eggers zurück nach Glocksee und verabschieden sich in den Feierabend.

Christine Wendel

VORREITER



uestra.de

Wer vorausdenkt, braucht ideale
Voraussetzungen im Hintergrund.

The logo for ÜSTRA, featuring a stylized green 'Ü' with two dots above it, followed by the word 'STRA' in a bold, black, sans-serif font.

Wir bringen Hannover nach morgen.