



ÜSTRA Profil

Das ÜSTRA Magazin · Ausgabe 2/2022

Starkes Bekenntnis zur sozialen Verantwortung

Warum sich die Menschen in Hannover auf die ÜSTRA verlassen können



Barrierefreiheit ist ein zentraler Teil einer inklusiven Gesellschaft

Die ÜSTRA setzt mit dem Schwerpunkt dieser Ausgabe ein wichtiges Zeichen. Ziel aller Anbietenden des ÖPNV muss es sein, 100 % Barrierefreiheit aller Stationen, Fahrzeuge und Dienstleistungen herzustellen. Das ist eine gewaltige Aufgabe. Sie ist immens wichtig und nachhaltig zugleich.

Ich sitze für die niedersächsischen GRÜNEN im Europaparlament als eine der wenigen Frauen mit einer sichtbaren Behinderung. Es ist mein Herzensanliegen und meine tägliche Motivation, in unserer Stadt, im Land und in ganz Europa Barrieren zu beseitigen. Einerseits denken wir dabei sogleich an den rollstuhlgerechten Zugang zu Haltestellen und zu Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs. Andererseits gibt es Barrieren, bevor wir den öffentlichen Raum betreten. Informationen auf Webseiten, Broschüren und in Formularen müssen so gestaltet sein, dass sie jeder Mensch verstehen und erkennen kann. Universelles Design, leichte und einfache Sprache, verständliche Übersetzungen sind Grundvoraussetzungen.

Die ÜSTRA unterstützt mit ihren Angeboten den Zugang für alle Menschen zum öffentlichen Raum, der sich in einer großen Transformation befindet. Mit dem 9-Euro-Ticket starten wir gerade ein spannendes Experiment. Erreichen wir mehr Menschen, die wieder in den ÖPNV einsteigen, die Angebote zum ersten Mal für sich entdecken, und unterstützen damit die so notwendige Verkehrswende? Gleichzeitig bewahren wir vorübergehend diejenigen vor einer Mobilitätsarmut, die gerade aktuell durch die steigenden Energiepreise massiv in ihrem Alltag eingeschränkt werden.

Ich begrüße sehr, dass die ÜSTRA gemeinsam mit Verbänden von Menschen mit Behinderungen ihre Angebote und ihre interne Personalstruktur inklusiver ausrichtet. Denn unser Grundsatz lautet generell: „Nichts ohne uns über uns!“ Diese Beteiligung schafft Sichtbarkeit. Und nur so gelingt es uns gemeinsam, Inklusion alltäglich werden zu lassen.

In diesem Sinne wünsche ich allen Leserinnen und Lesern viele neue Erkenntnisse mit dieser Ausgabe.

Katrin Langensiepen,
Mitglied des Europaparlaments



7 Neue Hochbahnsteige sorgen für mehr Barrierefreiheit



12 Die Erfolgsgeschichte des Kröpckes

Liebe Leserin, lieber Leser,

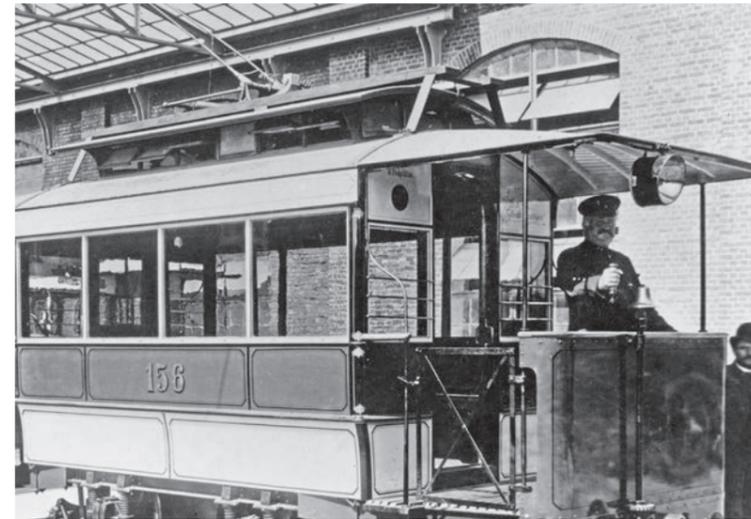
mit dem Layout eines Magazins ist es wie mit einem gemütlichen Wohnzimmer. Passend zum Frühjahrsputz stellt man die Möbel noch einmal um, poliert ein altes Lieblingsstück auf oder kauft ein neues Möbelstück, an dem man einfach nicht vorbeigehen konnte. Das Wohnzimmer wandelt sich, wirkt frischer, aber es bleibt immer das vertraute Wohnzimmer. So ungefähr ist das auch mit unserem ÜSTRA Profil.

Sie werden es sicherlich bemerkt haben: Unser Magazin sieht ein bisschen anders aus als vorher. Behutsam haben wir das Layout



Im Interview:
Der ÜSTRA Beauftragte für Barrierefreiheit

8



Historisch:
130 Jahre Betriebshof Glocksee

16

verändert für mehr Übersichtlichkeit und Orientierung. Titelseite, Inhaltsverzeichnis und das Editorial bilden nun eine Klammer, an die sich mit einer Foto-Doppelseite ein neuer optischer Akzent anschließt. Andere kleine Veränderungen werden Sie vermutlich gar nicht bemerken, und das ist auch so gewollt, denn dabei ging es um Details, die Ihnen noch mehr Spaß beim Lesen ermöglichen sollen. Und weil wir wissen, dass historische Themen bei vielen von Ihnen auf großes Interesse stoßen, gibt es künftig in jeder Ausgabe eine Doppelseite zu einem spannenden Thema aus der ÜSTRA Geschichte.

Schreiben Sie uns gerne an presse@uestra.de, wie Ihnen die Veränderungen gefallen. Ihre Meinung ist uns wichtig.

Mit herzlichen Grüßen
Ramona Reichel und Sandra Beier

- 2 Gästeforum
- 4 Das Profildfoto
- 6 Der Baustellensommer
- 7 Neuer Hochbahnsteig für Bothfeld
- 8 Interview: Barrierefreiheit im ÖPNV
- 10 Vier Schiffe für den Maschsee
- 12 Die Erfolgsgeschichte Kröpcke
- 13 News
- 14 Der Messe-Betriebshof
- 15 Hannovers Bus-Offensive
- 16 130 Jahre Betriebshof Glocksee
- 18 Serie: Soziale Nachhaltigkeit

Impressum

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

Verantwortlich: Katja Raddatz

Redaktion: Ramona Reichel (Leitung),
Heiko Rehberg

Layout: Sandra Beier

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

Fotos: Florian Arp, Heiko Rehberg,
Fritz Rust, ÜSTRA Archiv

Titelfoto: Florian Arp,

Rückseite: Florian Arp

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

PROFILFOTO



„ÜSTRA – hier fahren Sie mit dem Europameister.“ Ehe Sie jetzt denken, dass wir etwas übermütig geworden sind: Dieser Slogan hat seit dem 21. Mai seine volle Berechtigung, denn bei der Tram-EM in Leipzig vor sagenhaften 47.000 (!) Zuschauenden holte die ÜSTRA dank Jessica Schlüter und Andreas Brucks vom Betriebshof Döhren den Titel. Zur Belohnung gibt es viel Applaus – und eine Trophäe, gegen die der DFB-Pokal genauso einpacken kann wie die Konkurrenz von 25 Teams aus 19 Ländern.

Foto: Florian Arp

Der ÜSTRA Baustellenommer

Jeden Sommer das gleiche Bild: Irgendwo im Stadtbahnnetz rollen Bagger an und Presslufthammer wirbeln ordentlich Staub auf. Innerhalb der rund 120 Kilometer Gleisnetz gibt es immer etwas zu tun. Der Stadtbahnbetrieb soll durch die Bauarbeiten so wenig wie möglich gestört werden. Während kleinere Arbeiten um den laufenden Betrieb herum geplant werden, beginnt mit der Sommerzeit die heiße Phase für die jährlichen Großbaustellen im Stadtbahnnetz.

●● Wenn die Stadtbahnen wegen Bauarbeiten pausieren müssen, gibt es im Vorfeld viel zu organisieren. Da Sperrpausen den Betriebsablauf stören, werden sie in Zeiträume gelegt, die möglichst wenige Fahrgäste betreffen. Demzufolge fallen die Bauarbeiten, bei denen die Stadtbahnen nicht fahren können, meistens auf Wochenenden, Feiertage oder in die Ferien. Speziell in den Sommerferien ist das Fahrgastaufkommen im Vergleich zum restlichen Jahr verhältnismäßig gering. Grund dafür sind die entfallenden Schülerverkehre und die Urlaubszeit für zahlreiche Pendlerinnen und Pendler. Deshalb liegen die Bauarbeiten, die einen großen und längeren Einfluss auf den Stadtbahnbetrieb haben, häufig in den Sommerferien.

Planungsbeginn: rund 1 ½ Jahre vor Baustart

Die Baustellenplanung beginnt im ÜSTRA Stadtbahnbereich rund 1 ½ Jahre, bevor der erste Bagger loslegt. Mit am Planungstisch sitzen die infra, Eigentümerin der Gleisanlagen, und die TransTec, die für die Konzeption, Planung und Realisierung der Baumaßnahmen zuständig ist. Die Planungsergebnisse aus diesem Konglomerat werden im nächsten Schritt den betroffenen Kommunen vorgelegt. Dort muss die Planung unter

anderem mit weiteren Baumaßnahmen und möglichen Veranstaltungsplänen abgestimmt werden. Also eine ganze Menge Arbeit, bevor die eigentlichen Bauarbeiten beginnen.

Schwerpunkt der Sommerbaustellen 2022: die Linien 9 und 10

Diesen Sommer liegt der Schwerpunkt der Sommerbaustellen im Westen des Stadtbahnnetzes, und zwar auf den Linien 9 und 10. Auf diesen Linien müssen wegen umfangreicher Bauarbeiten einzelne Streckenabschnitte für die gesamten Ferien gesperrt werden. Für die Fahrgäste werden in dieser Zeit Ersatzverkehre mit Bussen eingerichtet. Auf der Linie 10 sind umfangreiche Arbeiten in der Braunstraße notwendig. Auf der Linie 9 werden mehrere Baumaßnahmen gebündelt. Die gute Nachricht: Wenn die Bauarbeiten auf der Empelder und der Badenstedter Straße beendet sind, kann der Stadtbahntyp TW 2000 – der Silberpfeil – auf der Strecke der Linie 9 eingesetzt werden.

Timo Wegner



Die Braunstraße auf der Linie 10 ist einer der Baustellen-schwerpunkte in diesem Sommer.



Mehr Barrierefreiheit auf der Linie 9:

Hochbahnsteig an der Haltestelle „Bothfeld“ eröffnet

Ab sofort kann an der Stadtbahnhaltestelle „Bothfeld“ stufenlos in die Bahnen der Linie 9 ein- und ausgestiegen werden. Am 22. April wurde der neue Hochbahnsteig feierlich eingeweiht. Somit sind im Stadtbahnnetz aktuell 83 Prozent der insgesamt 195 Stadtbahnhaltestellen barrierefrei zugänglich.

●● Nachdem Ende vergangenen Jahres der erste Bothfelder Hochbahnsteig am Halt „Kurze-Kamp-Straße“ in den Betrieb ging, sorgt der neue Bahnsteig an der Nachbarhaltestelle „Bothfeld“ für einen barrierefreien Stadtbahnzugang für durchschnittlich über 2.000 Fahrgäste pro Werktag. Das angrenzende Wohngebiet, die IGS Bothfeld und weitere Schulen, Sportanlagen sowie verschiedene Dienstleistungsunternehmen profitieren von dem Hochbahnsteig.

Der neue Bahnsteig in Bothfeld entspricht dem neusten Barrierefreiheitsstandard und ist signalgeregt und sicher über Rampen zugänglich. Zur weiteren Ausstattung gehören Leitelemente, ein umfassender Witterungsschutz, dynamische Informationsanzeigen, Umgebungs- und Fahrpläne, Fahrscheinautomaten sowie Notruf- und Infosprechstellen.

„Barrierefreiheit ist für uns nicht nur ein gesetzlicher Auftrag, sondern grundsätzlich ein wichtiges Anliegen. Alle Menschen sollen die Möglichkeit haben, am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben. Die Nutzung des öffentlichen Personennahver-

kehrs ist dafür ein wichtiger Baustein“, sagte Regionspräsident Steffen Krach in seiner Eröffnungsrede.

Weitere Hochbahnsteige für die Linie 9:

Mit dem neuen Hochbahnsteig ist der barrierefreie Ausbau auf der Linie 9 noch nicht abgeschlossen: „Der Hochbahnsteig ‚Bothfeld‘ ist Teil des Nachrüstprogramms auf der Stadtbahnstrecke A-Nord“, erklärte Denise Hain, ÜSTRA Arbeitsdirektorin und Vorstandin für Betrieb und Personal. „Mit Ausbau der übrigen drei Haltestellen nördlich der Noltemeyerbrücke bis zum Endpunkt Fasanenkrug werden die Klapptritte unserer Stadtbahn auch auf diesem Ast Geschichte sein und Platz machen für modernere Fahrzeuge. Nach den Herbstferien werden die ersten TW 2000 in Bothfeld zum Einsatz kommen“, kündigte Hain an. Die Region Hannover hat für den neuen Hochbahnsteig mit Förderung des Landes Niedersachsen 8,4 Millionen Euro investiert. Timo Wegner



Ab sofort barrierefrei: die Stadtbahnhaltestelle „Bothfeld“ auf der Linie 9



Detlef Klug ist seit 2020 Beauftragter für Barrierefreiheit.

Zur Person:

Detlef Klug ist 62 Jahre alt und seit 1992 bei der ÜSTRA. Der gelernte Zentralheizungsbauer stieg als Stadtbahnfahrer ins Unternehmen ein und wechselte 2014 zu 50 % in den Stabsbereich Betrieb, wo er seitdem unter anderem in der Qualitätssicherung tätig ist. 2020 wurde er zum Beauftragten für Barrierefreiheit ernannt. Der Vater einer erwachsenen Tochter wohnt mit seiner Frau in Langenhagen.

Barrierefreiheit im Nahverkehr

„Wir wollen die besten Bedingungen zur Teilhabe schaffen“

Die Bilanz des Jahres 2021 hat es gezeigt: Die ÜSTRA ist beim Ausbau der Barrierefreiheit auf einem guten Weg. Mehr als 83 Prozent der Stadtbahnhaltestellen sind auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen erreichbar, Tendenz steigend. Aber um den Nahverkehr allen Menschen zugänglich zu machen, bedarf es mehr als nur gut ausgebaute Haltestellen. Im Interview erklärt Detlef Klug, ÜSTRA Beauftragter für Barrierefreiheit, welche Rolle Barrierefreiheit im hannoverschen Nahverkehr spielt.

ÜSTRA Profil: Herr Klug, Sie sind seit 2020 als Beauftragter für Barrierefreiheit tätig. Welche Aufgaben zeichnen Ihren Tätigkeitsbereich aus?

Klug: Zunächst einmal stelle ich die Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) sicher. Gleichzeitig bin ich im aktiven Austausch mit den Interessenvertretenden behinderter Menschen, insbesondere mit entsprechenden Vereinen und Verbänden. Auf diese Zusammenarbeit legen wir großen Wert, da wir

unseren Job nur gut machen können, wenn wir auf die Bedürfnisse und Wünsche der Betroffenen eingehen und reagieren.

ÜSTRA Profil: Barrierefreiheit ist ein recht sperriger Begriff. Was genau versteht die ÜSTRA darunter?

Klug: Im Nahverkehr gehört in erster Linie natürlich die uneingeschränkte Erreichbarkeit der Fahrzeuge sowie Stationen und Haltestellen zur Barrierefreiheit. Egal ob Menschen im Rollstuhl sitzen, einen Rollator brauchen oder mit dem Kinderwagen unterwegs sind – jede und jeder soll gleichermaßen einfachen Zugang zum ÖPNV haben. Aber auch für Menschen mit Sehbehinderung braucht es spezielle Angebote wie zum Beispiel die taktilen Leitstreifen, Brailleschrift oder auch Tastentöne an den Stadtbahntüren. Letztlich tun wir alles dafür, dass alle Menschen unser Verkehrsangebot möglichst unkompliziert, sicher und angenehm nutzen können.

ÜSTRA Profil: Was unternimmt die ÜSTRA konkret, um ihr Angebot allen Menschen zur Verfügung stellen zu können?

Klug: Wie bereits erwähnt, holen wir immer wieder das Feedback der Menschen ein, die auf verbesserte Barrierefreiheit angewiesen sind. Nur so können wir wirklich die besten Bedingungen zur Teilhabe schaffen. Zudem beziehen wir die Verbände bei unseren großen Zukunftsprojekten mit ein. Wenn es darum geht, unsere neue Stadtbahngeneration auszuwählen, neue Fahrkartensysteme zu beschaffen oder Notruf- und Informationssäulen zu installieren, ist die Erfahrung und Expertise der Betroffenen gefragt.

Die ÜSTRA, aber auch ich persönlich nehme die Sorgen und Bedürfnisse der Menschen sehr ernst. Ich bin immer ansprechbar und versuche, wenn nötig, auch kurzfristig Lösungen zu finden. Auch unser Vorstand hat ein besonderes Augenmerk auf dieses sensible Thema. Mit Denise Hain, unserer Vorstandin für Betrieb und Personal, stehe ich in engem Austausch dazu.

ÜSTRA Profil: Wie sieht Ihrer Meinung nach der ideale barrierefreie Nahverkehr der Zukunft aus?

Klug: Generell wird das Thema Barrierefreiheit uns eher noch intensiver beschäftigen. Die Menschen in unserer Gesellschaft werden immer älter und haben entsprechend erhöhten Bedarf, möglichst reibungslos mit Bus und Bahn unterwegs zu sein. Große Mehrzweckabteile in Bussen werden stetig optimiert, genau wie die bessere Lesbarkeit von Zielanzeigen. Darüber hinaus ist Inklusion eine Aufgabe, der auch wir als Unternehmen uns intern wie extern annehmen und unseren Beitrag dazu leisten wollen.

„Wir gehen auf die Bedürfnisse und Wünsche der Betroffenen ein.“

ÜSTRA Profil: Es wird viel strategisch für mehr Beteiligung aller Menschen gearbeitet. Gibt es auch praktische Angebote für die Fahrgäste?

Klug: Ja! Über die großen Projekte hinaus bieten wir verschiedene Services für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen an.

Dazu zählt beispielsweise der kostenlose Fahrgastbegleitservice, der Fahrgäste beispielsweise auf dem Weg zu Arztbesuchen oder Behördengängen unterstützt. Zusätzlich werden an mehreren Tagen im Jahr „kostenlose Übungstage“ angeboten: An unserem Endpunkt „Messe/Nord“ können mobilitätseingeschränkte Menschen das Ein- und Aussteigen in Busse und Bahnen üben. Interview: Ramona Reichel



Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste können den Ein- und Ausstieg an der Messe üben.

Oh Käpt'n, mein Käpt'n

Vier Schiffe und jede Menge treue Fans: Die Maschseeflotte von ÜSTRA Reisen erfreut sich seit vielen Jahren großer Beliebtheit. Wir berichten über alles Wissenswerte rund um die bis zum 31. Oktober dauernde Seesaison.

Für viele Hannoveranerinnen und Hannoveraner fängt der Frühling erst an, wenn die Maschseeflotte von ÜSTRA Reisen wieder auf dem Wasser unterwegs ist. Frühlingsstart in der Landeshauptstadt war in diesem Jahr also Karfreitag – und seitdem haben bereits viele Menschen – Einheimische, Ausflügler und Touristen – eine kleine Auszeit auf dem Maschsee und den etwas anderen Blick auf Stadion, Rathaus und Stadtsilhouette genossen.

Seit dem 16. Mai herrscht offiziell Hauptsaison, in der die vier Boote – der Solarkatamaran „EMS Europa“, die „EMS Hannover“, die „EMS Deutschland“ und die „EMS Niedersachsen“ – von 10 bis 18 Uhr unterwegs sind. Alle Boote werden übrigens mit umweltfreundlichen Elektromotoren betrieben. Das „EMS“ vor jedem Schiffsnamen steht entsprechend für „Elektro-Motorschiff“ – eine Frage, die Jens Treudler häufig beantworten muss.

Treudler ist Kapitän und Betriebsleiter der Maschseeschiffahrt und seit 26 Jahren bei der ÜSTRA. An seiner Leidenschaft für die Flotte hat das nichts geändert, genauso wenig an der Vorfreude auf den großen Tag, wenn die Schiffe ihr Winterquartier in der Bootshalle neben dem Yachtclub am Karl-Thiele-Weg endlich verlassen können. Zuvor gab es auch diesmal jede Menge zu tun, um die Schiffe „fit“ zu machen für den Saisonbetrieb. So hat zum Beispiel die „EMS Hannover“ einige neue Planken auf die Holzbänke bekommen.

Zwölf Kapitäne und eine Kapitänin steuern die Boote mit bis zu zehn Stundenkilometern über den See, zumindest wenn es „Rückenwind gibt und bergab geht“, wie Treudler mit einem Schmunzeln erzählt. Auf dem Maschsee wird nicht gerast, Entschleunigung und Gemütlichkeit gehören zum Fahrkonzept, auch das schätzen Stammkundinnen und -kunden seit vielen Jahren. Rund eine Stunde dauert die komplette Seetour über die sechs Anlegestellen, beim Anlegemanöver werden zwei große Elektromagneten eingesetzt bei der „Buslinie auf dem See“, wie es der Norddeutsche Rundfunk (NDR) einmal in einer schönen Reportage formuliert hat.

Unterwegs auf der gefluteten Wiese

Gerne gestellt wird die Frage, ob man auf den Maschseeschiffen seekrank werden kann. „Sehr, sehr selten“ komme das vor, so Treudler, bei zwei Metern Seetiefe und entsprechend wenig Seegang steht einem entspannten Seevergnügen normalerweise nichts im Weg. Bei der Saisonöffnung hatte Treudler außerdem noch eine schöne Anekdote parat. „Wasserrechtlich ist der Maschsee eine geflutete Wiese“, berichtete er. Eine „Wiese“, aus der früher häufiger mal das Wasser komplett abgelassen wurde. Zuletzt musste der künstlich angelegte See 2004 etwa die Hälfte seiner 1,6 Millionen Kubikmeter Wasser lassen, als der Betonboden im Bereich des Strandbades erneuert wurde. Mittlerweile wird der Wasserstand nur noch in den Wintermonaten um etwa 30 Zentimeter reduziert für Reparaturen an den Stegen und im Uferbereich. Die Maschseeflotte ist dann bereits wieder im Winterschlaf – Saisonende ist am 31. Oktober.

Heiko Rehberg

Fahrzeiten und Anlegepunkte:

(Abfahrtszeit zur Minute)	
Nordufer/Fackelträger	.00
Ostanleger/Altenbekener Damm	.08
Strandbad/Südufer	.18
Quelle	.24
Westanleger/Fährhaus	.36
Stadion	.44

Fahrpreise:

Rundfahrten kosten für Erwachsene 9 Euro, für Kinder (ab dem 4. bis zum vollendeten 18. Lebensjahr) sowie Schülerinnen, Schüler und Studierende 5 Euro. Ermäßigungen erhalten außerdem Seniorinnen und Senioren ab dem 65. Lebensjahr, Rentnerinnen und Rentner, Pensionierte und Schwerbehinderte. Für sie kostet die Rundfahrt 7 Euro. Überfahrten (maximal drei Haltestellen) kosten für Erwachsene 5 Euro, für alle anderen 3,50 Euro.



Welches Schiff kann schon von sich behaupten, eine tragende Rolle bei einem der beliebten Mannschaftsfotos einer Fußballprofimannschaft gespielt zu haben? Normalerweise werden diese Bilder im Stadion oder auf dem Trainingsplatz gemacht und sind wenig spektakulär. Vor der Saison 1986/1987 wagten sich die Profis von Hannover 96 allerdings auf den Maschsee und an Bord der EMS Deutschland.

Das Magazin „11Freunde“ schrieb über das Foto von damals: „Was aussieht wie die letzten Überlebenden der Titanic ist eines der schönsten Gruppenfotos der Fußballgeschichte!“ Als ÜSTRA darf man da schon ein bisschen stolz sein. Bastian Hellberg war damals so etwas wie der Jens Treudler von 96, also der Kapitän. Auf dem Dach der Deutschland (Hellberg ist auf dem Bild der Fünfte von rechts) lächelt er tapfer wie die meisten Spieler. „Das war schon lustig“, erzählt Hellberg, „denn das Schiff hat sich leicht bewegt und man musste aufpassen, mit den Fußballschuhen nicht in den Maschsee zu fallen.“

Gemacht hat das Foto damals die hannoversche Sportfotografenlegende Fritz Rust. Der heute 83-jährige hat unzählige Mannschaftsfotos gemacht, nur ein einziges Mal war ein Schiff dabei – nämlich in Hannover. Hatte Rust damals sogar den Schwan und die Enten vor der EMS Deutschland arrangiert? „Die sind zufällig vorbeigekommen“, sagt Rust. Vorne in Grün ist auf der EMS Deutschland noch der Schriftzug „fahr mit“ zu erkennen, ein Hinweis auf den alten Namen der ÜSTRA Tochter, die am 23. März 1956 als „fahr mit Üstra Reisen GmbH“ gegründet wurde. Die Deutschland erwies sich damals als Glücksbringer: Am Ende der Saison stiegen die „Roten“ in die Bundesliga auf.

Heiko Rehberg





Kröpcke: von Rang 77 auf Rang 17

Im Sport wäre die ÜSTRA Bushaltestelle so etwas wie der Aufsteiger der Saison. Die aktuellen Fahrgastzahlen belegen eindrucksvoll eine Erfolgsgeschichte am zentralsten Punkt der Stadt, der eine große Verkehrstradition hat.

● Gleich am Anfang der langen ÜSTRA Historie stößt man auf den Kröpcke, denn 1872 fuhr dort die erste Pferdebahn über die Kreuzung. Und wo stand 1931 die erste Verkehrsampel Hannovers? Genau! Heute kreuzen sich in der unterirdischen Stadtbahnstation Kröpcke alle drei Tunnelstrecken, und die längsten Rolltreppen Hannovers gibt es hier auch. Doch auch für die Busse der ÜSTRA gewinnt der Kröpcke zunehmend an Bedeutung.

Hätten Sie es gewusst? Die Busse der ÜSTRA verbinden mit 41 Linien auf rund 547 Kilometern insgesamt 673 Haltestellen. Diese Haltestellen sind – anders als im Sport – nicht im Wettbewerb, da sie schon allein von ihrer Lage sehr unterschiedlich sind. Trotzdem wird genau gezählt, um auf die Bedürfnisse der Fahrgäste reagieren zu können. Im Herbst 2019 lag die Haltestelle Kröpcke in der Georgstraße bei den Fahrgastzahlen noch auf Rang 77 der ÜSTRA Bushaltestellen, mittlerweile hat sie es mit Rang 17 in die Top 20 geschafft.

1.920 Fahrgäste nutzen derzeit täglich die Haltestelle. Wenn sich die Nachfrage im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wieder auf das Vor-Corona-Niveau einpendelt, werden es voraussichtlich sogar 2.500 Fahrgäste sein. Im Vergleich zur Vor-Corona-Zeit (viertes Quartal 2019) hat sich die Anzahl der

Fahrgäste, die an der Bushaltestelle Kröpcke ein- und aussteigen, damit nahezu verdoppelt. Nimmt man die benachbarte Haltestelle Kröpcke/Theaterstraße noch dazu, sind es aktuell sogar täglich 2.300 Fahrgäste (Prognose für die Zeit nach der Pandemie: 3.100).

Direktverbindung in die Innenstadt

Von entscheidender Bedeutung beim Fahrgastzuwachs war die Verlängerung der Linie 120 und der sprintH-Linie 800 zum Kröpcke. „Die Direktverbindung in die City wird sehr gut angenommen“, sagt ÜSTRA-Vorständin Elke Maria van Zadel. Auch bei der bei Fahrgästen beliebten sogenannten Erlebnislinie 100/200, die durch die gesamte Innenstadt führt, spielen die Haltestellen Kröpcke und Kröpcke/Theaterstraße eine zentrale Rolle: 1.100 Fahrgäste der beiden Linien steigen dort täglich ein und aus – Tendenz steigend.

Seit dem 14. September 2020 sind auf der Ringlinie 100/200 übrigens die neuen eCitaro unterwegs, sie ist damit die erste vollelektrisch ausgestattete Linie und Teil der Elektrobusoffensive, mit der die ÜSTRA unter dem Motto „Unsere Vision: null Emission“ den Klimaschutz in der Region Hannover weiter vorantreiben möchte.

Heiko Rehberg

Das 9-Euro-Ticket ist da

Seit dem 1. Juni ist es da, das 9-Euro-Ticket! Die Aktion, drei Monate (Juni, Juli, August) lang in ganz Deutschland im Nah- und Regionalverkehr für jeweils nur 9 Euro fahren zu können, gehört zum von der Bundesregierung Ende Mai beschlossenen Entlastungspaket für Bürgerinnen und Bürger. Die ersten Erfahrungen in Linienbussen, Straßen-, Stadt- und U-Bahnen, S-Bahnen sowie Regionalzügen (in der 2. Klasse) konnten bereits gesammelt werden. Bis 31. August läuft die Aktion, das 9-Euro-Ticket gilt für einen Kalendermonat, also vom 1. bis zum 30. beziehungsweise 31. eines Monats.

Der Vorteil für Abonentinnen und Abonenten: Wer eine GVH Monatskarte, ein Jobticket, eine Seniorenetzkarte besitzt oder das GVH Semesterticket nutzt, muss sich nicht extra eine 9-Euro-Fahrkarte besorgen, das Abo wird bundesweit als Fahrschein anerkannt und kostet in den Monaten Juni, Juli und August jeweils immer nur 9 Euro. Der Monatsbetrag wird automatisch angepasst, auch die Mitnahmeregelung gilt während des Aktionszeitraums zu den gewohnten Zeiten in den GVH Tarifzonen. Schülerinnen und Schüler, die eine Schulfahrkarte haben, dürfen diese im Aktionszeitraum ebenfalls bundesweit als Fahrkarte nutzen.

Erhältlich sind die 9-Euro-Tickets an den Fahrkartenautomaten der ÜSTRA und der Eisenbahnverkehrsunternehmen, in Ser-



Begehrt: Ulf-Birger Franz, Steffen Krach und Elke Maria van Zadel (v.l.) präsentieren das 9-Euro-Ticket.

vice- und Verkaufsstellen, im GVH Kundenzentrum, über die GVH App, im DB Navigator sowie beim Fahrpersonal bei regiobus und der SVG. Allein am ersten Tag wurden im GVH Bereich rund 34.000 Tickets verkauft.

Heiko Rehberg

Besser als gedacht – die Bilanz 2021

Trotz anhaltender Covid-19-Pandemie im vergangenen Jahr ist der Jahresabschluss 2021 der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft aufgrund der Zahlungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm in Höhe von 47,4 Millionen Euro um 30,8 Millionen Euro besser als geplant ausgefallen. In absoluten Zahlen bedeutet dies einen Verlust von 66 Millionen Euro – geplant war ein Minus von 96,9 Millionen Euro. Der Aufsichtsrat der ÜSTRA hatte den Jahresabschluss am 22. April gebilligt.

Die dritte und die vierte Pandemiewelle in Deutschland hatten im vergangenen Jahr Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage. 106,1 Millionen (Vorjahr: ca. 110,0 Millionen) waren 2021 mit den Stadtbahnen und Bussen der ÜSTRA unterwegs – das waren 4 Prozent weniger als 2020. Die Beschlüsse des Gesetzgebers zur Abwendung von Pandemierisiken – eingeschränkter Schulbetrieb, Teilschließung von Kindergärten sowie deutliche Einschränkungen von Veranstaltungen – beeinflussten den

Rückgang. Die Tarifeinnahmen betragen daher im vergangenen Jahr 116,9 Millionen Euro und gingen damit gegenüber dem Vorjahr nochmals um 14,9 Millionen Euro zurück.

Die Bruttoinvestitionen in 2021 in Höhe von 29,9 Millionen Euro waren im Wesentlichen durch Fahrzeugbeschaffungen für die Flotten von Stadtbahn und E-Bussen gekennzeichnet. Der Großbrand auf dem Betriebshof Mittelfeld im vergangenen Jahr schlug mit 1,3 Millionen Euro negativ zu Buche.

Die ÜSTRA konnte ihren Frauenanteil in der Mitarbeiterschaft mit 21,0 Prozent auf dem Vorjahresniveau halten. Das Unternehmen beschäftigte zum Stichtag 31.12.2021 insgesamt 2.304 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter - 73 mehr als im Vorjahr (2.231). Als qualitativ hochwertiger und von der IHK prämiertes Ausbildungsbetrieb beschäftigte die ÜSTRA im vergangenen Jahr insgesamt 110 Auszubildende.

Heiko Rehberg

Busbetriebshof Mittelfeld:

Nach dem Großbrand folgt der große Ausbau

Knapp ein Jahr ist es her: Am 5. Juni 2021 schlugen meterhohe Flammen aus dem Bushallendach auf dem ÜSTRA Betriebshof Mittelfeld. Die Rauchschwaden sind kilometerweit zu sehen. Der Großbrand zerstörte acht Busse sowie einen Teil der Abstellhalle und die darin installierte Elektrobus-Ladetechnik. Es ist einer der schwärzesten Tage in der ÜSTRA Geschichte. Doch inzwischen ist der Betriebshof Mittelfeld wieder einsatzfähig und wird ab Juni sogar ausgebaut.

●● Bereits kurz nach dem Großbrand herrschte im ÜSTRA Busbereich Aufbruchsstimmung. Anstatt die weiße Fahne zu hissen, wurde durch den unermüdlichen Einsatz zahlreicher Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Hilfe anderer Verkehrsunternehmen und die Unterstützung der Deutschen Messe AG innerhalb kürzester Zeit ein provisorischer Betriebshof auf dem Messeparkplatz West 45 installiert. Inzwischen sind zwar alle Fahrzeuge wieder auf den heimischen Betriebshof zurückgekehrt, aber die Erfahrungen mit dem Betriebshof auf dem Messegelände werden für den im Juni startenden Hofumbau in Mittelfeld genutzt.

Das Revival des provisorischen Betriebshofs

Der ÜSTRA Busbereich steht vor großen Herausforderungen: Im Rahmen der Verkehrswende wächst der Fuhrpark. Logisch, dass eine größere Busflotte mehr Stellplatz benötigt. Auf dem bisherigen Angestellten-Parkplatz soll deshalb eine zusätzliche Abstellhalle gebaut werden. Die Elektrobusoffensive schreitet ebenfalls voran, sodass Platz für die benötigte Ladeinfrastruktur geschaffen werden muss. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können ihre Pkw zukünftig auf dem ehemaligen Kleingartengelände parken, das an den Betriebshof grenzt und von der ÜSTRA erworben wurde. Doch bevor es so weit ist, muss der Betriebshof Mittelfeld umgebaut werden. Ein komplexe Aufgabe, da der tägliche Busbetrieb durch die Baumaßnahmen nicht beeinträchtigt werden soll.

Damit der Umbau kostengünstig und zeitoptimiert abläuft, erlebt der provisorische Busbetriebshof, so wie nach dem Brand vor einem Jahr, ein Revival. Erneut werden auf einem Parkplatz der Deutschen Messe AG rund 120 Busse beherbergt. Da der zuletzt genutzte „Ersatzhof“ auf dem Parkplatz West 45 nicht mehr zur Verfügung steht, geht es dieses Mal für die ÜSTRA Busse auf den Parkplatz S 29 im Süden des Messegeländes.

Der Busbetriebshof: mehr als nur ein Parkplatz

Ein Betriebshof ist weit mehr als nur ein Busparkplatz. Der Hof ist die Anlaufstelle für alle Fahrerinnen und Fahrer. Hier beginnt und endet der Dienst und oftmals wird hier die Pause verbracht. Außerdem plant und koordiniert der Hofdienst vor Ort, welcher Bus auf welcher Linie zum Einsatz kommt. Demzufolge müssen auf dem provisorischen Betriebshof im Vorfeld unter anderem Aufenthaltsräume, Toiletten und eine funktionierende Strom- und Internetversorgung installiert werden.

Der Betrieb läuft einfach weiter

Von dem Aufwand im Hintergrund bekommen die ÜSTRA Fahrgäste nichts mit. So lief der ÜSTRA Busbetrieb trotz des Großbrandes im letzten Jahr konstant weiter – ohne erwähnenswerte Ausfälle im Liniendienst. Und genauso soll es auch in diesem Jahr während der Ausbaurbeiten auf dem Betriebshof Mittelfeld sein.

Timo Wegner



Die ÜSTRA und die regiobus setzen auf moderne umweltfreundliche Busse.

ÜSTRA und regiobus kaufen neue Fahrzeuge

Hannovers umweltfreundliche Bus-Offensive

Der klassische Verbrennungsmotor ist im hannoverschen Nahverkehr ein Auslaufmodell. Denn die Unternehmen ÜSTRA und regiobus setzen auf nachhaltige Antriebstechnologien bei ihren Stadtbussen – und haben erneut zahlreiche moderne, umweltfreundlichere Fahrzeuge für Hannovers Straßen bestellt.

●● Bereits seit 2011 kauft die ÜSTRA regelmäßig neue Hybridbusse, um so den Anteil an Dieselfahrzeugen in ihrer Flotte kontinuierlich zu verringern. 2016 testete sie dann erstmals drei Elektrobusse, vier Jahre später wurden die ersten Fahrzeuge im Regelbetrieb in Hannovers Umweltzone eingesetzt. Die Ringlinie 100/200, auf der die ersten eCitaro von Mercedes im Einsatz sind, soll noch in diesem Jahr ausschließlich elektrisch befahren werden. Auch die regiobus hat sich bei ihrer Busneubeschaffung bewusst für moderne Hybridfahrzeuge entschieden – um überschüssige Bremsenergie zu speichern und so den Spritverbrauch und damit auch den CO₂-Ausstoß in ihrem Bediengebiet deutlich zu reduzieren. Insgesamt haben beide Unternehmen dank Fördermitteln des Bundes und des Landes Niedersachsen nun 84 neue Fahrzeuge gekauft, darunter 40 Hybridbusse bei der regiobus sowie 29 eCitaro Elektrobusse und 15 Citaro Hybridbusse bei der ÜSTRA. Die Beschaffung weiterer 26 Fahrzeuge für die ÜSTRA und 33 für die regiobus in 2022 ist geplant – die nächsten Busse stehen schon in den Startlöchern.

Nachhaltig, komfortabel und sicher

Den Fahrgästen wird mit den neuen Bussen modernste und umweltfreundliche Technik geboten. Sie verfügen über eine

Reihe von Komfortmerkmalen wie zum Beispiel kostenfreies WLAN und USB-Anschlüsse. Außerdem sind alle Busse mit Abbiegeassistenten ausgestattet, die das Sichtfeld des Fahrpersonals ergänzen und damit die Verkehrssicherheit auf der Straße erhöhen. Auch Bremsassistenten sind in den neuen Citaro-Fahrzeugen der ÜSTRA verbaut. Alle Fahrzeuge beider Unternehmen verfügen ferner über Mehrzweckbereiche, wo beispielsweise zwei Rollstühle oder Kinderwagen Platz finden. Für sehbehinderte Fahrgäste sorgen farblich abgesetzte, taktile Haltestangen für mehr Sicherheit. Zudem sind die ÜSTRA Fahrzeuge mit einer elektrischen Kassettenrampe als Einstiegshilfe ausgerüstet, eine manuelle Rampe dient als Rückfallebene. Die Busse sind überdies mit Klimatechnik ausgestattet, die im Sommer für ein angenehmes Raumklima sorgt.

Obwohl die Umstellung auf den rein (teil-)elektrischen Busbetrieb noch in vollem Gange ist, erproben die Unternehmen gemeinsam schon die nächste Zukunftstechnologie: Erste Tests mit einem Wasserstoffbus haben bereits stattgefunden, an einer Einsatzstrategie für den öffentlichen Nahverkehr wird intensiv gearbeitet. Denn sowohl die ÜSTRA als auch die regiobus verfolgen gemeinsam im GVH ein Ziel: Hannovers Nahverkehr für die Menschen und die Umwelt nachhaltig zu gestalten und so ihren Beitrag gegen den Klimawandel zu leisten.

Ramona Reichel



HISTORISCH

Luftbild des Betriebshofs Ihmestraße aus den Jahren 1916/17

Herz am Deich

150 Jahre Straßenbahn in Hannover, 130 Jahre ÜSTRA und 130 Jahre Betriebshof Glocksee. Der Blick geht 2022 zurück ins Jahr 1892, an die Ihmestraße und was sich dort hinter den Deichen überaus Zukunftsweisendes tat. Auftakt unserer Historienserie.

Wer in Hannover nach dem Bahnhof Ihmestraße fragt, wird statt einer Antwort fragende Blicke bekommen. Schon die Ihmestraße ist eine Hürde: Es gibt sie seit 1985 nicht mehr. Also auch keinen Bahnhof? Von wegen – hier schlägt das betriebliche Herz der ÜSTRA Stadtbahnen. Denn „Bahnhof Ihmestraße“ – heute Glocksee – ist nicht weniger als eine Keimzelle, war jahrzehntlang das Herz der ÜSTRA und die Ihmestraße erste Adresse in Sachen Nahverkehr. Wo nach dem ersten Grundstückskauf diverse Wagenhallen und ein Dampfkraftwerk, Werkstätten, Lager, Wohnungen und mehr entstanden, befindet sich heute die Stadtbahn-Hauptwerkstatt der ÜSTRA. Der Betriebshof zog 1958 einige Meter weiter ihmabwärts nach „Ohe“ – und hier steht in den Jahren ab 2023 das aktuell wohl größte Neubauvorhaben der ÜSTRA an. Rund um die vergessene Ihmestraße ist also weiter viel Bewegung. Tag und Nacht. Heute und morgen.

Am 2. Juli 1892 unterzeichnete Theodor Krüger einen ersten Kaufvertrag mit dem Oekonom Friedrich Pieper (Ihmestraße 7) über den Kauf des aus vier Parzellen bestehenden Nachbargrundstücks Ihmestraße 6, Gebäude, Garten, Wiese und Hofraum „nebst Zubehör“. Krüger war erster Direktor der gerade erst am 22. Juni 1892 neu gegründeten und am 7. Juli eingetragenen „Actiengesellschaft Straßenbahn Hannover“, der heutigen ÜSTRA. Die residierte anfangs an der Hildesheimer Straße 115, Sitz der Vorgängergesellschaft „The Tramways of

Germany Company“, für die der vormalige Stadtbaurat Krüger – „Nationalität: Preuße“ – bereits seit April 1891 vis-à-vis des Döhrener Turms als Direktor und Bevollmächtigter agierte.

Die „Centrale Glocksee“

An der Ihmestraße am anderen Ende der Stadt muss es ab Sommer 1892 betrieblich und baulich sehr schnell vorangegangen sein: Am Straßenende entstand eine erste Wagenhalle für 32 Motorwagen, nördlich daneben unter großen Anstrengungen die 42 x 38 m messende, 6,50 m hohe „Kraftzentrale“, das Dampfkraftwerk nebst Generatoren. Der Strom wurde von der Straßenbahn selbst benötigt: Krüger forcierte länger schon die „Elektrisierung“ der bisherigen Pferdebahn. Siemens & Halske in Berlin wurde damit bereits am 4. Mai 1892 beauftragt. Ein Jahr später, am 12. Mai 1893, starteten an der Ihmestraße die ersten elektrischen Wagen unter Oberleitung, zunächst auf einer Versuchsstrecke zum Kanonenwall jenseits des Goetheplatzes. Am 19. Mai 1893 dann erlebte die Residenzstadt nach nur zweieinhalb Monaten Bauzeit zwischen Königsworther Platz und Herrenhausen die erste Fahrt der von den Hannoveranern „Lektorsche“ genannten pferdelosen Bahn. Betrieben wurde sie zunächst von Siemens & Halske von der „Centrale Glocksee“ aus. Im Juli schon folgten zwei Oberleitungslinien durch Linden. An der Ihmestraße kaufte die Straßenbahngesellschaft derweil Parzelle um Parzelle – übrigens damals

schon als Nachbar der Wagenerschen Stiftung, deren Grundstück sie seither an drei Seiten umschließt und umschient. Beide begannen buchstäblich auf der grünen Wiese am Rande der Stadt, hinter den Deichen, die das Areal Glocksee gegen Hochwässer von Ihme und ebenfalls naher Leineschleife (be-seitigt 1916/17) schützten.

Noch heute wichtiger Standort

Binnen weniger Jahre nach 1892 sah es rund um die Ihmestraße schon ganz anders aus. Dominierend die Hochbauten aus dem damals im Industriebau topmodernen Stahlfachwerk und die zwei mächtigen Schornsteine des Kraftwerks. Die noch heute bestehenden Betriebswohnungen markierten die Nordgrenze des einstigen Bahnhofs Ihmestraße, die Straße nach Linden – spätere Spinnereistraße – die südliche. Mehrere Wagenhallen gab es, eine samt Werkstatt über einen Wagenaufzug erreichbar im ersten Obergeschoss des mächtigen Baus an der Ecke Glocksee/Ihmestraße – im Erdgeschoss waren dort anfangs Pferdeställe. Die Straßenbahngesellschaft hatte ihren Sitz bis zum Bezug des ÜSTRA Neubaus am Hohen Ufer bis 1961 an der Ihmestraße, unter wechselnden Hausnummern. Die Glockseestraße wurde hier übrigens schon 1948 in Theodor-Krüger-Straße umbenannt – wegen dessen Verdiensten um den Nahverkehr in Hannover und im weiten Umland. Und um die so frühe und erstaunlich nachhaltige Erschließung der Glocksee zu verstehen, wäre hinzuzufügen – was wäre die ÜSTRA heute ohne diesen innenstadtnahen und weiter entwicklungsfähigen Standort mitten im Netz?

Als 1946 das große Februarhochwasser Hannover überflutete, stand auch der Bahnhof Ihmestraße rund eineinhalb Meter tief unter Wasser. Etwas später gab es Pläne, wegen einer vorgesehenen „Ihmeregulierung“ die Fläche zur Hälfte zu räumen – dazu kam es ebenso wenig wie zu einer weiteren Überschwemmung. Heute darf sich die Ihme gegebenenfalls etwas weiter südlich ausbreiten, die Stadtbahnwerkstatt Glocksee

ist sicher. Sie erstreckt sich entlang der kompletten Ihmefront des früheren Betriebshofs Ihmestraße und folgt in den baulichen Abmessungen in etwa der früheren Reihe von Wagenhalle, Werkstätten und Kraftwerk. Zur Orientierung: Die heutige Betriebsleitstelle und die Verkehrsmanagementzentrale „schweben“ dabei in etwa über dem einstigen Maschinenhaus des Dampfkraftwerks, später Teil der Omnibuswerkstatt, dann Elektronikwerkstatt.

Ihme – Lehner – Wolkowa

Nach der Aufgabe der einstigen Ihmestraße wurde eine neue Verbindung zu den ÜSTRA Wohnungen geschaffen, der 1994 benannte Friedrich-Lehner-Weg (ÜSTRA Vorstand 1954 bis 1969). Diese Adresse erhielten auch der Betriebshof Glocksee, die Hauptwerkstatt und der Verwaltungsneubau. Als Lehnerts Tätigkeiten in der Nazizeit – insbesondere in Köln und Leipzig – bekannt wurden, war eine Umbenennung geboten. Die Wahl fiel auf Irina (Ira) Wolkowa: Die verschleppte Ukrainerin hatte im Zweiten Weltkrieg bei der Post in Hannover als Zwangsarbeiterin zu arbeiten. In einer Straßenbahn wurde sie verhaftet und des Lebensmitteldiebstahls beschuldigt. Im Gestapo-Gefängnis Ahlem wurde sie kurz vor Kriegsende ermordet, am 22. März 1945. Dieser 22. März ist in Hannover heute Zwangsarbeiter-Gedenktag.

Tipp zum Schluss: Die Ihmestraße gibt es zwar nicht mehr, aber wer am Knick der Theodor-Krüger-Straße an der Betriebshof- und Werkstatt-Zufahrt in Höhe Haus Nummer 7 ihmwärts schaut, der steht am Eckhaus zur einstigen Ihmestraße. Und sieht geradeaus das bogenförmige Dach des höchsten Werkstattbaus, der die Formen des um 1900 entstandenen und 90 Jahre später abgerissenen Vorgängerbaus architektonisch aufnimmt.

Achim Uhlenhut



Betriebshof Ihmestraße um 1900 mit dem Kraftwerksbau und den Schornsteinen, Werkstatt, Gleisen und allerlei Fahrzeugen. Im Hintergrund die noch heute genutzten Wohnhäuser.



Die Menschen stehen bei der ÜSTRA im Mittelpunkt.

Mehr als nur ein Bekenntnis

Die ÜSTRA übernimmt soziale Verantwortung

Als eine der größten Arbeitgeberinnen in der Region Hannover kümmert sich die ÜSTRA um ihre Mitarbeitenden, als Dienstleisterin im ÖPNV ist sie für ihre Fahrgäste an sieben Tagen in der Woche nahezu 24 Stunden im Einsatz und als Teil der hannoverschen Öffentlichkeit für die Menschen in Stadt und Region ansprechbar. Kurzum: Die ÜSTRA ist die zuverlässige Partnerin für die Menschen in Hannover.

Als Nahverkehrsunternehmen betreibt die ÜSTRA Busse und Stadtbahnen, sorgt für kombinierte und moderne Mobilität in Hannover und der Region, treibt die Verkehrswende tatkräftig

voran und engagiert sich aktiv für den Klimaschutz. Doch da endet ihr Wirkungskreis nicht. Das Unternehmen bekennt sich dazu, soziale Verantwortung zu übernehmen. Für die ÜSTRA

ist das eine Selbstverständlichkeit und ihr soziales Engagement stets ein Gradmesser ihres Handelns. Denn: Die Menschen stehen für die ÜSTRA im Mittelpunkt.

Soziale Arbeitgeberin

Als Arbeitgeberin trägt die ÜSTRA die Verantwortung für inzwischen rund 2.300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dabei bietet das Unternehmen seinen Mitarbeitenden aber weit mehr als nur zukunftssichere Arbeitsplätze. Nicht das Beschäftigungsverhältnis steht im Mittelpunkt, sondern die einzelnen Beschäftigten. Das Unternehmen arbeitet ständig daran, attraktive und chancengleiche Arbeitsbedingungen zu bieten sowie Angebote und Lösungen für flexibles, lebensphasenorientiertes Arbeiten und eine ausgewogene Work-Life-Balance

Die Wünsche und Bedürfnisse der Fahrgäste im Blick

Auch die Fahrgäste möchte die ÜSTRA an ihren Prozessen beteiligen, beispielsweise durch Befragungen der Bürgerinnen und Bürger, durch lokale Marktforschungen zu besonderen Projekten, das Testkundenverfahren oder das jährliche Kundenbarometer von Kantar. Letztere zeigen auf, wo aus Sicht der Kundinnen und Kunden noch Verbesserungsbedarf besteht, was die ÜSTRA Führung genau beobachtet und entsprechende Maßnahmen, wie zum Beispiel höhere Reinigungsintervalle, einleitet.

Aktives Engagement vor Ort

Die ÜSTRA steht für Offenheit, Toleranz und Vielfalt und setzt sich dafür auch aktiv ein. So wird in der (internen wie externen) Kommunikation konsequent auf geschlechtergerechte Sprache Wert gelegt, das Kopftuch wurde als Teil der Dienstkleidung anerkannt und die bundesweite Charta der Vielfalt, die sich für mehr Diversität in der Arbeitswelt ausspricht, unterzeichnet. Die Aufarbeitung ihrer eigenen dunklen Geschichte in der NS-Zeit ist ein weiteres Beispiel dafür, dass sich die ÜSTRA ihrer gesellschaftlichen Verantwortung bewusst ist

„Die ÜSTRA ist sich ihrer Verantwortung bewusst und will als gutes Vorbild vorangehen.“

zu finden. Dazu zählen beispielsweise Teilzeitmodelle für den Übergang in den Ruhestand oder die sogenannte „Leichte Vollzeit“, bei der Mitarbeitende mehr freie Tage erlangen können. Ein umfangreiches betriebliches Gesundheitsmanagement, zum Beispiel in Form eines Betriebsarztes, von gesundem Kantinenessen oder eines eigenen Physiotherapeuten, rundet das Angebot ab.

Darüber hinaus ist es das Ziel der ÜSTRA, allen Menschen den Zugang zum ÖPNV zu ermöglichen. Die langjährige und konsequente Arbeit zur Verbesserung der Barrierefreiheit hat dazu geführt, dass die ÜSTRA bundesweit führend und beispielgebend bei der Gestaltung ihres Angebots ist. Alleinstellungsmerkmale wie der sprechende Fahrkartenautomat oder Busse mit zwei Rollstuhlstellplätzen und zwei Rampen zeichnen das Unternehmen aus (weitere Informationen zu den Aktivitäten der ÜSTRA für mehr Barrierefreiheit lesen Sie auf Seite 9).

Die ÜSTRA fokussiert sich zudem bei der Digitalisierung konsequent auf den Nutzen für ihre Kundinnen und Kunden. Dabei setzt sie auf eine kundenorientierte Betrachtung der Wegekette, bedarfsorientierte Angebote, eine individuelle Fahrgastinformation, moderne Vertriebssysteme, die Optimierung der Kundenservices sowie ein verbessertes Störungsmanagement. Eine verbesserte und regionsweite Anschlussicherung soll ebenfalls dazu beitragen, den Kundinnen und Kunden den Umstieg vom Individualverkehr noch zu erleichtern.

und – wo immer möglich – als gutes Vorbild vorangehen will. Zuletzt setzte das Unternehmen ganz unbürokratisch ein Zeichen für das Impfen gegen das Coronavirus und bekundete auf den Fahrzeugen durch ein blau-gelbes Herz die Solidarität mit den Geflüchteten aus der Ukraine.



In allen Stationen: lebensrettende Defibrillatoren

Nicht zuletzt ist auch das Engagement für die Menschen in der Stadt ein wichtiges Anliegen der ÜSTRA. So gibt es in Zusammenarbeit mit der Stadt Hannover das FrauenNachtTaxi, welches Frauen einen sicheren Heimweg ab der Haltestelle ermöglicht. Zudem hat das Unternehmen in Kooperation mit der Feuerwehr Hannover in allen Tunnelstationen Defibrillatoren installiert, sodass Fahrgästen mit einem akuten Herzinfarkt noch vor Eintreffen der Rettungskräfte geholfen werden kann. Durch ihre Mitarbeit bei dem Projekt „Hannover sauber“ hat sich die ÜSTRA für mehr Sauberkeit und damit einhergehend ein verbessertes Stadtbild stark gemacht.

Ramona Reichel

