

ÜSTRA Profil

Das ÜSTRA Magazin · Ausgabe 1/2020



Elektrobusse

Die ersten eCitaro sind in Hannover angekommen. Jetzt werden sie für den Betrieb vorbereitet.

Seite 4

Vorstand

Vorstandsmitglied Elke Maria van Zadel blickt im Interview mit dem ÜSTRA Profil in die Zukunft.

Seite 12

Strecke

Das ÜSTRA Stadtbahnnetz umfasst vier Strecken. Die A-Strecke ebnete der Stadtbahn den Weg.

Seite 14

Seite 3	Grußwort
Seite 4	Ankunft der neuen E-Busse
Seite 6	10-Punkte-Plan für die Verkehrswende
Seite 7	Baumaßnahmen 2020
Seite 8	Wenn die Stadtbahn nicht fahren darf
Seite 10	50 Jahre GVH
Seite 12	Im Interview: Elke Maria van Zadel
Seite 14	Serie: Die Stadtbahnstrecken

Impressum

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

Verantwortlich: Udo Iwannek

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

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

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

Fotos: Florian Arp, Martin Bargiel, Detlef Eden, ÜSTRA

Titelfoto: Florian Arp

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



Christian Hochfeld

Foto: Detlef Eden

Die doppelte Wende

Die Begrenzung der Erderwärmung ist wahrscheinlich die größte Herausforderung dieses Jahrhunderts. Im jüngsten Global Risk Report des Weltwirtschaftsforums heißt es, der Klimawandel schlage „härter und schneller zu als von vielen erwartet“. Die Folgen in Form extremer Wetterereignisse bekommen in der Tat immer mehr Menschen zu spüren – und sie geben uns einen bitteren Vorgeschmack darauf, wie die Welt des Klimawandels aussieht: Es ist eine Welt, in der wir nicht mehr gut und gerne leben können. Und schon gar nicht unsere Kinder.

Die Lage hat sich dermaßen zugespitzt, obwohl sich die internationale Staatengemeinschaft beim Erdgipfel in Rio de Janeiro vor fast 30 Jahren ein anspruchsvolles Klimaschutzziel gesetzt hat. Was sie versäumt hat: sich zu den dafür notwendigen Maßnahmen durchzuringen. Das gilt auch für Deutschland. Wir haben kein Erkenntnis-, sondern ein Umsetzungsproblem. Seit 30 Jahren.

Eine Volksweisheit sagt: „Die beste Zeit, einen Baum zu pflanzen, war vor 30 Jahren.“ Stimmt, Chance verpasst. Die überlieferte Weisheit beinhaltet aber einen weiteren Gedanken: „Die zweitbeste ist jetzt.“ Das heißt: Die Verkehrswende gehört auf die politische Tagesordnung. Jetzt.

Verkehrswende!

Hinter dem Begriff verbirgt sich eine doppelte Herausforderung. Erstens gilt es, Mobilität effizienter zu organisieren. Das nennen wir Mobilitätswende: Viele Wege, die heute noch

mit privaten Pkw zurückgelegt werden, lassen sich mit deutlich weniger Energieaufwand absolvieren: mit Bussen und Bahnen, ergänzt um neue Mobilitätsangebote. Die Digitalisierung ermöglicht die Vernetzung aller möglichen Verkehrsmittel – und zwar so, dass ihre Nutzer nicht erst Handbücher studieren müssen, ehe sie sich auf den Weg machen.

Wer den menschengemachten Klimawandel begrenzen möchte, muss zweitens dafür sorgen, dass der verbleibende Energiebedarf nicht länger aus fossilen Quellen gedeckt wird. Das nennen wir Energiewende im Verkehr. Nach Lage der Dinge kommt als Ersatz für herkömmlichen Kraftstoff nur regenerativ erzeugter Strom infrage. Strom treibt schon heute Straßen- und Eisenbahnen an, inzwischen ist der elektrische Antrieb aber auch reif für den Einsatz in Pkw und Lkw. Kommt der Strom für sie nicht mehr aus fossilen Kraftwerken, dann fahren sie tatsächlich vollkommen CO₂-neutral.

Beim Klimaschutz im Verkehr gab es in den vergangenen 30 Jahren null Emissionsminderung. In den kommenden 30 Jahren muss dafür gesorgt werden, dass die Emissionen auf null sinken.

Christian Hochfeld

Direktor Agora Verkehrswende

#ekoenig

Die Elektrobussen nimmt Fahrt auf



Die Elektrobussenoffensive ist in vollem Gange.

Im Januar hat die ÜSTRA die ersten vier neuen Elektrobussen vom Typ eCitaro in Empfang genommen. Damit ist der Grundstein gelegt, um bis 2023 den innerstädtischen Busverkehr komplett auf Elektroantrieb umzustellen. Bevor die Fahrzeuge im Linienbetrieb eingesetzt werden, stehen Schulungen für die Mitarbeiter sowie der Ausbau von Ladeinfrastruktur an.

Das öffentliche Interesse an der Ankunft der ersten vier von insgesamt 48 neuen Elektrobussen war groß. Zahlreiche Journalisten kamen, um die ersten Mercedes eCitaro auf dem ÜSTRA Betriebshof Mittelfeld in Augenschein zu nehmen. Und obwohl die Busse noch als Erlkönige „ge-

tarnt“ sind, war die einhellige Meinung: Die modernen Fahrzeuge passen gut in die niedersächsische Landeshauptstadt. Auch ÜSTRA Vorstandsvorsitzender Dr. Volkhardt Klöppner freute sich über die Ankunft der Busse: „Mit den ersten eCitaro sind wir unserem Ziel des kom-

plett emissionsfreien Nahverkehrs in der Innenstadt ein großes Stück näher gekommen.“

Elektrobussen für sechs Linien

Bis 2023 soll der Busbetrieb in Hannovers Innenstadt komplett auf Elektroan-

Der ÜSTRA Mercedes eCitaro

Die zwölf Meter langen Niederflur-Stadtbusse verfügen jeweils über zehn Hochvolt-Batteriepakete mit einer Gesamtkapazität von 243 kWh und über einen Pantografen auf dem Dach für Zwischenladungen an den Endhaltestellen. Darüber hinaus verfügen die eCitaro über eine herausragende Sicherheitsausstattung. Dazu zählt zum Beispiel der aktive Bremsassistent Preventive Brake Assist. Der Sideguard Assist des eCitaro warnt den Fahrer beim Abbiegen vor Fußgängern und Radfahrern. Fahrgäste profitieren von einer Kassettenrampe als Einstiegshilfe für mobilitätseingeschränkte Passagiere, von USB-Steckdosen für mitgebrachte Endgeräte sowie von TFT-Monitoren für das Fahrgastfernsehen. Außerdem werden die neuen Busse mit Klimatechnik ausgestattet.



Dr. Volkhardt Klöppner nahm gemeinsam mit Ulf-Birger Franz, Denise Hain, Elke van Zadel und Hauke Jagau die neuen E-Busse auf dem Betriebshof Mittelfeld in Empfang.

trieb umgestellt werden. So werden im Jahr 2020 weitere elf E-Solobusse (12 Meter) sowie vier Gelenkbusse (18 Meter) in Hannover erwartet. Im Jahr 2021 sollen dann weitere 15 Solo- sowie 14 Gelenkbusse geliefert werden. Zunächst wird in 2020 die Linie 100/200 elektrisch ausgestattet, ab 2021 folgen die weiteren Innenstadtlinien 121, 128, 134 und Linie 120.

128 und 134) sowie am Aegidientorplatz und in Ahlem (Linie 120) müssen gänzlich mit der nötigen Technik ausgestattet werden.

Schulungen für Fahrer und Werkstattmitarbeiter

Auch aufseiten des Busbetriebs gibt es noch Vorbereitungen zu treffen. Da sind zum einen Fahrerschulungen, bei de-

Bevor die Fahrzeuge in den Linieneinsatz gehen, muss die dazugehörige Ladeinfrastruktur ausgebaut werden. Der Endpunkt der ersten reinen E-Linie, der August-Holweg-Platz, muss dazu ertüchtigt werden, weitere Endpunkte am Altenbekener Damm und der Haltenhoffstraße (Linie 121), an der Peiner Straße und am Nordring (Linie

den die Fahrdienstmitarbeiter lernen, welche Besonderheiten die Fahrzeuge ausmachen, insbesondere während des Ladevorgangs. Zudem erhielten bereits Anfang Februar alle Werkstattmitarbeiter eine intensive theoretische und praktische Schulung, um die Busse für die Testfahrten auf den Weg zu bringen und sie im Echtbetrieb problemlos in Schuss zu halten. Anders als bei einem herkömmlichen Dieselbus können jedoch nicht alle Mitarbeiter gleichermaßen an den Bussen arbeiten. Für die Hochvoltanlage gibt es gesonderte Lehrgänge, hier ist absolute Präzisionsarbeit gefragt. Insgesamt ist auch in der Werkstatt der erste Eindruck der Busse sehr positiv, sie seien servicefreundlich, Einzelteile sinnvoll verbaut und für die Mitarbeiter dadurch leichter instand zu halten.

Katja Raddatz und Ramona Reichel

Die Erlkönige #ekoenig

Bis zur feierlichen Einweihung der Busse im Sommer sind die Fahrzeuge noch mit auffälligen „Erlkönig“-Design unterwegs. Ähnlich wie bei neuen Automodellen soll durch diese Tarnung die Vorfreude auf den Bus erhalten bleiben, obwohl er während der Testfahrten bereits im Stadtgebiet zu sehen ist. Die ÜSTRA lädt während dieser Zeit alle Hannoveranerinnen und Hannoveraner dazu ein, die Augen offen zu halten und unter dem Hashtag #ekoenig ihre Fotos von dem Bus auf den Social-Media-Kanälen des Unternehmens zu posten.

Maßnahmen-Mix

Region präsentiert 10-Punkte-Programm für Verkehrswende

Gemeinsam mit ÜSTRA, regiobus und infra stellte die Region Hannover im Januar ein 10-Punkte-Programm für die Verkehrswende vor. Zentraler Baustein des entworfenen Maßnahmen-Mix ist der konsequente Ausbau des ÖPNV. Der Vorstandsvorsitzende der ÜSTRA, Dr. Volkhardt Klöppner, blickt motiviert auf das Zukunftsprogramm: „Wir haben uns für dieses Jahrzehnt viel vorgenommen. Ein Drittel mehr Bahnen, neue Strecken, Umbau und Erweiterung von großen Umsteigepunkten, wie Bahnhof oder Aegi. Die Verkehrswende ist zu schaffen, wenn wir alle an einem Strang ziehen.“



Dr. Volkhardt Klöppner, Ulf-Birger Franz, Christian Weske und Elke van Zadel präsentierten den 10-Punkte-Plan für die Zukunft des ÖPNV in Hannover.

Die wichtigsten Punkte im Überblick:

Stadtbahn

Geplant ist, die ÜSTRA Stadtbahnflotte bis 2035 um ein Drittel aufzustocken, dazu wird auch ein neuer Betriebshof notwendig. Ziel ist es, neue Stadtbahnstrecken zu bedienen und auf bestehenden Linien längere Stadtbahnzüge und engere Takte zu fahren. In einer Machbarkeitsstudie soll beispielsweise die Verlängerung der Linie 10 vom Raschplatz in die Südstadt untersucht werden. Auch die Stadtbahnverlängerungen nach Garbsen-Mitte und Langenhagen-Pferderennbahn sollen vorangetrieben werden. Dazu kommt die Modernisierung der Station am Hauptbahnhof, die optisch aufgewertet und mit einem elektronischen Fahrgastleitsystem ausgestattet werden soll.

Busverkehr

Zwei der neuen sprintH-Linien, die eine schnelle Verbindung vom Umland nach Hannover sicherstellen, sollen Ende 2020 in die hannoversche Innenstadt verlängert und im Takt verdichtet werden.

Park-Anlagen

Sowohl die Kombination von Auto als auch von Fahrrad und Bahn-Verkehr soll noch attraktiver gestaltet werden. Dazu

plant die Region mehrgeschossige Park- sowie Bike-and-ride-Anlagen, die zusätzliche Stellplätze schaffen und durch Apps besonders nutzerfreundlich werden.

Attraktive Tarifangebote

Der GVH arbeitet an speziellen Zielgruppen-Angeboten: Die Jugendnetzkarte soll zukünftig auch für Auszubildende gelten. Bei den Monatskarten im Abo soll eine Partner-Karte zum halben Preis eingeführt werden. Und Menschen im Ruhestand könnten in Zukunft für 30 Euro im Monat mit der Seniorenkarte durchs gesamte Tarifgebiet fahren. Diese Vorschläge müssen noch in der Politik diskutiert und beschlossen werden

Gratis-Fahr'n-Tag

Der erste Gratis-Fahr'n-Tag im November 2019 war „ein echter Erfolg“, stellt Fachbereichsleiter Conrad Vinken fest. Befragungen zeigten, dass der Anteil derjenigen, die mit dem ÖPNV in die Stadt fahren, gesteigert werden konnte und gleichzeitig die Zahl der Autofahrer sank. Aufgrund der positiven Evaluation wird der Gratis-Fahr'n-Tag am 28. November 2020 wiederholt.

Quelle: Region Hannover

Baumaßnahmen 2020

Neue Hochbahnsteige, neue Fahrtreppen und frische Gleise

Die infra – Eigentümerin von Schienen und Haltestellen der ÜSTRA Stadtbahnen – hat den Baustellenplan für das Jahr 2020 präsentiert: Neben der Streckenverlängerung nach Hemmingen gehören sowohl neue Hochbahnsteige und Fahrtreppen als auch die Pflege des aktuellen Streckennetzes zum Jahresprogramm.

Streckenverlängerung nach Hemmingen:

Die Streckenerweiterung läuft schon auf Hochtouren. Bereits im letzten Jahr wurde mit den Gleisverlegungsarbeiten begonnen und der Ausbau zwischen der Wallensteinstraße und der B3 geht in 2020 weiter voran. Insgesamt entstehen auf der Strecke zum neuen Endpunkt „Hemmingen“ bis 2023 sechs Haltestellen.

Vier neue Hochbahnsteige:

Hochbahnsteige sind ein wichtiger Faktor, da sie den ÜSTRA Fahrgästen einen barrierefreien Ein- und Ausstieg ermöglichen. Mehr als 80 Prozent der Stadtbahnhaltestellen sind bereits barrierefrei und zum Ende des Jahres kommen vier weitere dazu: Die neuen Hochbahnsteige an den Haltestellen „Rethen/Galgenbergweg“ (Linie 1), „Hermann-Ehlers-Allee“ (Linie 9), „Humboldtstraße“ (Linie 17) und „Hannover Congress Centrum“ (Linie 11) sollen Ende 2020 eröffnet werden. Neben den neuen Bahnsteigen werden mit den Bahnsteigen „Lortzingstraße“ und „Stadtfriedhof Seelhorst“ zwei bereits bestehende Hochbahnsteige umfangreich saniert.

Neue Gleise und neue Fahrtreppen:

Rund 120 Kilometer umfasst das Streckennetz, in dem die Stadtbahnen fahren. Der tägliche Betrieb und die unterschiedlichen Witterungslagen gehen an den Gleisen und Weichen nicht spurlos vorbei. Trotzdem hält das Material stolze 30 bis 40 Jahre. Doch dann ist es Zeit für frische Gleise. Die Bauarbeiten an den neuen Hochbahnsteigen werden genutzt, um am Congress Centrum, der Hermann-Ehlers-Allee und an der Humboldtstraße ebenfalls an den Gleisen zu arbeiten. Größtenteils werden die Gleisarbeiten im laufenden Betrieb durchgeführt. Manchmal müssen jedoch sogenannte Sperrpausen eingerichtet werden. In diesen Zeiten können die Stadtbahnen nicht fahren.



Die Pflege und der Ausbau von Gleisanlagen gehen auch in 2020 voran.

Umfangreiche Sperrpausen gibt es dieses Jahr auf der Linie 10 im Bereich der Leinertbrücke, der Braunstraße und dem Goetheplatz. Zudem wird es zu Sperrungen auf der Strecke der Linien 1 und 2 zwischen „Dragonerstraße“ und „Langenhagen“ beziehungsweise „Alte Heide“ und auf der Schulenburg Landstraße auf der Linie 6 kommen.

Doch nicht nur Gleise und Hochbahnsteige werden in 2020 erneuert: Im Laufe des Jahres gibt es insgesamt vier neue Fahrtreppen – jeweils zwei an den Haltestellen „Werderstraße“ und „Hauptbahnhof“.

Baumaßnahmen sind notwendig

Alle Maßnahmen – egal ob die Arbeiten an der Streckenverlängerung nach Hemmingen, der Bau neuer Hochbahnsteige und Fahrtreppen oder die Gleisbauarbeiten zur Pflege des Streckennetzes – sorgen dafür, dass das Stadtbahnnetz in Schuss gehalten und zugleich weiterentwickelt wird.

Aktuelle Verkehrsinformationen finden Sie auf uestra.de und dem Twitterkanal der ÜSTRA. Weitere Informationen zu den Bauprojekten gibt es auf www.infra-hannover.de.

Timo Wegner

Betriebsvorbereitung

Wenn die Stadtbahn nicht fahren darf

Am Streckennetz der Stadtbahn gibt es immer etwas zu tun: von unvermeidlichen kleineren oder größeren Reparaturen im alltäglichen Betrieb über Verlängerungen von Strecken wie z. B. nach Hemmingen bis hin zum Bau weiterer Hochbahnsteige wie an der Humboldtstraße. Bei der ÜSTRA sorgt Lars Rieger, Fachbereichsleiter der Betriebsvorbereitung, dafür, dass die Bahnen trotz Baustellen rollen können oder aber zugunsten der Bauarbeiten den Verkehr einstellen.



Haltestelle Humboldtstraße: Hier entsteht ein Hochbahnsteig.

Bauarbeiten wirken sich in der Regel auf den Stadtbahnverkehr aus, je nach Art der Maßnahme ist das für die Fahrgäste mal kaum oder auch mal sehr deutlich zu spüren.

Damit die Folgen der Arbeiten für die Fahrgäste aber so gering wie möglich bleiben, ist eine akribische Vorbereitung nötig, die schon lange vor den eigentlichen Bauarbeiten beginnt.

Beim Bau des Hochbahnsteigs in der Humboldtstraße beispielsweise müssen gleich zwei wichtige Punkte berücksichtigt werden. „Die Haltestelle wird neben der Stadtbahnlinie 17 auch von der Linie 10 im Nachtsternverkehr angefahren. Außerdem muss über die Strecke unser Betriebshof Glocksee erreichbar bleiben“, sagt Rieger.

Nicht immer reichen Betriebspausen aus

Genau dort auf dem Gelände des Betriebshofs, wo auf den vielen Gleisästen zahlreiche Stadtbahnen in den Betriebspausen nachts abgestellt sind, ist auch das Büro des 43-jährigen, in dem er an den Plänen für den Betrieb während der Bauarbeiten tüfelt. Nicht alle Bauarbeiten lassen sich verrichten, während gleichzeitig Bahnen fahren, auch wenn nur eines der Gleise gesperrt ist. Betriebspausen während der Nächte können zwar genutzt werden, um ungehindert zu bauen. Aber diese relativ kurzen Unterbrechungen reichen manchmal nicht aus. Für ein Bauwerk wie einen Hochbahnsteig muss der Verkehr auch mal für längere Zeit ruhen. Dies kann zum Beispiel notwendig sein, damit frischer Beton oder Asphalt abbindet oder etwa ein großer Kran aufgestellt werden kann, mit dem schwere Bauteile an die richtige Stelle gebracht werden. „In der Humboldtstraße benötigen die Planer eine viertägige Sperrpause. Dafür musste der passende Termin gefunden werden“, erläutert Rieger.

Doch für eine solch lange Betriebsunterbrechung gibt es einige Dinge zu beachten. „Während der Tage einer Sperrung darf nicht gleichzeitig eine große Veranstaltung in der Stadt stattfinden, für die unter Umständen sogar zusätzliche Stadtbahnen eingesetzt werden müssen“, nennt Rieger als einen wichtigen Punkt. Deshalb sei eine enge Absprache mit Konzertveranstaltern und der Stadt Hannover notwendig. Außerdem wird nach Tagen mit geringerem Fahrgastaufkommen geschaut. „Für Sperrpausen bieten sich Wochen mit Feiertagen an, die viele für ein verlängertes Wochenende nutzen“, weiß Rieger. Auch Ferienzeiten werden bevorzugt für Streckensperrungen genutzt. „Berücksichtigen müssen wir auch, für welche Zeiten Baugenehmigungen gelten und ob die zeitlichen Abläufe an einem bestimmten Termin zusammenpassen“, sagt Rieger. Deshalb müssen sich alle Beteiligten früh und exakt absprechen.

„Es darf nichts Unerwartetes passieren“

Ist dann ein Sperrtermin gefunden, geht die Planung weiter. „In diesem Fall heißt das, die Stadtbahnen müssen vor der Sperrung den Betriebshof Glocksee verlassen und anschließend auf anderen Betriebshöfen abgestellt werden. Auch das ist zu organisieren“, sagt Rieger.

Darüber hinaus muss gewährleistet sein, dass ein Ersatzver-

kehr mit Bussen eingerichtet ist, Personal für die Information der Fahrgäste an den Haltestellen zur Verfügung steht und die Fahrpläne umgeschrieben werden. „Und wenn dann der Termin der Sperrpause da ist, darf bitte nichts Unerwartetes mehr passieren“, erzählt Rieger.

Rüdiger Finke



Lars Rieger plant die Betriebsunterbrechungen.

Lars Rieger

Lars Rieger ist seit Mai 2015 Fachbereichsleiter für Betriebsvorbereitung im Bereich Stadtbahn. Nach dem Abitur hat er als Studentenfahrer bei der ÜSTRA begonnen, ist anschließend von der Fahrtätigkeit als Mitarbeiter ins Fahr- und Dienstplanbüro gewechselt und hat dort Fahr- und Dienstpläne für den Bereich Stadtbahn erarbeitet. Inzwischen verantwortet der 43-jährige diesen Bereich und zählt zudem die Fahrtechnik zu seinen Zuständigkeiten. Außerdem ist Rieger für die Koordinierung, Planung und Durchführung von Baustellen- und Veranstaltungsverkehren verantwortlich.

Großraum-Verkehr Hannover

50 Jahre gut unterwegs



Dieses Jahr feiert der Großraum-Verkehr Hannover sein 50-jähriges Jubiläum.

Der Großraum-Verkehr Hannover bildet eine große Klammer um das gesamte Nahverkehrsangebot in der Region Hannover – und darüber hinaus. In diesem Jahr wird der GVH 50.

4. März 1970: Der Großraum-Verkehr Hannover wird offiziell gegründet. Als zweitältester Verkehrsverbund in Deutschland hat sich der GVH im letzten halben Jahrhundert kontinuierlich für seine Fahrgäste weiterentwickelt und gelegentlich auch bei den eigenen Strukturen. Er ist nicht alt, sondern immer wieder neu. Der GVH ist eine Erfolgsgeschichte. Fit für mehr Fahrgäste. Für die Verkehrswende. Was will man mehr? Nulltarif? Vor GVH-Gründung eine lautstarke Forderung, manchmal

auch heute noch gewünscht. Mitfahren kostet dennoch nach wie vor Geld. Der GVH kann und will keinen Nulltarif bieten. Aber clevere Tarife in einem breiten Sortiment. Das zahlt sich aus: Seit 50 Jahren steigen die Fahrgastzahlen.

Im Protest geboren

Der GVH ist – wie auch die ebenfalls 1970 umgesetzte Kommunalisierung der ÜSTRA – ein Kind der Fahrgastproteste im Zeichen der „Aktion Roter Punkt“ vom Sommer 1969. Nach einigen Tagen der Blockade war damals ein Einheitstarif für die Linien der ÜSTRA eingeführt worden. Das war zwar einfach und ein Gewinn für die Nutzer des Nahverkehrs, konnte aber so nicht bleiben. „Ein Fahrschein für alle Bahnen und Busse“ lautete das Zukunftsrezept in Verbindung mit abgestimmten Fahrplänen. Die Idee: ein

Verkehrsverbund. Auch er startete mit einem Einheitstarif. Ab 16. März 1970 galten die neuen Fahrpreise. Erneut gab es Proteste, war doch der gerade erst neun Monate zuvor erkämpfte 50-Pfennig-Tarif (Sammelkarte, Erwachsene) schon wieder Geschichte. Der neue Tarif bot nun allerdings viel mehr Reichweite und Flexibilität, denn er galt über das ÜSTRA-Netz hinaus auch in den Zügen, in Bahn-, Post- und Privatbussen. Doch jede beliebige Fahrstrecke zum selben Preis, auch das konnte so nicht bleiben. Mit dem 1. Juni 1975 kam mit dem Dreizonenmodell nach fünf Jahren das Ende des Einheitstarifs.

Erfolgsmodell mit drei Zonen

Drei Zonen sollten fortan den Nahverkehr im Raum Hannover prägen: Stadt innerhalb der Stadtgrenzen (Zone 1), Umland mit an Hannover angrenzen-

den Kommunen (2) und alle drum herum (3). Eine Zone oder zwei ergeben Preisstufe 1, alle drei zusammen Preisstufe (PS) 2. Das war deutlich unkomplizierter als anderswo aufkommende Ring- und Wabenmodelle. Neuerungen gab es in kurzen Abständen, so 1981 die erste 24-Stunden-Karte, später das attraktive Abonnement, die Kurzstrecke, Kongresskarten, Angebote für Gruppen, Senioren, Schüler und andere Nutzergruppen. Teilzonen hingegen bewährten sich nicht. Ein Dauereffort aber sind die Kombiangebote aus Fahr- und Eintrittskarte zu vielen Veranstaltungen – sehr beliebt und als Alternative zum Auto schon seit Jahrzehnten so etwas wie ein regionaler Vorbote der Verkehrswende: unkompliziert, solidarisch und sorgenfrei.

Der GVH umfasst heute 170 Buslinien, 12 Stadtbahnlinien sowie jeweils neun Regionalzug- und S-Bahnlinien. Sämtliche Fahrpläne und die Umsteigebeziehungen sind aufeinander abgestimmt, bis tief in die Nacht. Der alles zusammenfassende Gemeinschaftsfahrplan erschien erstmals 1972, Umfang und Inhalt wuchsen seither kontinuierlich, seit Ende 2002 ist er ein Ganzjahresfahrplan.

1996 wurde die Zone Hannover für Monatskartenkunden zweigeteilt, das Fahrausweisangebot mit „H1“ und „H2“, „Umland“ und „Region“ differenzierter. „Außenringe“ erweiterten nach und nach den GVH-Raum um angrenzende Orte entlang der Bahnlinien. Seit 2003 gibt es Sauberkeits- und Pünktlichkeitsgarantien für die Kunden, seit 2009 das Sozialticket. Junge Menschen fahren heute unvergleichlich günstig für nur 15 Euro monatlich durch die gesamte Region. Noch 2020 wird ein entsprechendes Angebot für Ruheständler zum Monatspreis von



GVH-Werbung, die nicht viele Worte brauchte, in den 1980er-Jahren

30 Euro folgen. Anfang 2020 wurde das Tarifmodell erneut modifiziert mit drei Zonen, nunmehr „A“, „B“ und „C“ benannt. Alle Fahrausweise haben jetzt wieder Namen ohne Anglizismen. Passend zum klareren Auftritt zeigen sich auch die Farben des GVH runderneuert und erinnern nicht zufällig an jene der größten Partner.

Kooperative Gemeinschaft

Die ÜSTRA ist das wichtigste Verkehrsunternehmen im GVH, sie hat die meisten Fahrgäste, die höchsten Einnahmen, die größte Präsenz. Sie betreibt das Kundenzentrum und die Abonnementzentrale des GVH. Aber sie ist doch nur ein Teil des Ganzen. Das zeigt sich auch in der Struktur der heutigen GVH GmbH – gegründet zum 1. Januar 2013 – an der die Region Hannover als Aufgabenträger mit 51 Prozent beteiligt ist, daneben die Verkehrsunternehmen entsprechend ihrer Verkehrsleistung: ÜSTRA 33 %, DB Regio 7,8 %, Regiobus 5,8 %, Westfalenbahn 1,5 %, Metronom mit Enno 0,8 % und Erixx 0,1 %. Bei den Bahnen ändern sich Partner und Anteile jeweils mit Neuvergaben, das nächste Mal 2022 mit Betreiberwechsel bei der S-Bahn.

Digital unterwegs

Immer wichtiger wird der digitale Zugang zu den Angeboten des GVH. Die ÜSTRA

experimentierte schon in den 1980er-Jahren mit dem individuell ausgedruckten „Persönlichen Fahrplan“. 2008 war der GVH der erste Verbund in Deutschland mit Fahrplanauskunft für das Handy. Heute erledigen Apps ungleich mehr. Fahrausweise gibt es online seit 2014. Doch es geht auch ganz ohne: Fahrgastzuwächse von bis zu 60 % brachte 2019 die Premiere der Aktion „Bus und Bahn gratis fahr'n“. Sie wird 2020 am ersten Adventssonabend wiederholt, wieder regionsweit.

Achim Uhlenhut

Großraum-Verkehr

Anfangs entsprach der Verkehrsraum des Großraum-Verkehrs Hannover noch nicht der heutigen Region Hannover. Er umfasste Stadt und Landkreis Hannover sowie die damaligen Landkreise Burgdorf, Neustadt und Springe. Erst mit der Gebietsreform 1974 entstand der neue Großraum Hannover, dessen Grenzen der heutigen Region glichen. Der GVH aber ging punktuell schon immer darüber hinaus. Grund waren traditionelle Verbindungen wie im Raum Steinhuder Meer oder hinter dem Deister. In der Frühphase stand übrigens „VGH“ auf allen Fahrkarten, dem damaligen Verband Großraum Hannover entsprechend. Große Hilfe für die Wiedererkennbarkeit des GVH war das von Grafiker Prof. Hans Burkardt geschaffene GVH-Logo aus dem offenen Zeichen des Großraumverbands und einem vorwärtstrebenden Pfeil.

Elke Maria van Zadel

„Unterschiedliche Perspektiven zu kennen, ist ein Vorteil“



Im Interview mit dem ÜSTRA Profil gibt Elke Maria van Zadel einen Ausblick auf die Herausforderung in den Bereichen Technik und Infrastruktur.

Seit einem halben Jahr ist Elke Maria van Zadel im Vorstand der ÜSTRA. Wir haben mit ihr über ihre ersten Erfahrungen und Eindrücke gesprochen und sie nach ihren Plänen gefragt.

Sie sind seit dem 1. Juli 2019 im Vorstand der ÜSTRA tätig. Wie haben Sie dieses Unternehmen im ersten halben Jahr erlebt?

Frau van Zadel: Wahnsinnig positiv! Ich komme morgens gern zur Arbeit, weil mir auf dem Flur immer ein Lächeln begegnet. Ich höre tolle Ideen von allen, mit denen ich mich unterhalte, es gibt kreative Vorstellungen, von dem was noch besser werden kann. Ich erlebe in den Fachbereichen, für die ich zuständig bin, Menschen, die mit einer großen Offenheit auf mich zugehen, es werden auch Probleme angesprochen, um gemeinsam an einer Lösung zu arbeiten.

Auch die Zusammenarbeit im Vorstand ist toll – wir haben unterschiedliche Blickwinkel auf viele Sachen, die sich gut ergänzen. Da werden aus unterschiedlichen Perspektiven unterschiedliche Facetten in ein Thema eingebracht, aus denen sich ein großes Ganzes formt – das gelingt uns sehr gut. Auch hier gehen wir offen Themen an und denken sie auch neu.

Was sind für Sie die wichtigsten Projekte in den Bereichen Technik, IT und Infrastruktur, für die Sie im Vorstand zuständig sind?

Frau van Zadel: Der große Vorteil für mich ist, dass in vielen Bereichen schon Projekte laufen, in die ich mich einbringen kann. Da gibt es das Projekt Elektromobilität – ein tolles Thema, das den Nahverkehr unglaublich voranbringt. Hier den Umstieg in der Antriebstechnologie einer großen Busflotte mitzugestalten, empfinde ich als großes Glück. Der Aufbau der Ladeinfrastruktur ist facettenreich: Jeder Punkt ist anders, hat andere Schwierigkei-

ten, hat andere Möglichkeiten, aber auch andere Probleme. Von der Busbeschaffung bis zur Stromversorgung sind viele Bereiche involviert. Eine tolle Chance, da dabei sein zu dürfen.

Dann natürlich das Thema Neubau Glocksee, ein wahnsinnig großes Thema, wo ich das Glück habe, ganz am Anfang mit einsteigen zu dürfen. Man hat ja nicht häufig die Chance, Betriebshöfe bauen zu dürfen. Es ist ein großes Projekt mit einem Umfang von ca. 80 Millionen Euro und voller Herausforderungen. Wir bauen mitten in der Stadt, in einem bestehenden Wohnumfeld und einem bestehenden Betrieb. Es müssen Zeitpläne erstellt werden, es müssen förderrechtliche Voraussetzungen erfüllt werden, es müssen die Projektstrukturen aufgebaut werden. Wie kann das ganze Projekt gesteuert werden, wie bekommen wir alle Interessen zusammen, wie können wir alle mitnehmen, ohne die Projektstruktur zu überfordern?

Die IT ist so etwas wie der Schlüssel zur Zukunft. Digitalisierung und Vernetzung ist in aller Munde, alle erwarten hier Wunderwerke der Technik. Wir haben eine gute Vorstellung davon, wie alles werden soll, aber wir haben einen relativ beschwerlichen Weg vor uns. Die Ansprüche sind unglaublich hoch und die Technik, auf die wir aufbauen, ist zum Teil noch gar nicht dafür gerüstet. Der Kunde hat ja heute präzise Vorstellungen, wie vernetzte Mobilität funktionieren soll, wie Wegeketten funktionieren sollen, was für Informationen er benötigt. Der Fahrgast will pünktlich von A nach B gebracht werden, er will mit dem Thema Fahrkarten am besten gar nicht mehr behelligt werden, sondern nur noch wissen, was am Ende abgerechnet wird. Dafür sind wir im Nahverkehr manchmal noch zu langsam. Unsere Verkehrstechnik muss dafür ausgebaut und beschleunigt werden. Diesen Weg müssen wir zwingend gehen, um in der Mobilität vorne dabei sein zu können.

Sie sind gleichzeitig Geschäftsführerin der regiobus und haben Nahverkehr in der Verwaltung der Region Hannover verantwortet. Welche Vorteile bietet diese Verlinkung zwischen der Region und Verkehrsunternehmen?

Frau van Zadel: Es ist eine Chance, Dinge aus einem anderen Blickwinkel betrachten zu können. Wenn Projektbeteiligte aus anderen Denkstrukturen kommen und Dinge anders wahrnehmen, wollen sie damit nicht automatisch Dinge verzögern oder ausbremsen. Wenn Probleme offen angesprochen und disku-



Der Aufbau von Ladeinfrastruktur zählt zu den ersten Großprojekten von van Zadel.

tiert werden, stellt man oft fest, dass die Vorbehalte gar nicht da sind, die man vermutet hat. Häufig ist nach meiner Beobachtung nur die Wahrnehmung eines Sachverhalts anders, die Zielsetzung ist häufig die gleiche. Das ist der Vorteil, den man mitbringt, wenn man unterschiedliche Perspektiven kennengelernt hat. Das ist mir übrigens schon so gegangen, als ich von der Landeshauptstadt zur Region gewechselt bin.

Wo sehen Sie die ÜSTRA in fünf Jahren?

Frau van Zadel: Ich möchte, dass die ÜSTRA in fünf Jahren auf dem Weg, den sie jetzt schon beschreitet, ein gutes Stück vorangekommen ist. Das heißt, sie ist als Mobilitätsdienstleister innovativ, sie ist digital vernetzt und sie denkt Mobilität einfach. Sie hat die Offenheit, Zukunft neu zu denken, sie hat die Fähigkeit, Menschen mitzunehmen und positive Emotionen mit dem Nahverkehr zu verknüpfen. Darin ist sie übrigens schon heute richtig gut: Sie wird bei den Menschen als guter Dienstleister positiv wahrgenommen. Also wenn jemand in fünf Jahren über das Thema Mobilität nachdenkt, dann müssen ihm als Erstes der Nahverkehr und damit die ÜSTRA einfallen. Das wünsche ich mir.

Udo Iwannek

Das ist Elke Maria van Zadel, Vorstand Technik, IT und Infrastruktur

Elke Maria van Zadel wurde 1975 in Papenburg geboren und hat 2001 ihr Studium an der Universität Hannover in Bauinformatik und Bauingenieurwesen mit der Vertiefungsrichtung Verkehr als Diplom-Ingenieurin abgeschlossen. Nach ihrer Tätigkeit als Verkehrsplanerin bei der Landeshauptstadt Hannover leitete sie seit 2013 den Fachbereich Verkehr bei der Region Hannover. Seit dem 1. Juli 2019 ist Elke Maria van Zadel im Vorstand der ÜSTRA zuständig für Technik, IT und Infrastruktur. Daneben ist sie Geschäftsführerin der regiobus Hannover GmbH. Elke Maria van Zadel ist verheiratet und hat zwei Kinder.

Die A-Strecke

Das Herzstück des Stadtbahnverkehrs

Sie verbindet das hippe Linden mit der ruhigen List, sie schlängelt sich an 365 Tagen im Jahr durch die Podbielskistraße und kommt in Altwarmbüchen und Wettbergen zur Ruhe: Die sogenannte A-Strecke im ÜSTRA Stadtbahnnetz. Als Pionier des hannoverschen Stadtbahnzeitalters ist sie bis heute das Herzstück des ÜSTRA Streckennetzes.



Der TW 3000 kam zuerst auf der A-Strecke zum Einsatz.

Das Stadtbahnnetz der ÜSTRA ist in vier Strecken (A, B, C und D) unterteilt. Die A-Strecke steht dabei nicht nur im Alphabet an erster Stelle. Die Strecke, auf der heute die Linien 3, 7 und 9 unterwegs sind, verbindet Hannover auf ganz besonders vielfältige Weise. Zu jedem Heimspiel von 96 wird sie genutzt, wer den Weihnachtsmarkt besuchen will, steigt zu, und Erholungssuchende können sich auf dem Weg in die Eilenriede ebenfalls auf die A-Strecke verlassen. Die Strecke kreuzt die

Ilhne und den Mittellandkanal, passiert den Lindener Hafen und verbindet die Städte Ronnenberg (Endpunkt Empelde) und die Gemeinde Isernhagen (Endpunkt: Altwarmbüchen) mit der niedersächsischen Landeshauptstadt.

Die neue Stadtbahnära

Das Herzstück des Streckennetzes spielte aber bereits viel früher eine entscheidende Rolle für den hannoverschen Stadtbahnverkehr. Es war die A-Strecke, damals noch von Oberricklingen zum

Hauptbahnhof, die zur Bühne für die Premiere der hannoverschen Stadtbahn wurde. Nach 10 Jahren Tunnelbau fuhr hier mit der damaligen Linie 12 am 26. September 1975 die erste Stadtbahn Hannovers, von der Station Waterloo über Markthalle und Kröpcke bis zum Hauptbahnhof. Heute, 55 Jahre später, teilen sich drei Linien diesen Tunnelabschnitt. Die Linien 3 und 7 starten in Wettbergen und sind lange parallel unterwegs, bis sie sich am Paracelsusweg trennen und die letzten Meter in Rich-

terung Altwarmbüchen bzw. Misburg getrennt voneinander zurücklegen. Die Linie 9, aus Empelde kommend, komplettiert die A-Strecke, teilt sich mit ihren Schwesterlinien die Strecke vom Waterloo bis zur Noltemeyerbrücke und biegt dann zum Fasanenkrug ab. Bereits zur Eröffnung des Tunnels auf der Strecke kamen damals an zwei Tagen über 70.000 Menschen vorbei – heute sind es fast dreimal so viele Fahrgäste (rund 200.000), die täglich auf den drei Linien unterwegs sind. Von Südwesten nach Nordosten, am Kröpcke im Dreiminuten-Takt.

Die A-Strecke ebnete nicht nur den Weg für den hannoverschen Stadtbahnverkehr – sie hilft bis heute, eben jenen pünktlich und zuverlässig aufrechtzuerhalten. Denn: Jeden Sommer, wenn der Fahrplan für das kommende Jahr entwickelt wird, schauen die Mitarbeiter des Fahrplanbüros nach Wettbergen. Immer ausgehend von dem Endpunkt am Rande der Stadt, entsteht der gesamte Stadtbahnfahrplan, an dem sich wiederum der Busfahrplan orientiert. Wettbergen dient deshalb als Ausgangspunkt des Plans, da hier, im Netz einmalig, gleich zwei Stadtbahnlinien enden.

Mal exotisch, mal glanzvoll

Damit der Besonderheiten aber nicht genug: Auf der A-Strecke gibt es eine

von zwei weiteren Stationen, bei der die Bahnen auch außerhalb der Innenstadt noch mal gänzlich unter die Erde verschwinden – die Tunnelstation „Mühlenberger Markt“ ist ein Exot im Stadtbahnnetz. Während heute auf der gesamten Strecke alle drei Fahrzeugtypen – TW 6000, TW 2000 und TW 3000 – unterwegs sind, durfte die A-Strecke als Erste den TW 3000 beheimaten, was den Linien 3 und 7 für mehrere Jahre einen ganz besonderen Glanz bescherte.

Doch auch die Linie 9 kann mit interessanten Fakten aufwarten: In der Zeit von 2009 bis 2019 konnte sie mit rund 70 % den höchsten Fahrgastzuwachs im ÜSTRA Netz verzeichnen. Durch einen einfachen Grund: Bis 2009 fuhr die Linie nur wenige Stunden am Tag bis zum Paracelsusweg, endete sonst bereits am Hauptbahnhof. Erst seit 2010 fährt sie ganztägig zum Fasanenkrug und profitiert auf diesem „Ast“ von mehr Ein- und Ausstiegen. Auch davor war die Strecke schon mehrere Male gewachsen. Zuletzt kamen die Endpunkte Misburg (2014) und Altwarmbüchen (2006) dazu, bereits 1999 wurde der Stadtbahnanschluss bis Wettbergen verlängert, 2023 folgt die Streckenerweiterung bis Hemmingen.

Barrierefrei und gut informiert

Für ihre Fahrgäste bietet die ÜSTRA einen hohen Service auf der Strecke an.

Die Linien 3 und 7 sind bereits komplett barrierefrei ausgebaut und sind mit Drei-Wagen-Zügen befahrbar. Auf der Linie 9 entstehen in den nächsten Jahren sowohl in Bothfeld als auch in Badenstedt fünf weitere neue Hochbahnsteige, sodass auch diese Streckenäste den Fahrgästen barrierefrei zugänglich gemacht werden. Schöner warten kann man auf der A-Strecke an den Stationen Waterloo und Sedanstr./Lister Meile, diese sind besonders kunstvoll gestaltet. Die übrigen Tunnelstationen verfügen über großflächige Monitore, auf denen das ÜSTRA Fahrgastfernsehen täglich mit Neuigkeiten aus Hannover und der Welt informiert.

Ramona Reichel

Die Strecken

In diesem Jahr erklärt das ÜSTRA Profil in jeder Ausgabe eine der vier Stadtbahnstrecken – von A bis D. Sternförmig, von der Stadtmitte aus, fahren sie in alle Himmelsrichtungen und sind durch vier unterschiedliche Farben gekennzeichnet (Blau, Rot, Gelb und Grün). An manchen Stationen treffen sie sich, oft gehen sie aber ihre eigenen Wege. Allen gemein: eine bewegte Vergangenheit und spannende Geschichten.



Zur Stadtbahnöffnung 1975 wurde eine Sonderpostkarte aufgelegt.



Die Station Waterloo ist aufwendig gestaltet – hier treffen sich alle drei Linien.



Das Training für
Hundebesitzer –
neue Termine 2020

Mobil mit Hund in Bus und Bahn

Die Hundemitnahme bei der ÜSTRA ist kein Problem:

Auch 2020 werden in Zusammenarbeit mit der Hundeschule Dr. Bruns wieder extra Trainingstermine für Hundebesitzer angeboten. Mehr Informationen und Anmeldung auf uestra.de

uestra.de



ÜSTRA

Wir bringen Hannover nach morgen.