

# ÜSTRA Profil

Das ÜSTRA Magazin · Ausgabe 2/2018

## Elektrisierend

Die Elektromobilität hat bei der ÜSTRA Tradition und feiert 125-jähriges Jubiläum.

Seite 4

## Stromwärts

In fünf Jahren sollen alle Busse in Hannovers Innenstadt nur noch elektrisch fahren.

Seite 6

## Spannend

Mit der Ausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb (FiF) in drei Jahren zum ÜSTRA Allrounder.

Seite 10

Seite 3	Grußwort
Seite 4	125 Jahre Elektromobilität
Seite 6	Elektrobus-Offensive
Seite 8	ÜSTRA Fahrkartenautomaten
Seite 10	Ausbildung Fachkraft im Fahrbetrieb
Seite 12	Aktuelles
Seite 13	Straßennamen und Werkwohnungen
Seite 14	Sauberkeit

## Impressum

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

**Verantwortlich:** Udo Iwannek

**Redaktion:** Timo Wegner (Leitung),  
Mandy Hupe, Udo Iwannek, Stefan Krey,  
Achim Uhlenhut

**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

**Titelfoto:** Martin Bargiel

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



Jürgen Fenske

(Quelle: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen)

# Die Zeichen stehen auf Verkehrswende

Wohl selten zuvor waren die Zeiten verkehrspolitisch so spannend und intensiv. Erst die wegweisenden Festlegungen im Koalitionsvertrag, dann die Diskussion um den steuerfinanzierten „kostenlosen“ ÖPNV sowie zuletzt das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig zu Fahrverboten in den Innenstädten: Alle Akteure haben die Schlüsselrolle der öffentlichen Verkehrsunternehmen für Klimaschutz und Luftreinhaltung in den Städten erkannt und zum Thema gemacht.

Im Koalitionsvertrag steht zwar der Begriff „Verkehrswende“ nicht explizit. Aber die Anzeichen verdichten sich, dass wir am Anfang dieses längst überfälligen Wandels stehen. Wir müssen jetzt schnell die richtigen Maßnahmen für eine Verkehrswende und gegen Fahrverbote umsetzen.

Klar ist, dass die Koalitionäre aus CDU/CSU und SPD mit dem Koalitionsvertrag ein klares und starkes Signal gesetzt haben, diese Verkehrswende endlich anzupacken. Die Verkehrsbranche will dabei helfen, diese guten

Voraussetzungen mit Nachdruck und schnellstmöglich in die Tat umzusetzen. Der Trend ist schon lange auf unserer Seite: Zum 20. Mal in Folge haben wir einen Fahrgastrekord präsentiert. Aber im insgesamt wachsenden Verkehrsaufkommen stagnieren unsere Marktanteile. Auch diese Wende müssen wir hinkriegen.

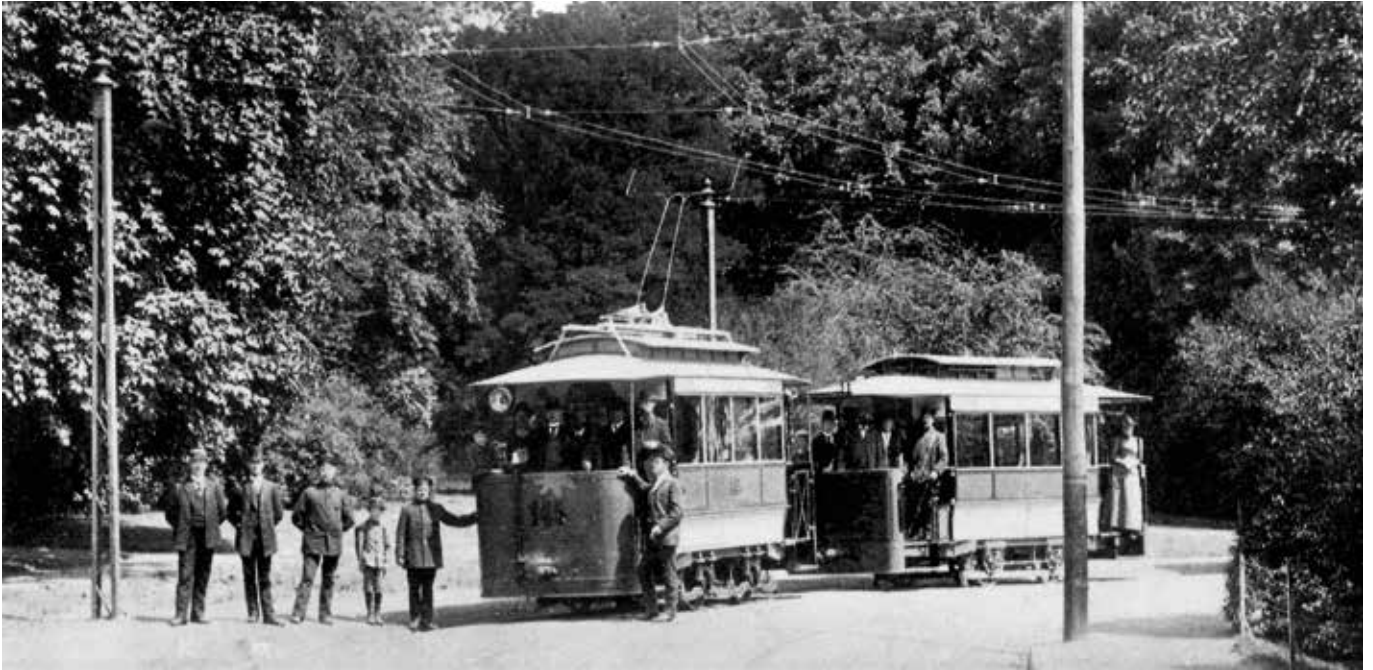
Die Voraussetzung dafür ist der dringend notwendige Ausbau der Kapazitäten im deutschen Nahverkehr. Das geht nur mithilfe der öffentlichen Finanzierung. Ein gut ausgebautes System im ÖPNV und im Schienengüterverkehr kostet viel Geld, aber es ist wertvoll für alle – denn schließlich geht es auch um den Klimaschutz und die Gesundheit der Menschen in den Städten.

**Jürgen Fenske**

Präsident des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (vdv)

Die lange Tradition der Elektromobilität

# 125 Jahre elektrisch unterwegs



Freitag vor Pfingsten 1893 begann der elektrische Straßenbahnbetrieb in Hannover, die erste Fahrt führte vom Königsworther Platz nach Herrenhausen.

Alle reden von Elektromobilität – die ÜSTRA lebt sie. Und das seit 125 Jahren. Zu Pfingsten jährte sich das historische Ereignis, das so prägend für die Stadt und die umweltverträgliche Mobilität sein sollte.

„Die Direktion der Straßenbahn hofft, die Vorarbeiten soweit fördern zu können, daß der elektrische Betrieb auf den Strecken Königsworther Platz – Stöcken und Goetheplatz – Spinnereistraße – Fischerhof – Limmerbrunnen in den Tagen zwischen dem 10. und dem 15. Mai eröffnet werden kann.“ So stand es am 7. April 1893 im gerade erst einen Monat zuvor erstmals erschienenen „Hannoverschen Anzeiger“. Letztlich wurde es der 19. Mai 1893 – Freitag vor Pfingsten – und zunächst ging auch nur die Strecke ab Königsworther Platz bis Herrenhausen elektrisch in Betrieb. Damit hatte Hannover den, von Versuchen ab-

gesehen, vierten elektrischen Straßenbahnbetrieb Deutschlands. Weiter bis zum Friedhof in Stöcken fuhr die „Lekttersche“, wie der Hannoveraner sagte, erst ab 13. Oktober 1893. Bei der Lindener Strecke irrte der Berichterstat- ter des „HA“ allerdings: Fischerhof und Limmerbrunnen waren zwei weit voneinander entfernte Endpunkte im Süden und im Nordwesten Lindens. Tatsächlich wurden zwei Strecken zu diesen Endpunkten – einerseits über die Limmerstraße, andererseits via Blumenauer Straße – zugleich schon am 15. Juli 1893 elektrisch in Betrieb genommen. Diese Verbindungen verhal-

fen der selbstständigen Industriestadt Linden somit zu mehr mit Oberleitung elektrifizierten Strecken, als in Hannover möglich waren. Anders als in Linden dauerte es in der „Residenz“ bis 1903, bis auch die innerstädtischen Verbindungen mit Oberleitung versehen waren. Ab 1895 behalf die Straßenbahn Hannover sich deshalb mit der anfangs hochgelobten, bald teuren, stets anfälligen und dann erbittert bekämpften Akkumulatortechnik – auch dies eine elektrisierende Episode der Stadtgeschichte. Heute wird wieder mit Batterien gefahren, diesmal aber Richtung Zukunft.

### Elektrisch auf dem Gleis seit 1893

Die ersten Probefahrten für den neuartigen elektrischen Betrieb hatten am 12. Mai 1893 begonnen, somit nur wenige Tage vor der feierlichen Eröffnung. Berichte sprechen von „vorzüglichem Erfolg“. Genutzt wurde ein mit Oberleitung versehenes „Versuchsgleis“ von der Ihmestraße bis zum Kanonenwall, also bis einige Meter hinter dem Goetheplatz. 14 Triebwagen standen zur Betriebsaufnahme bereit, insgesamt 18 Umrüstungen ehemaliger Pferdebahnwagen hatte die Straßenbahn Hannover bei Siemens geordert. Auch komplett neue Triebwagen waren bestellt. Einer von ihnen, Nummer 168 mit Baujahr 1893, ist bis heute im Bestand der ÜSTRA. Zuletzt fuhr er – und zwar aus eigener Kraft! – anlässlich des Jubiläums „125 Jahre ÜSTRA“ im Mai 2017. TW 168 ist, inzwischen selbst beachtliche 125 Jahre alt, lange schon der älteste fahrbereite Triebwagen Deutschlands. Elektrische Fahrzeuge sind bei etwas Pflege eben sehr haltbar.

### Strom, Kraft und Licht mit der Straßenbahn

Das zeitweise enorm umfangreiche Streckennetz der Straßenbahn Hannover mit seinen langen Außenlinien wäre ohne die (selbst erzeugte) treibende Kraft der Elektrizität ebenso wenig vorstellbar gewesen wie ab 1899 der umfangreiche Güterverkehr. Mit ihren Strecken brachte die Straßenbahn als damals bedeutendster Energieproduzent zugleich „Kraft- und Lichtstrom“ in die Dörfer und elektrifizierte das Leben der ganzen Region – und weit darüber hinaus. Selbst auf dem Wasser fuhr die ÜSTRA ab 1936 elektrisch: Ihre Maschseeflotte steht unsichtbar unter Spannung und erzeugt nicht das kleinste Abgaswölken. Die Motoren aus den 1930er-Jahren, auch das ist einmalig, arbeiten bis heute in drei der inzwischen vier Elektromotorschiffe (EMS). Allerdings dienen hier noch schwere Bleiakkus als Speicher – da ist der aktuelle Elektrobus mit seinen Lithium-Titanat-Zellen gleich um mehrere Generationen moderner.



Ab Juni 1937 verkehrte zwischen Wiesenau und Langenhagen der Oberleitungsomnibus als Ersatz für die Straßenbahn.

### Immer sauber auf Linie

Nicht zu vergessen: Seit Anfang 2015 nutzt die ÜSTRA für ihre Elektromobilität ausschließlich regenerativ erzeugten Ökostrom. Dabei werden zwei ganz unterschiedliche Quellen genutzt. Der über das Netz bezogene Fahrstrom – im Jahr 2017 laut Geschäftsbericht rund 77.165 MWh – stammt aus österreichischer Wasserkraft. Einen kleinen Teil steuern Solarzellen bei. Doch schon seit 1975, also bereits im 43. Jahr, erzeugt die Stadtbahn einen stetig steigenden Teil ihres Fahrstroms selbst: durch Rekuperation, also das Umschalten der Antriebsmotoren zu Generatoren und Energierückspeisung ins Fahrleitungsnetz. Fahrzeuge und Netz wurden immer weiter optimiert, sodass inzwischen mit dem Bremsstrom von zwei Stadtbahnzügen

ein dritter anfahren kann. Die ÜSTRA Bahnen erzeugen somit einen Gutteil ihres Fahrstroms selbst. Je mehr Fahrzeuge unterwegs sind, desto stabiler wird der „Rückspeisegrad“. Das funktioniert am effizientesten, wenn viele Verbraucher unterwegs sind. Inzwischen sind das nicht mehr ausschließlich Stadtbahnen: Auch die Ladesäulen der Elektrobusse hängen am selben Netzwerk. Die Akkus der E-Busse speichern daher auch Bremsstrom der Stadtbahn-Kollegen und fahren damit ihre Runden – das verbessert die Energiebilanz nochmals. Zu erleben täglich auf den Ringlinien 100/200 und voraussichtlich bald schon in der ganzen Innenstadt. Wie einst bei der Straßenbahn, nur viel effizienter, sicherer und leistungsfähiger.

*Achim Uhlenhut*

### Randerscheinung: Hannovers O-Bus

Elektromobilität mit Omnibussen gab es in Hannover schon einmal, von 1937 bis 1958. Den elektrischen Oberleitungsomnibus, allgemein kurz O-Bus genannt, führte die Straßenbahn Hannover seinerzeit auch aus politischen Gründen ein – Stichworte sind Nutzung „heimischer Treibstoffe“ und Autarkiebestrebungen des Deutschen Reichs. Zum 6. Juni 1937 war die Straßenbahnstrecke von Wiesenau nach Langenhagen wegen abgenutzter Schienen als „Versuchslinie“ auf dieses neue Verkehrsmittel umgestellt. 1947 wurde der wegen Kriegszerstörungen eingestellte Betrieb wieder aufgenommen, 1949 die Strecke mit neuen Bussen bis zum Lister Platz verlängert. Dennoch sollte es immer bei nur einer O-Buslinie bleiben. Ihr Ende kam schon am 12. Mai 1958. Die Umstellung weiterer Straßenbahnlinien (Rundbahn 2, Teilstrecken der Außenlinien 11 und 15) war früh erwogen worden, unterblieb aber.

Das große Elektrobusprojekt der ÜSTRA

## „In fünf Jahren fahren wir in der City nur noch elektrisch“



48 Elektrobusse sollen bis 2023 zur ÜSTRA Flotte gehören.

Die Zukunftsoffensive im Stadtbusbereich der ÜSTRA geht weiter. Nachdem im Jahr 2016 erstmalig drei vollelektrische Busse auf den Ringlinien 100 und 200 eingesetzt wurden, soll die Elektromobilität im Busbetrieb auf den kompletten Innenstadtbereich Hannovers ausgeweitet werden. Im Interview stehen **Dr. Volkhardt Klöppner** (Vorstandsvorsitzender) und **Denise Hain** (Vorstand Betrieb und Personal) Rede und Antwort, wie das Großprojekt realisiert werden soll.

Herr Dr. Klöppner, die ÜSTRA möchte in fünf Jahren auf allen innerstädtischen Buslinien nur noch elektrisch fahren. Das klingt ambitioniert. Inwiefern ist dieses Ziel überhaupt realistisch?

**Dr. Klöppner:** Unser Plan ist ehrgeizig, das auf jeden Fall. Dennoch bin ich mir sicher, dass wir uns ein realistisches Ziel gesetzt haben: In fünf Jahren fahren wir in der City nur noch elektrisch.

Frau Hain, was heißt denn aus der Sicht des Betriebs in der City? Wie viele Linien sind von der Planung betroffen?

**Denise Hain:** Es sollen alle Busse in der Tarifzone Hannover 1 mit Strom fahren. Auf den sogenannten Erlebnislinien 100 und 200 setzt die ÜSTRA bereits seit 2016 drei Elektrobusse ein. Dieses Pilotprojekt war so erfolgreich, dass wir jetzt einen Fünf-Jahres-Plan erstellen. Bis 2023 kommen dann die Linien 120, 121, 128 und 134 dazu.

Somit würden sechs Linien vollelektrisch fahren. Wie viele Elektrobusse werden gebraucht, um den Bedarf zu decken?

**Denise Hain:** Wir planen für die besagten Linien mit 30 Elektro-Standardbussen, wie unsere Fahrgäste sie bereits von den Linien 100 und 200 kennen. Zudem werden 18 größere Elektro-Gelenkbusse angeschafft. Somit sind wir dann bei insgesamt 48 neuen Elektrobusen.

Das Projekt besteht aber nicht nur aus dem Kauf von Elektrobusen. Wo muss in Sachen Infrastruktur noch nachgerüstet werden?

**Dr. Klöppner:** Wir brauchen sowohl auf der Strecke als auch auf den Betriebshöfen Strom für die Busse. In der Testphase hat es sich bewährt, dass die Grundladung auf den Betriebshöfen stattfindet und auf der Strecke lediglich schnellgeladen wird. Wichtig ist uns, dass wir keineswegs die gesamte Stadt mit Ladestationen zubauen.

**Denise Hain:** Ganz genau. Vielmehr geht es darum, an sinnvollen Knotenpunkten wie beispielsweise dem Altenbekener Damm, der Haltenhoffstraße und dem Aegidientorplatz Stromquellen zu installieren. Zudem sollen die Betriebshöfe in Mittelfeld und Vahrenwald mit Ladehallen ausgestattet werden.

Das klingt nach einem kostspieligen Großprojekt. Wie viel soll die Elektro-Offensive kosten?

**Dr. Klöppner:** Wir planen mit einem mittelhohen zweistelligen Millionenbetrag. Aktuell sind Elektrobusse noch deutlich teurer als Dieselfahrzeuge. Derzeit werden jedoch bis zu 80 Prozent der Mehrkosten bei Elektrobusen sowie daneben noch die Ladeinfrastruktur gefördert, sodass wir gegenüber unseren eigenen Mittelfristplanungen kaum eigene Mehrkosten haben werden.

Trotz Dieselskandalen und möglichen Fahrverboten ist die Elektromobilität im Busbereich kein Allheilmittel für saubere Luft in den Städten, da der innerstädtische Dieselbusverkehr nur einen Bruchteil der CO<sub>2</sub>-Belastung erzeugt. Weshalb setzt die ÜSTRA trotzdem konsequent auf E-Mobilität?

**Dr. Klöppner:** Wir wissen, dass für die Feinstaubbelastung in erster Linie der Individualverkehr verantwortlich ist. Unsere Elektrobusse sind demzufolge kein Allheilmittel, aber ein klares Zeichen, dass es auch anders geht. Neben dem Beitrag zum Klimaschutz ist der emissionsfreie Busver-

kehr der richtige Schritt gegen die zunehmende Feinstaubbelastung. Unsere Busprojekte werden wissenschaftlich begleitet und die Zahlen finde ich beeindruckend.

**Denise Hain:** Studien sagen voraus, dass wir durch den Einsatz von Elektrobusen auf den sechs Innenstadtlinien pro Jahr knapp viertausend Tonnen CO<sub>2</sub> einsparen können, das entspricht dem Ausstoß von rund 2.500 Mittelklasse-Pkw. Der Feinstaub würde um 140 Kilogramm pro Jahr reduziert und Stickoxide ließen sich um mindestens 5,7 Tonnen jährlich verringern. Damit ersetzen die Elektrobusse die Stickoxide von ungefähr 1.100 Pkw. Letztlich liegt in diesem Projekt aber ebenso neben der ökologischen noch eine andere Bedeutung, nämlich die ÜSTRA weiter in die Zukunft voranzubringen.

**Dr. Klöppner:** Klar, das Projekt ist eine Herausforderung, aber die Zahlen sprechen für sich. Ich bin davon überzeugt, dass unsere Elektro-Offensive der richtige Schritt für eine saubere, nachhaltige und moderne Busflotte ist. Wir werden in Sachen E-Mobilität im Busbereich eine Vorreiterrolle einnehmen, auf die Hannover stolz sein wird.

*Interview: Timo Wegner*



Dr. Volkhardt Klöppner (Vorstandsvorsitzender) und Denise Hain (Vorstand Betrieb und Personal) setzen auf Elektromobilität im Busbereich.

Die ÜSTRA Fahrkartenautomaten

# Harte Schale, weicher Kern



Die ÜSTRA Fahrkartenautomaten: Hinter dem massiven Korpus steckt eine Menge Technik.

Für die Fahrgäste sind sie ein Mittel zum Zweck: Die Fahrkartenautomaten der ÜSTRA. Zumindest, solange sie funktionieren. Dabei steckt in den Automaten ein hochkomplexes Technikkonstrukt, das vielen Widerständen trotzen muss. Das ÜSTRA Profil hat das Wartungsteam der Fahrkartenautomaten einen Tag lang begleitet, um hinter das harte Stahlgehäuse der Automaten zu schauen. Und siehe da: Im Inneren der Geräte steckt tatsächlich ein weicher Kern.

Sein Job sind Fahrkartenautomaten. Andreas Kisser gehört zum Wartungs- und Reparatur-Team der ÜSTRA und kümmert sich zusammen mit seinen Kollegen sechs Tage die Woche – montags bis samstags – um die insgesamt 322 Automaten im Streckennetz. Langeweile ist für ihn ein Fremdwort. Zu vielfältig sind die Fahrkartenautomaten – oder wie Kisser sie charmant abkürzt – die FKA: „Unsere Automaten sollen es jedem recht machen: einfach zu bedienen sein sowie Wind, Wetter und Vandalen trotzen – keine einfache Aufgabe.“ Pro Jahr gibt es zwischen 7.000 und

8.000 Reparatursätze, das sind über 20 pro Arbeitstag.

## Der Fahrkartenautomat – ein hochkomplexes System

Die Automaten sind technisch komplex: Ein Industrie-PC dirigiert die Wünsche des Fahrgasts. Touchscreen, Software, kilometerlange Ticketrollen und Geldwechsler greifen wie Zahnräder reibungslos ineinander – falls nicht, kommt es zu Störungen. Dann rücken Andreas Kisser und seine Kollegen aus. Oft handelt es sich dabei um kleine Probleme, die schnell zu beheben seien. Die

meisten „Alltagssorgen“ entstehen laut Kisser durch alles, was mit Kleingeld zu tun habe: „Vom Münzeinwurf über den Münzprüfer bis zum Restgeldspeicher für das Wechselgeld. Zum Beispiel kommt nach und nach Schmutz – Staub oder kleine Steine – ins Innere der Automaten und dann funktioniert irgendwann die Mechanik nicht mehr.“ Bei den Automaten, die im Freien stehen, sei zudem die Witterung ein großer Risikofaktor: „Die Automaten können viel ab, aber der Zahn der Zeit macht auch vor ihnen keinen Halt. Im Sommer der prallen Sonne und im Winter der



Eiseskälte ausgesetzt, das geht auch an einem 250-Kilo-Koloss mit Stahlgehäuse nicht spurlos vorbei“, erklärt Kisser. Da das Wartungsteam nicht an allen Automaten zeitgleich sein kann, werden die Reparaturzyklen gut geplant und mit einer Prioritätenliste abgearbeitet. Wenn beispielsweise ein Automat am Kröpcke defekt ist und direkt daneben noch drei funktionsfähige Geräte stehen, fahren die Techniker im Fall einer Störung zuerst zur Haltestelle Goetheplatz, wo es nur einen Automaten gibt. Zum anderen kommt es darauf an, ob nur einige Funktionen eingeschränkt sind oder ob der FKA komplett defekt ist.



Totalschaden am Automaten an der Haltestelle Ginsterweg

### Vandalismus – ein großes Problem

Technische Probleme können mit der Zeit auftreten. Doch was Andreas Kisser und seine Kollegen ärgert, sind Vandalismusschäden an den Geräten: „Das fängt beim Graffiti am Korpus an und geht über verstopfte Münzschlitze bis hin zu Bierlachen im Geldwechselfach. So was zu sehen, macht keinen Spaß und ich kann auch nicht verstehen, wie man auf solche Ideen kommt.“ Pro Jahr sind es über hundert Einsätze, bei denen die Automaten mutwillig beschädigt werden, und oft wird es dann auch richtig teuer: „Wenn zum Beispiel die sogenannte Opferscheibe, die den Touchscreen schützt, eingeschlagen wird, kostet das ungefähr 750 Euro. Und ist dann auch

noch das Display beschädigt, sind wir schnell bei 2.500 Euro“, rechnet Andreas Kisser vor.

An der Haltestelle Ginsterweg in Laatzen hat es einen Automaten besonders hart getroffen: Der Automat wurde so stark beschädigt, dass er ausgetauscht werden musste. Das Stahlgehäuse ist verzogen und der Drucker kaputt: Totalschaden. Doch neben dem materiellen Schaden kostet der Austausch Kisser und seine Kollegen eine Menge Zeit: „So etwas müssen wir langfristig planen. Wir organisieren Personal für den Transport und Austausch der FKA. Zudem müssen die kaputten Teile repariert oder gewechselt werden. Da

arbeiten wir mit Zulieferern zusammen oder nutzen unseren eigenen Reservebestand.“ Und wenn alle Stricke reißen, kommt ein neuer Automat – Kosten: Zwischen 30.000 und 35.000 Euro. Um das zu vermeiden, appelliert Andreas Kisser an die Zivilcourage der Fahrgäste: „Wenn alle die Augen offen halten und zugleich etwas umsichtiger mit den Maschinen umgehen, hätten sowohl die Fahrgäste als auch wir – im Wartungsteam – weniger Stress und Frust.“ Das wäre, so Kisser, eine Win-win-Situation für alle.

*Timo Wegner*



Andreas Kisser und seine Kollegen kümmern sich um die Fahrkartenautomaten.

Trotz guter Planung kann es dazu kommen, dass ein Automat länger ausfällt.

In solchen Fällen empfiehlt die ÜSTRA:

Beim Fahrer melden und bei der nächsten Gelegenheit ein Ticket nachlösen. Störungen können zudem über Twitter oder telefonisch unter 0511 1668-0 gemeldet werden.

**Alternativen zum Fahrkartenautomaten:**

In der GVH App kann man Tickets auch bequem online kaufen – ganz ohne Automat.

Einstieg in die Zukunft

# Die Ausbildung zum ÜSTRA Allrounder



18 Meter lang oder 40 Tonnen schwer: Bus und Bahn sind die Dienstwagen der FiF-Azubis.

Die Stadtbahn- und Busfahrer sind das Gesicht der ÜSTRA: Sie bringen die Fahrgäste nicht nur sicher an ihr Ziel, sondern sind zudem auch Kundenberater und Verkäufer. Mit dem Ausbildungsberuf Fachkraft im Fahrbetrieb (FiF) macht die ÜSTRA seit 2005 ihren motivierten Nachwuchs zu echten Allroundern.

Um die Servicequalität weiterhin hochzuhalten und auch zukünftig mit Bestnoten in der Kundenzufriedenheit rechnen zu können, bildet die ÜSTRA Berufseinsteiger seit einigen Jahren zu Fachkräften im Fahrbetrieb (FiF) – und damit zu Nahverkehrsspezialisten – aus. Ausgelernte FiF punkten neben ihrer Fahrausbildung vor allem durch ihre Kunden- und Serviceorientierung, ihr umfassendes Unternehmensverständnis und ihre Technikenkenntnisse, die sie während der dreijährigen Ausbildung lernen.

## Ausbildung im Komplettpaket

Gleich zu Beginn geht es für die zukünftigen Fachkräfte im Fahrbetrieb „auf den Bock“. In der eigenen ÜSTRA Fahrerakademie lernen sie Theorie und Praxis für ihre jeweilige Fahr-

erlaubnis. Für die Stadtbahn dauert diese 60 Tage: Morgens wird Theorie gepaukt und mittags geht es auf die Schiene, um die Strecken kennenzulernen. Die Azubis, die später die ÜSTRA Stadtbusse durch Hannover steuern, haben zunächst zwei Wochen lang Theorieunterricht. Nach der theoretischen Prüfung geht es auch für sie ans Steuer: Mindestens 89 Fahrstunden müssen die Fahrschüler im Bus absolvieren, bevor sie in der praktischen Prüfung ihr Können unter Beweis stellen. Ihren jeweiligen Führerschein haben die FiF-Azubis somit schon im ersten Ausbildungsjahr in der Tasche.

## Der Blick über den Tellerrand

Um einen Blick für das große Ganze zu bekommen, absolvieren die FiF neben der fahrtechnischen Ausbildung auch „externe Ausbildungsabschnitte“: In den ersten zwei Ausbildungsjahren machen sie für jeweils sechs Wochen Station im ÜSTRA Kundenzentrum, im Qualitätsmanagement, im Fahrausweisprüfdienst sowie in der Betriebswerkstatt. Auch in der Leitstelle arbeiten sie mit und sehen die Betriebsabläufe aus einer anderen Perspektive. Bei ihren „Außeneinsätzen“ werden die Azubis zudem im Kundenumgang und in der Beratung sowie in der Technik ihrer Fahrzeuge geschult. Schließlich sollen sie nicht nur gute Fahrer werden, sondern später auch den Fahrgästen beratend und mit helfender Hand

zur Seite stehen und in der Not kleinere Störungen am Fahrzeug selbst beheben können.

### Übung macht den Meister

Routine und Sicherheit im Fahrzeug kommen nur durch Fahrerfahrung. Darum wechseln sich die Einsätze in anderen Abteilungen immer mit Fahrpraxis ab: Nach spätestens sechs Wochen im „Außeneinsatz“ oder in der Berufsschule werden die FiF-Azubis wieder in ihre Fahrzeuge gesetzt. Im dritten Ausbildungsjahr steht für die neue Generation der Fachkräfte im Fahrbetrieb vor allem „Erfahrungen im Fahrdienst sammeln“ auf dem Programm: Sie übernehmen dann schon volle Dienste im Regelbetrieb. Das macht fit für die Abschlussprüfung und trainiert für ihre späteren Einsätze.

### Einstieg für Weiterbildungsmöglichkeiten

Wer die Ausbildung erfolgreich abgeschlossen hat und anschließend mindestens drei weitere Jahre im Fahrdienst arbeitet, bringt die besten Voraussetzungen mit, um sich beruflich weiterzuentwickeln. Mit dem Stadtbahnpatent ist beispielsweise ein Einstieg in den „Äußeren Verkehrsdienst“ (ÄVD) möglich, der bei Sperrungen und Großveranstaltungen die Betriebsleitstelle als verlängerter Arm bei der Verkehrskoordination unterstützt.

Auch Weiterbildungen zum Betriebsheftsachbearbeiter, Fahrgastinformationsmanager oder Fahrdienstleiter sind möglich. Wer während der Ausbildung in der Fahrerakademie besonders viel Spaß hatte, kann auch den Weg zum Fahrlehrer einschlagen und weiteren FiF-Nachwuchs ausbilden.

*Mandy Hupe*



Im Tunnel müssen sich die Stadtbahnfahrer an die Leuchtsignale halten. Lehrfahrmeister Thomas Dreßler erklärt, was sie bedeuten.

### Die Ausbildung zur „Fachkraft im Fahrbetrieb“ bei der ÜSTRA

Zum mittlerweile 14. Mal starten im August zwölf Berufseinsteiger in die Ausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb (FiF) bei der ÜSTRA. In der dreijährigen Berufsausbildung werden sie vor allem fit für den Fahrdienst gemacht: Sechs Auszubildende lernen für das Stadtbahnpatent, die anderen sechs werden für den Bereich Stadtbus geschult. Wer besonders ambitioniert ist, hat nach der Zwischenprüfung im zweiten Lehrjahr die Möglichkeit, zusätzlich zum Bus bzw. Stadtbahnführerschein noch die Fahrerlaubnis für das jeweils andere Fahrzeug zu bekommen. Mit Ausbildungsabschnitten im ÜSTRA Kundenzentrum, im Qualitätsmanagement, im Fahrausweisprüfdienst sowie in der Betriebswerkstatt werden die angehenden FiF echte ÜSTRA Allstars, die nach erfolgreichem Abschluss ihrer Ausbildung einen Arbeitsplatz im Fahrdienst sicher haben.

Alles über die Ausbildungsberufe bei der ÜSTRA sowie Erfahrungsberichte der Auszubildenden finden Sie unter [uestra.de/karriere](https://uestra.de/karriere).



Im Fahrschulbus wird FIF-Azubi Fabien Mrosk von Fahrlehrer Marcel-Manuel Möhle begleitet.

## Zukunftsoffensive im Nahverkehr

# ÜSTRA bekommt sieben weitere TW 3000

Die ÜSTRA bestellt zusätzlich zu den bislang geordneten TW 3000 weitere sieben Fahrzeuge des neuesten Stadtbahn-typs. Somit wird die hochmoderne Stadtbahnflotte bis 2020 mit 153 anstatt ursprünglich 146 TW 3000 auf Hannovers Schienen unterwegs sein.

„Ein großartiger Erfolg und ein weiterer wichtiger Schritt in unserer Zukunftsoffensive hin zu einem qualitativ hochwertigen und emissionsfreien Nahverkehr in Hannover“, erklärte der ÜSTRA Vorstandsvorsitzende Dr. Volkhardt Klöppner.

Die sieben zusätzlichen Stadtbahnen kosten rund 19,4 Millionen Euro, von denen die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) 50 Prozent als Förderung übernimmt. Die restliche Kaufsumme wird mit einer Schadenspauschale verrechnet, die die ÜSTRA dem Herstellerkonsortium abgerungen hat. Die ÜSTRA selbst muss demzufolge für die weiteren Stadtbahnen nur noch einen Anteil von 462.000 Euro aus eigenen Mitteln finanzieren.

*Timo Wegner*



153 TW 3000 sollen bis 2020 in Hannover unterwegs sein.

## Bilanz für das Geschäftsjahr 2017

# Konsequenzen aus schwierigem Jahr gezogen



Die ÜSTRA zieht Bilanz aus dem Geschäftsjahr 2017.

Die ÜSTRA hat in 2017 einen Verlust von rund 31,7 Millionen Euro erwirtschaftet. Gegenüber dem Vorjahr hat sich damit das Ergebnis um 16,5 Millionen Euro verschlechtert. Dies gab der Vorstand der ÜSTRA Ende April auf seiner Bilanzpressekonferenz in Hannover bekannt. Die Hauptgründe dafür sind der Wegfall der Ausgleichszahlungen für Schülerverkehre in Höhe von 8,2 Millionen Euro sowie die Steigerung der Aufwendungen für das Personal in Höhe von 12,2 Millionen Euro unter anderem durch die Tarifierhöhung von durchschnittlich 2,35 Prozent zum 1. Februar 2017. Nach dem Fahrgastrekord in 2016 (176 Millionen) sind die Fahrgastzahlen in 2017 um 1,1 Millionen geringfügig zurückgegangen.

Aufgrund notwendiger hoher Investitionen sind auch in den kommenden Jahren keine Ergebnisverbesserungen zu erwarten. Schwerpunkte sind die Beschaffung neuer Stadtbahnen, die Umstellung der gesamten Busflotte im Innenstadtbereich auf Elektromobilität sowie die Sanierung weiterer Liegenschaften.

*Udo Iwannek*

Werkwohnungen in Vahrenwald

## Zwei Straßen für zwei starke Frauen



Neben dem Busbetriebshof in Vahrenwald entstehen die neuen Werkwohnungen.

Die Versorgungseinrichtung der ÜSTRA e. V. baut aktuell in Vahrenwald neue Werkwohnungen für die Angestellten. Im Rahmen des Bauprojekts entstehen zwischen den Siedlungen neue Straßen, die die Häuser miteinander verbinden. Zwei dieser Wohnstraßen werden nach den ehemaligen ÜSTRA Mitarbeiterinnen Anna Klähn und Elsa Kruse benannt.

Werkwohnungen haben eine lange Tradition bei der ÜSTRA: Bereits 1895 wurde erstmals günstiger Wohnraum extra für Beschäftigte des Unternehmens angeboten. Beim neuesten Bauprojekt sollen zwei angrenzende Wohnstraßen nach den ehemaligen ÜSTRA Mitarbeiterinnen Anna Klähn und Elsa Kruse benannt werden. Doch wer waren diese Frauen? Auf den ersten Blick haben die beiden Namensgeberinnen ein normales Leben geführt. Doch in Anbetracht der gesellschaftlichen und ihrer persönlichen Situation stehen Anna Klähn und Elsa Kruse auf besondere Weise für starke Frauen bei der ÜSTRA.

**Anna Klähn** wurde am 23. Februar 1888 als Anna Panitz in Altenhagen bei Springe geboren. Sie heiratete am 9. November 1912 den Lackierer Wilhelm Klähn, der bereits bei der ÜSTRA arbeitete. Als der Erste Weltkrieg ausbrach und viele Männer an die Front mussten, trat Anna Klähn am 1. Oktober 1914 als Ersatz für im Felde stehende Männer bei der ÜSTRA ein. Sie wurde als Schaffnerin eingesetzt. Nachdem ihr Mann in Frankreich verstarb, blieb sie weiterhin bei



Anna Klähn

der ÜSTRA. Ab 28. Juni 1923 arbeitete sie als Büroschaffnerin bzw. Bürogehilfin im Betriebshofdienst. Zum 1. September 1939 gab es einen kleinen Lichtblick für Anna Klähn: die Übernahme in das Angestelltenverhältnis. Dadurch stieg nach langer Zeit auch ihr Lohn. Am 16. Dezember 1939 feierte Anna Klähn ihr 25-jähriges Dienstjubiläum. Sie starb am 9. Februar 1943 mit nur 54 Jahren an Leberkrebs.

Anna Klähn hat Stärke bewiesen, indem sie in einer schweren Zeit, in der die Emanzipation im Aufkeimen war, keinen Moment zögerte, den schweren Schaffnerdienst auf sich zu nehmen. Ihre Schicksalsschläge zeigen exemplarisch, was vielen Frauen zu Kriegszeiten widerfahren ist.



Elsa Kruse

**Elsa Kruse** (später verheiratete Gruner-Kruse) wurde am 23. Mai 1898 in Hannover geboren. Am 27. April 1915 wurde sie als Kontoristin bei der Straßenbahn Hannover eingestellt. Im Dezember 1932 ernannte man sie zur Leiterin der kaufmännischen Abteilung. Sie erhielt als erste Frau am 20. Februar 1933 Handlungsvollmacht und zum 10. November 1948 Prokura bei der ÜSTRA. Beides war für die damaligen Zeiten ungewöhnlich. Frau Kruse trat am 1. Januar 1962 auf eigenen Wunsch in den Ruhestand. Sie verstarb am 12. Juni 1967.

Elsa Kruse hat sich in einer Zeit, in der leitende weibliche Persönlichkeiten noch längst keine Selbstverständlichkeit waren, gegen männliche Konkurrenten aufgrund ihres Engagements durchgesetzt. Sie zeigte großen Fleiß und unermüdlichen Arbeitseinsatz.

Stefan Krey

Die ÜSTRA schläft nie

# Ihre Mission: Sauberkeit

Wenn die meisten Fahrgäste schon wieder zu Hause sind und zum Feierabend die Füße hochlegen, fängt die Arbeit für die Reinigungsteams bei der ÜSTRA erst an: Jetzt gilt es, Hunderte Fahrzeuge sowie die Tunnelstationen vom Schmutz des Tages zu befreien.



Eine gründliche Reinigung der Station wie hier am Hauptbahnhof ist nur außerhalb des Stadtbahnverkehrs machbar.

Wer Tag für Tag knapp eine halbe Million Fahrgäste transportiert und bis zu 22 Stunden im Einsatz ist, an dem gehen die Arbeitstage nicht völlig spurlos vorbei. Bei den zahlreichen Fahrgastwechseln schleicht sich auch immer wieder Schmutz mit in die Fahrzeuge: Laub, Schneematsch und Streugut – die Jahreszeiten und Witterungen spiegeln sich auch im Inneren der Stadtbahnen und Busse wider. Auch findet man ab und an Müll in den Fahrzeugen. Bei der großen Fahrgastzahl ist es deshalb nicht verwunderlich, wenn jemandem sein Taschentuch aus der Hose fällt oder ein Fahrgast seine Zei-

tung in der Bahn vergisst. Ärgerlich sind hingegen die mutwilligen Verschmutzungen: beispielsweise Kaugummi auf den Sitzflächen oder Aufkleber an den Fensterscheiben. An einem Arbeitstag müssen die Fahrzeuge eine Menge mitmachen und ab und an sieht man ihnen das auch an.

## **Fahrzeuginnenreinigung: an sieben Nächten in der Woche im Einsatz**

Dass die Fahrzeuge am nächsten Morgen wieder frisch und sauber auf Strecke gehen, dafür sorgen die Mitarbeiter der protec service GmbH, einer ÜSTRA

Tochterfirma, die die ÜSTRA mit der Reinigung der Fahrzeuge, Haltestellen und Stationen beauftragt hat. Aufgeteilt auf die fünf Betriebshöfe, reinigen sie Nacht für Nacht in kleinen Teams knapp 400 Fahrzeuge, die tagsüber auf Hannovers Straßen und Schienen unterwegs waren. Ab 20.30 Uhr sind die ersten protec Mitarbeiter damit beschäftigt, den Schmutz und Müll des Tages aus den Bussen und Bahnen zu entfernen und sie für den nächsten Einsatz wieder herzurichten. Für stärkere Verschmutzungen, wie Schmierereien, Kaugummis und Aufkleber, reichen Besen und Lappen nicht mehr aus. Diese

Verunreinigungen werden sie in einer Sonderreinigung nur mit Einweichen und Abspachteln wieder los.

Zu den nächtlichen Unterhalts- und Sonderreinigungen kommen noch Intensivreinigungen, die jedes Fahrzeug alle sechs bis acht Wochen erhält: Dabei fegen und schrubben die Reinigungsteams die Böden, wischen die Scheiben, säubern die Sitzflächen und putzen Haltegriffe, -stangen und die Druckknöpfe für den Haltewunsch – anschließend sehen Bus und Stadtbahn wieder aus, als kämen sie frisch aus dem Werk. Um den Sauberkeitsanspruch der ÜSTRA bei der großen Fahrzeugflotte zu erfüllen, ist das letzte Reinigungsteam bis 6.30 Uhr am nächsten Morgen im Einsatz.

#### Qualitätssicherung:

##### ab 3 Uhr auf dem

##### Betriebshof unterwegs

Bevor die erste Stadtbahn den Betriebshof verlässt, wird die Sauberkeit der Bahnen stichprobenartig kontrolliert. Dafür ist ÜSTRA Mitarbeiter Ralf Mitschker zuständig. Bereits um 3 Uhr tritt er auf einem der drei Stadtbahnbetriebshöfe seinen Dienst an. Hier überprüft er, ob bei den Intensiv- und Sonderreinigungen nichts übersehen wurde, kontrolliert die Fahrerstände und lässt gegebenenfalls nach-

bessern. „Bei meinen Kontrollen stehe ich in engem Austausch mit der protec. Dabei entstehen neue Reinigungstechniken, wir machen das Arbeiten effizienter und verbessern den Sauberkeitsstandard stetig“, sagt Qualitätskontrolleur Ralf Mitschker.

#### Tunnelstationen:

##### putzen zwischen der letzten und der ersten Bahn

Auch in den Tunnelstationen wird nachts der Putzlappen geschwungen. Tagsüber wäre eine gründliche Reinigung der unterirdischen Stationen im Stadtzentrum, wie zum Beispiel am Hauptbahnhof, überhaupt nicht denkbar – viel zu groß ist das Fahrgastaufkommen und viel zu eng ist der Takt der Stadtbahnen. Darum beginnt die Arbeit für die Reinigungsteams auch hier erst, wenn der Fahrgaststrom am späten Abend abnimmt und die letzten Bahnen auf dem Weg zum Betriebshof sind.

Mit Reinigungsmaschinen wischen die protec Mitarbeiter die Bodenflächen der Stationen und befreien die Treppen und Wände mit Hochdruckreinigern von jeglichem Schmutz. Sie putzen die Aufzüge, Fahrtreppen, Handläufe und die Blindenleitlinien. Hinzu kommen laufende Sonderreinigungen, bei denen die Reinigungsteams unter anderem im

Gleisbereich unterwegs sind: Auch die Betonsäulen, Lampen und Lampenbänder werden regelmäßig geputzt. Bei Grundreinigungen der Stationen putzen, wischen und schrubben zehn bis 14 Reinigungskräfte der protec mehrere Nächte am Stück bis jeder Winkel der Tunnelstation wieder glänzt. In der größten unterirdischen Station, am Kröpcke, dauert eine solche Grundreinigung dann schon mal bis zu zwei Wochen – und das alles, während Hannover schläft.

#### Bereitschaftsdienst:

##### rund um die Uhr einsatzbereit

Zusätzlich zu den festen Einsätzen in der Nacht gibt es für die unvorhergesehenen Fälle einen 24-Stunden-Bereitschaftsdienst, den die ÜSTRA und die protec vorhalten. Sollte nachts eine größere Verschmutzung auftreten, eine Glasflasche oder gar eine Scheibe zu Bruch gehen, dann sind die Mitarbeiter der Bereitschaft innerhalb kürzester Zeit vor Ort, um das Problem zu beheben und für Sicherheit zu sorgen. Auch nachts ist die ÜSTRA damit für alle Eventualitäten gewappnet.

*Mandy Hupe*



Bevor die erste Stadtbahn den Betriebshof verlässt, überprüft Ralf Mitschker die Sauberkeit.



Um den Schmutz des langen Tages wieder loszuwerden, muss meist feucht durchgewischt werden.

# VERBINDEN



[uestra.de](https://uestra.de)

Immer dort, wo alle anderen am liebsten Ort und Zeit vergessen.

**ÜSTRA**

Wir bringen Hannover nach morgen.