

ÜSTRA Profil

Das ÜSTRA Magazin · Ausgabe 3/2023



Baustelle – was nun?

Mit viel Planungseinsatz stellt die ÜSTRA den Verkehr sicher, auch wenn kräftig „gebuddelt“ wird.



Ohne Bauen keine Verbesserungen

Eine zwingende Voraussetzung die allseits propagierte Verkehrswende voranzubringen ist es, die Stadtbahninfrastruktur – das bedeutet vor allem die Schienen und Haltestellen – instand zu halten und weiter auszubauen. Und da sind wir gleich bei der zentralen Aufgabe der infra, der wir uns zusammen mit den zahlreichen Kolleginnen und Kollegen der ÜSTRA sowie den Architektinnen und Architekten der TransTecBau widmen.

Die Investitionen in das Stadtbahnnetz sind dabei so zu planen, dass das Durchschnittsalter aller Anlagen über die Jahre hinweg konstant bleibt. Das ist wichtig, damit die Infrastruktur nicht überaltert und kein Investitionsstau entsteht. Daher sind Jahr für Jahr Investitionen im zweistelligen Millionenbereich zu tätigen. Um die dabei entstehenden Einschränkungen für alle Verkehrsteilnehmenden so weit wie möglich zu begrenzen, finden die größeren Bauvorhaben überwiegend in den Oster-, Sommer- und Herbstferien oder an langen Wochenenden statt.

Insbesondere in diesem Sommer gab es durch zahlreiche Baustellen im Süden und Westen Hannovers Einschränkungen für die Fahrgäste der Stadtbahnlinien 1, 2, 9 und 10. Als Entschädigung für die erduldeten Unannehmlichkeiten können sich die betroffenen Fahrgäste auf die bevorstehenden Fertigstellungen der neu trassierten Gleisanlagen in der Braunstraße, der Badenstedter Straße und der Empelder Straße sowie die bevorstehenden Inbetriebnahmen der Hochbahnsteige Safariweg, Glocksee und Wiesenau freuen. Ebenfalls noch in diesem Jahr wird nach sechsjähriger Bauzeit auch die lang ersehnte Stadtbahnanbindung von Hemmingen fertiggestellt. Am 9. Dezember wird

die neue Stadtbahnlinie 13 erstmalig nach Hemmingen verkehren und über Hannover zum anderen Endpunkt Fasanenkrug pendeln.

Mit der Fertigstellung dieser Bauvorhaben geht der barrierefreie Ausbau des Stadtbahnnetzes weiter voran. Ende 2023 wird das Stadtbahnsystem bereits zu 88 Prozent barrierefrei sein.

Auch in den Laatzer Stadtteilen Rethen und Gleidingen wird momentan kräftig am Stadtbahnnetz gebaut. Dort spüren die Fahrgäste und Anlieger derzeit deutlich, was sich die Verkehrsplaner bereits vor Jahren an Verbesserungen ausgedacht haben. Weil die Schleife der Linie 2 im Norden von Rethen aufgrund der engen Kurvenradien nicht barrierefrei ausgebaut werden konnte, musste ein neuer Endpunkt für die Linie 2 gefunden werden. Dieser entsteht momentan in Gleidingen und so werden ab Sommer 2024 die Menschen an vier Haltestellen in Rethen und Gleidingen von dem zusätzlichen Angebot der Linie 2 profitieren.

Wir wissen sehr wohl, was alle vor Ort bei den Baumaßnahmen aushalten müssen – umso mehr freuen wir uns mit den Anwohnenden und Fahrgästen, wenn die Bahnen rollen und wir ein weiteres Stück der Verkehrswende gemeinsam geschafft haben.

Christian Weske
Geschäftsführer infra Infrastrukturgesellschaft
Region Hannover GmbH



Aufwendig:
Streckenplanung bei Baustellen

6



Startklar:
Der Fahrdienst-Fitmacher

18

Inhalt

- Seite 2 Gästeforum
- Seite 3 Inhalt
- Seite 4 Profilfoto
- Seite 6 Von Bussen und Baustellen
- Seite 10 „Rollenwechsel“ im Hauptbahnhof
- Seite 12 News
- Seite 16 Historisch: Berggasthaus Niedersachsen
- Seite 18 Serie: Hinter den Kulissen

Impressum

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

Verantwortlich: Katja Raddatz

Redaktion: Mandy Hupe (Leitung)
Timo Wegner, Heiko Rehberg

Layout: ÜSTRA Medienservice

Kontakt: presse@uestra.de
T +49 511 1668-3040

Fotos: Florian Arp, ÜSTRA Archiv,
Sammlung Achim Uhlenhut, Adobe Stock

Titelfoto: Florian Arp

Rückseite: Florian Arp

Druck und Auflage:
ÜSTRA Druckerei
Druck 500 Exemplare
E-Mail 700 Exemplare

PROFILFOTO



Rollschuhe und Bus – auf den ersten Blick ist das ein ungewöhnlicher Mobilitätsmix. Tatsächlich kommt diese Kombi aber gar nicht so selten zustande: Die ÜSTRA unterstützt große Sportveranstaltungen in Hannover regelmäßig mit Begleitfahrzeugen oder als Besenwagen, wie bspw. bei der „Skate by Night“ oder auch beim „Hannover Marathon“.

Foto: Florian Arp



Planungsarbeit: Ersatzverkehre und Umleitungen

Von Bussen und Baustellen

Ohne Bauen geht's nicht. Gleise und Straßen müssen instand gehalten werden und auch der Ausbau des Nahverkehrs – seien es barrierefreie Haltestellen oder gar eine Streckenverlängerung – kommt nicht ohne Baumaßnahmen aus. Trotzdem: Der Nahverkehr fährt immer weiter. Wie geht das? Wie stellt die ÜSTRA trotz gesperrter Streckenäste für die Stadtbahn oder großer Baustellen auf dem Fahrtweg des Linienbusses sicher, dass ihre Fahrgäste dennoch ihr Ziel erreichen?

„Planung“ ist die Antwort: Denn keine Baustelle kommt aus dem Nichts. Im Falle von Gleisarbeiten werden sie gemeinsam mit der infra, der Eigentümerin des Stadtbahnnetzes, und der TransTecBau als Auftragnehmerin auf dem sogenannten „Sperrpausenbasar“ ausgehandelt. Im Busbereich sind es nicht nur „eigene“ Baustellen, die es zu umfahren gilt. Wird auf dem Linienfahrweg beispielsweise ein Radstreifen erneuert oder finden dort Kanalarbeiten statt, muss der Bus genau wie alle anderen Fahrzeuge eine Umleitung fahren und vom Regelfahrtweg abweichen – und das will geplant und genehmigt werden. Von den geplanten Baumaßnahmen „auf der Straße“ erfährt der Busbereich durch Baustellenankündigungen der Stadt sowie in regelmäßigen Austauschrunden. Egal, ob Straße oder Schiene: Sobald die Baustellenankündigung vorliegt, gilt es, die besten Alternativen zu finden.

Busse statt Bahnen

Bei der Stadtbahn heißt diese Alternative häufig „Schienenersatzverkehr“, kurz: SEV. Schließlich wird ein Streckenabschnitt

gesperrt, den die Stadtbahnwagen nicht befahren können. Dann kommen Ersatzbusse zum Einsatz. Bei der Planung eines SEV ist das Ziel, die Ersatzbusse möglichst entlang der regulären Stadtbahnstrecke fahren zu lassen und dabei die bestehenden SEV-Haltestellen zu bedienen, die es in direkter Nähe jeder Stadtbahnhaltestelle gibt. Das ist jedoch nicht immer möglich. Das Fahrplanbüro des Stadtbahnbereichs beginnt darum schon zweieinhalb Monate vor Beginn der Sperrpause, den SEV zu planen: Wo kann der Ersatzbus langfahren? Werden Ersatzhaltestellen benötigt, weil die SEV-Haltestelle nicht anfahrbar ist? Wo sind diese zu platzieren? Und wie viele Busse braucht es überhaupt, um die Kapazitäten der Stadtbahn auf dem gesperrten Abschnitt zu ersetzen? Ist das geklärt, bestellen die ÜSTRA Fahrplaner die entsprechenden zusätzlichen Busse und Personal bei der Tochterfirma ÜSTRA Reisen, die für die Disposition von Ersatzverkehren zuständig ist. Parallel erarbeiten die Planer bereits den Fahrtweg und den angepassten Fahrplan der Ersatzbusse, damit die Fahrgäste trotz Ersatzverkehr später eine Verbindungsauskunft, zum Beispiel über uestra.de oder die GVH App, erhalten.

Passt das? Die Baustellenbegehung vor Ort

Egal ob Ersatzbus für den Schienenverkehr oder umgeleiteter Linienbus: Bevor der Ersatzverkehr startet, wird vor Ort überprüft, ob sich die Planungen in die Realität umsetzen lassen. Die ÜSTRA Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Teams Stadtbahn-Fahrtechnik, die die Ersatzmaßnahme mit dem Fahrplanbüro erarbeiten, treffen sich vier Wochen vor Beginn dieser mit der Straßenverkehrsbehörde der betroffenen Kommune, einem Baustellensicherer und dem Bauträger (TransTecBau oder das Team „Strecke“ der ÜSTRA). Hier wird die Maßnahme besprochen, mögliche Engstellen geprüft und die Platzierung der Ersatzhaltestellen geklärt. Falls nötig prüfen die Fahrtechniker den Fahrtweg der Ersatzbusse im Vorfeld mittels einer Probefahrt. Wenn alles passt – im wahrsten Sinne des Wortes – und die neue Fahrstrecke abgestimmt ist, muss die Gesamtmaßnahme von der entsprechenden Straßenverkehrsbehörde genehmigt werden.

Das gilt auch für umgeleitete Linienbusse: Müssen sie ihren Regelfahrtweg verlassen, weil eine Baustelle oder Sperrung zu umfahren ist, wird der Umleitungsfahrtweg ebenso im Vorfeld „getestet“ und anschließend von der jeweiligen Straßenverkehrsbehörde und von der Region Hannover als Auftraggeberin genehmigt. Bei Maßnahmen, die länger als ein halbes Jahr dauern, wird zudem noch eine Zusatzgenehmigung der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) eingeholt. Genehmigt werden müssen beispielsweise die Position von Ersatzhaltestellen oder temporäre Parkverbotszonen für Pkw, damit die bis zu 18 Meter langen Busse einen bestimmten Umleitungsweg fahren können. Ohne Genehmigung ist es nicht möglich, über einen längeren Zeitraum von den konzessionierten Linienfahrwegen und der gesetzlichen Beförderungs- und Betriebspflicht auf der jeweiligen Strecke abzuweichen.

Wie wird der Fahrgast informiert?

Sobald die Genehmigungen vorliegen, geht es an die Kommunikationsvorbereitung. Um sicherzustellen, dass kein Fahrgast

später vergeblich an der Haltestelle auf die Bahn oder den Bus wartet, wird nun der Bereich „Fahrgastinformation“ eingeschaltet. Die Mitarbeitenden sind sowohl in der digitalen als auch in der „echten“ Welt unterwegs: In der elektronischen Fahrplanauskunft (efa) hinterlegen sie Meldungen für die betroffene Linie bzw. den entsprechenden Streckenast. Diese erhält der Fahrgast dann zum Zeitpunkt der Umleitung bzw. des Ersatzverkehrs, sobald er sich eine digitale Fahrtauskunft (z. B. in der GVH App oder auf uestra.de) für die betroffene Strecke einholt. Damit die Fahrtauskunft trotz Ersatzverkehr oder Umleitung verlässlich bleibt, sind dort auch die neuen Fahrzeiten der Busse eingepflegt. Zusätzlich werden diese angepassten Fahrpläne sowie ggf. Hinweise zur Wegeleitung auch für die (Ersatz-)Haltestellen aufbereitet.

Jetzt ist es fast geschafft. Kurz bevor die Strecken gesperrt werden und die Umleitungs- bzw. Ersatzmaßnahmen in Kraft treten, stehen die letzten Schritte an: Das „Team Haltestellen“ platziert die Ersatzhaltestellen, und die erarbeiteten Fahrpläne für die Maßnahme werden ausgehängt. Das Fahrpersonal wird mittels interner Bekanntmachung auf die anstehenden Veränderungen hingewiesen. Informiert werden nun auch die Kundinnen und Kunden: Die Fahrgastinformation schaltet die Meldungen in der digitalen Fahrtauskunft scharf und die externe Kommunikation informiert per Pressemitteilung und über die Social-Media-Kanäle. So taucht eine Ankündigung der Maßnahme beispielsweise auch in den Zeitungen und im Fahrgastfernsehen auf.

Mit Beginn der Umleitung oder des SEV übergeben die Fahrtechniker aus dem Bus- bzw. Stadtbahnbereich die jeweilige Maßnahme an die Verkehrssteuerung, also den Betriebsbereich, der für das Tagesgeschäft zuständig ist. Ab jetzt sind die Betriebsleitstelle sowie ihr „verlängerter Arm“, die Funkwagen, für den Ablauf verantwortlich. Die Fahrplaner und Fahrtechniker der beiden Betriebsbereiche arbeiten unterdessen schon an den nächsten Umleitungsmaßnahmen, um das Streckennetz in Schuss zu halten und noch weiter zu verbessern.

Mandy Hupe und Timo Wegner



Ersatz für die Bahn oder die reguläre Haltestelle: Trotz Baustelle erreichen die Fahrgäste ihr Ziel.

Stadtbahnbetrieb betroffen

Zuständig:
Fahrplanbüro/Fahrtechnik Stadtbahn

Es muss ein Schienenersatzverkehr geplant werden



Planung: 2 Monate vor Beginn der Maßnahme

- Wie viele Ersatzbusse werden benötigt?
- Wo sollen sie langfahren?



Vor-Ort-Begehung:
4 Wochen vor Beginn der Maßnahme:

Fahrtechnik Stadtbahn



Straßenverkehrsbehörde der Kommune

Baustellensicherung

Durchführender Bauträger (z. B. TransTecBau)

Bestellung der zusätzlichen Busse
für den Ersatzverkehr bei ÜSTRA Reisen



Fahrtechnik Stadtbahn legt den Plan zur Genehmigung vor



Straßenverkehrsbehörde der Kommune

Ausgangspunkt: Baustellenankündigung

Art der Baustelle, z. B.:

- Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen
- Fahrbahnsanierung
- Kanalarbeiten
- Radwegausbau

Genehmigung
durch zuständige Behörde/-n



Erarbeitung der Fahrgastinformation



Kommunikation der Maßnahmen

- Pressemitteilung
- Meldungen in digitaler Fahrauskunft
- Verbreitung über Social-Media-Kanäle und uestra.de
- Änderung der Aushangfahrpläne
- Ggf. Aufstellung Ersatzhaltestelle



Die Maßnahme dauert länger als 6 Monate:
Landesnahverkehrsgesellschaft



Region Hannover



Straßenverkehrsbehörde der Kommune

Fahrtechnik Stadtbahn legt den Plan zur Genehmigung vor

Planung von Umleitungen und Haltestellenverlegungen:
Was, wann, wo und welche Haltestellen?



Vor-Ort-Begehung

- „Probefahren“ der möglichen Umleitungswege
- Skizze wird erstellt

Start der Maßnahme: SEV/Umleitung

Umleitung

Es muss eine Umleitung/
Haltestellenverlegung geplant werden

Busbetrieb betroffen

Zuständig:
Fahrtechnik Stadtbus

Umleitung



Schon erneuert: Die Drillingstreppe am Hauptbahnhof ist bereits mit einer LED-Wegeleitung ausgestattet.

Bauarbeiten für moderne Rolltreppen in der Tunnelstation „Hauptbahnhof“

Wenn die Rolltreppen nicht mehr rollen

„Rollentausch“ in der Tunnelstation „Hauptbahnhof“: Große Bauzäune begrüßen aktuell die Fahrgäste, die aus der Stadtbahn in Richtung Bahnhofshalle des hannoverschen Hauptbahnhofs unterwegs sind. Seit Mitte Juni werden an einer der meistfrequentierten Tunnelstationen im Stadtbahnnetz die Rolltreppen ausgetauscht.

„Rollentausch“ in zwei Phasen

Der Rolltreppentausch an der Station „Hauptbahnhof“ ist eine umfangreiche und komplizierte Baumaßnahme, die sowohl für alle Fahrgäste als auch für die ÜSTRA und die infra – als Eigentümerin der Tunnelstationen – eine große Herausforderung darstellt.

Da das Fahrgastaufkommen – gerade in Richtung Bahnhofshalle – durchgehend hoch ist, wurde bei den vorbereitenden Planungen entschieden, den „Rollenwechsel“ in zwei Phasen aufzuteilen. Dadurch dauern die Arbeiten zwar länger, aber den Fahrgästen der insgesamt sechs Stadtbahnlinien, die unter dem Hauptbahnhof halten, stehen während der Bauarbeiten zumindest zwei Rolltreppen zur Verfügung – jeweils eine Treppe auf dem Bahnsteig in Fahrtrichtung stadtauswärts und eine Treppe in Fahrtrichtung stadteinwärts.

Die erste Bauphase hat Mitte Juni begonnen und wird Mitte August abgeschlossen. Der Beginn der zweiten Bauphase ist

für Ende August geplant und wird bis voraussichtlich Anfang November 2023 dauern.

Für den Austausch und die Sanierung der Fahrtreppen – so der betriebliche Fachbegriff – bedarf es einer langfristigen Planung: Rund anderthalb Jahre bevor die Treppen ausgetauscht werden, beginnen die Vorbereitungen. Bei den Planungen sitzen viele Parteien mit am Tisch: An der Baumaßnahme in der Tunnelstation „Hauptbahnhof“ sind neben der infra als Eigentümerin und Auftraggeberin der Sanierung sowie der ÜSTRA als Projektleiterin auch noch beispielsweise die Deutsche Bahn, die Landeshauptstadt Hannover und die Hannover Region Grundstücksgesellschaft (HRG) involviert. Zudem muss ein Hersteller für die neuen Rolltreppen per Ausschreibung gefunden und ein Dienstleister für den eigentlichen Austausch beauftragt werden.

Während Hannover schläft, werden die neuen Treppen eingesetzt

Wenn an einer Tunnelstation eine Rolltreppe getauscht wird, dann meistens unter schwierigen Bedingungen. Schließlich

muss der meterlange und tonnenschwere Koloss irgendwie in die enge unterirdische Grube am Hauptbahnhof gebracht werden. Nachdem die erste alte Rolltreppe demontiert und abtransportiert wurde, lieferte ein ÜSTRA Arbeitswagen per Lore die erste neue Treppe in riesigen Teilstücken in die Tunnelstation. In einer „Nacht-und-Nebel-Aktion“ wurden die Rolltreppenelemente von der Lore gehievt und anschließend mit Kranunterstützung passgenau in die vorgesehene Grube gesetzt. Das bedeutet: wenig Platz und wenig Zeit. Der Einsatz für eine neue Treppe am Hauptbahnhof dauert in der Regel eine Nacht und findet während der nächtlichen Betriebspause statt, um den Fahrgastbetrieb tagsüber nicht zu stören.

Demontage und Montage während des regulären Stadtbahnbetriebs

Die Arbeiten rund um die Anlieferung der neuen Treppe, also während der Demontage beziehungsweise Montage, laufen überwiegend parallel zum regulären Stadtbahnbetrieb. Das bedeutet für die Bauarbeiter vor Ort harte körperliche Arbeit, die auch noch auf engstem Raum abläuft. Denn während der gesamten Bauzeit bleibt jeweils eine Rolltreppe zwischen der Tunnelstation und der Verteilerebene des Hauptbahnhofs nutzbar. Außerdem grenzt eine Stufentreppe direkt an die Baustelle zur neuen Fahrtreppe. Für Fahrgäste, die auf Barrierefreiheit angewiesen sind oder die beispielsweise schweres Gepäck transportieren, stehen am Stationszugang am Raschplatz, auf der gegenüberliegenden Stationsseite, weitere Rolltreppen und Aufzüge zur Verfügung.

Warum überhaupt neue Treppen?

Die Rolltreppen in der Station „Hauptbahnhof“ gehören zu den meistgenutzten Treppen im Streckennetz. Egal ob Pendlerin-

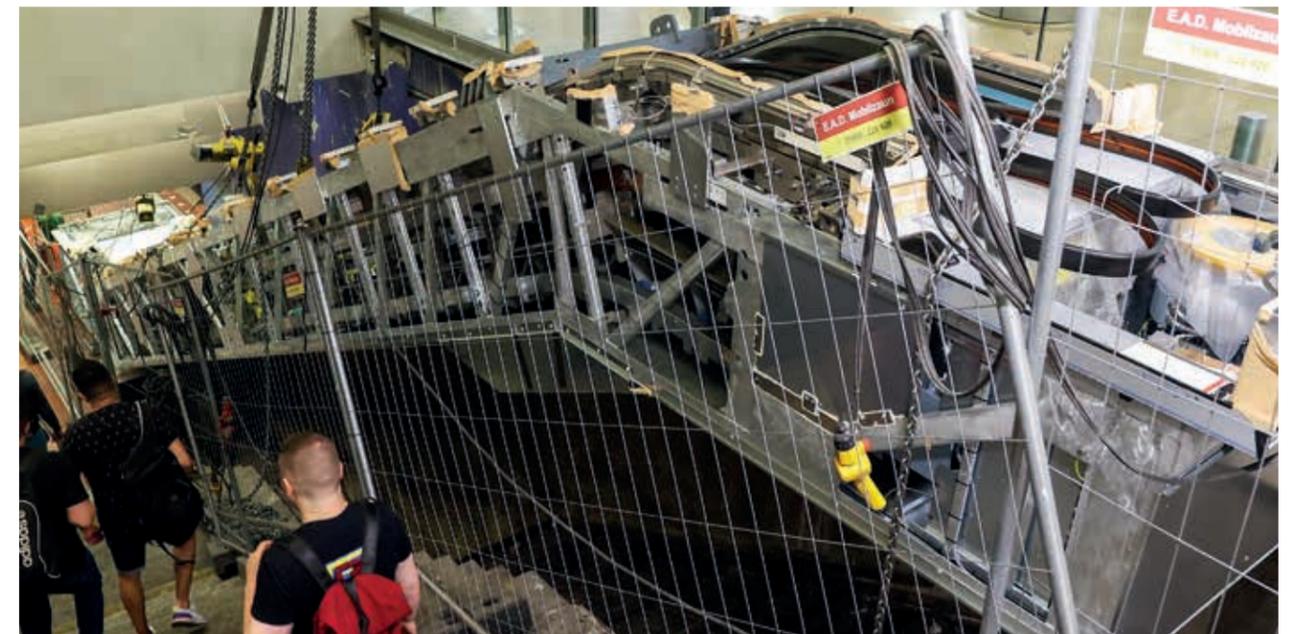
nen und Pendler auf dem Weg zur oder von der Arbeit, Touris mit Reisekoffern oder Nachteulen auf dem Weg zur Party: Die Rolltreppen am Hauptbahnhof laufen fast rund um die Uhr. Schmutz, Abfall und Materialverschleiß bleiben bei der langen und intensiven Betriebszeit nicht aus. Trotz regelmäßiger und umfangreicher Wartung beeinflussen die genannten Faktoren die Nutzungsdauer der Rolltreppen. Sie beträgt bei den Anlagen in den hannoverschen U-Bahn-Stationen stolze 25 Jahre. Dann müssen allerdings neue Treppen her.

Moderne Rolltreppen mit moderner Technik

Die neuen Rolltreppen an der Station „Hauptbahnhof“ werden auf dem neusten Stand der Technik sein – und davon profitieren auch die Fahrgäste. Die neuen Anlagen besitzen zum Beispiel eine sogenannte Antrittsbeleuchtung, die den Fahrgästen durch LED-Streifen schon aus weiter Entfernung zeigt, welche Treppe zu nutzen ist. Je nach Fahrtrichtung leuchten die Seiten der Antrittsbereiche rot oder grün.

Die Rolltreppenerneuerung an der Station „Hauptbahnhof“ ist allerdings noch lange nicht die letzte: Die Sanierungsarbeiten sind Teil eines mehrjährigen Austauschprogramms. Im letzten Jahr wurden die benachbarten Rolltreppen – die sogenannten Drillingstreppe – im Hauptbahnhof getauscht. Zuvor gab es spektakuläre Austauscharbeiten an der Station „Werderstraße“ und an der längsten Rolltreppe im Streckennetz am „Kröpcke“. Wenn die Arbeiten in der Tunnelstation „Hauptbahnhof“ abgeschlossen sind, geht es also noch weiter. Als Nächstes werden an den Stationen „Waterloo“, „Aegidientorplatz“ und „Markthalle“ die Treppen getauscht. Die Planungen für den nächsten „Rollentausch“ laufen im Hintergrund bereits auf Hochtouren.

Timo Wegner



Demontage und Montage der Rolltreppen laufen parallel zum Stadtbahnbetrieb mit Fahrgästen.



Ein Bild aus der Vergangenheit: Der Endpunkt „Rethen“ und die dazugehörige Wendeschleife befinden sich bereits im Rückbau.

Neuer Endpunkt

Die Linie 2 fährt ab Sommer 2024 von „Alte Heide“ bis „Gleidingen“

Die gelben Absperrungen gehören fast schon zum Stadtbild von Rethen, denn der barrierefreie Ausbau der Stadtbahnlinie 2 der ÜSTRA erfordert seit einigen Monaten umfangreiche Baumaßnahmen. Seit dem 23. Juli 2023 fahren die Stadtbahnen nun nicht mehr durch die Schleife und damit zum alten Endpunkt in Rethen. Ab Sommer 2024 endet die Linie 2 in Gleidingen.

Die Stadtbahn wird so für die Fahrgäste in den südlichen Gemeinden noch attraktiver. Mit einer ganzen Reihe von Baumaßnahmen und Investitionen wird die Bedeutung als umweltfreundliches und zukunftsträchtiges Verkehrsmittel unterstrichen. Denn die Region Hannover will die Verkehrswende voranbringen und setzt dabei ganz besonders auf den öffentlichen Nahverkehr.

Neue barrierefreie Haltestelle: „Pattenser Straße“

Der Ausbau erfordert eine Vollsperrung der Hildesheimer Straße, die voraussichtlich im November beendet sein wird. Nachdem zuerst die Rohre für Trinkwasser, Gas und Elektroleitungen in dem Abschnitt, in dem der Hochbahnsteig entsteht, neu verlegt wurden, folgten wenig später auf der westlichen Straßenseite die Fahrbahn sowie Fuß- und Radweg. Außerdem wurde mit dem Gleisbau begonnen. Für die Stadtbahngleise ist eine andere Lage notwendig, weil der neue Hochbahnsteig zwischen die beiden Schienenstränge gebaut wird. Von dem Mittelhochbahnsteig „Pattenser Straße“ kann dann in die Stadtbahnen Richtung Sarstedt oder Richtung Hannover barrierefrei eingestiegen werden. Dafür wurden die beiden Halte-

stellen „Rethen/Nord“ und der alte Endpunkt der Linie 2 zusammengelegt.

Neue Nutzung der alten Stadtbahnschleife

Eine längere Unterbrechung des Stadtbahnverkehrs war im Zeitraum 24. Juli bis 10. August nötig – und bildete damit auch den Abschied vom Stadtbahnverkehr in der Schleife Rethen. Während der Sperrpause wurden die Gleise in der Wendeschleife ausgebaut. Von November bis Frühjahr 2024 entsteht dort etwas ganz Neues: Die Wendeschleife wird zu einem P+R-Platz. Gut 30 Parkplätze stehen dann zur Verfügung, um Autos abzustellen und mit dem Nahverkehr in die Landeshauptstadt zu fahren.

Parallel laufen auch die Bauarbeiten am neuen Endpunkt Gleidingen. Ab Sommer 2024 ist die ÜSTRA Stadtbahnlinie 2 dann zwischen den Haltestellen „Alte Heide“ und „Gleidingen“ komplett barrierefrei ausgebaut und der Ortsteil wird weiterhin mit zwei Linien an die Landeshauptstadt angebunden.

Christine Wendel

Hackerangriff im März

Polizei findet ÜSTRA Daten im Darknet

Der Hackerangriff auf die IT-Systeme beschäftigt die ÜSTRA weiter – und wird dies auch noch in den kommenden Monaten tun. Nachdem forensische Untersuchungen zunächst keine Hinweise auf einen Datenabfluss ergeben hatten, wurde die ÜSTRA mittlerweile von der Polizeidirektion Hannover darüber informiert, dass dem Unternehmen zuzuordnende Daten im sogenannten Darknet aufgetaucht sind.

Die ÜSTRA hat diese Erkenntnis umgehend der Landesbeauftragten für den Datenschutz gemeldet und steht mit der Datenschutzbehörde sowie der Polizeidirektion und deren Abteilung für Cyberkriminalität seit dem Angriff am 31. März im intensiven Austausch. Ziel ist es, die Auswirkungen zu minimieren.

Nach wie vor gibt es keine Erkenntnisse darüber, ob Kundendaten wie zum Beispiel aus dem Bereich Abonnementverwaltung im Großraum-Verkehr Hannover (GVH), der von der ÜSTRA administriert wird, betroffen sind. Die ÜSTRA hat nach Bekanntwerden des Datenabflusses alle Kundinnen und Kunden, die im März 2023 ein GVH Abo besaßen, sowie alle Mitarbeitenden ausführlich über den Vorfall und mögliche Risiken informiert. Außerdem wurde eine extra Mailadresse für Fragen von Kundinnen und Kunden eingerichtet; auf der Internetseite gvh.de werden die wichtigsten Fragen rund um das Thema beantwortet.

Beim Cyberangriff Ende März waren mit einer sogenannten Ransomware Dateien auf Servern und Endgeräten verschlüsselt worden. Als KRITIS(Kritische Infrastruktur)-Unternehmen erfüllt die ÜSTRA besonders hohe IT-Sicherheitsstandards mit zahlreichen technischen und organisatorischen Maßnahmen.

Entsprechend konnten in der Vergangenheit derartige Virenangriffe erfolgreich abgewehrt werden. Tatsächlich wurde die Ausbreitung auf einen erheblichen Teil der Systeme auch am 31. März verhindert. Beispielsweise konnte der gesamte Betriebsbereich geschützt werden, Busse und Stadtbahnen der ÜSTRA fuhren die gesamte Zeit ohne größere Beeinträchtigungen für die Fahrgäste. Weil es sich jedoch laut Forensik-Experten um eine besonders aggressive und professionelle Schadssoftware handelt, die von den gängigen Virenscannern nicht erkannt werden konnte, waren und sind die Folgen für die ÜSTRA dennoch beträchtlich.

Heiko Rehberg



Auffällig: Die aktuelle Recruiting-Kampagne ist in ganz Hannover präsent – und auf den Heckflächen der Busse sogar unterwegs.

Neue Recruiting-Kampagne

Traumjob? Inklusive!

Auf der Suche nach neuen Mitarbeitenden hat die ÜSTRA im Sommer einen aufmerksamkeitsstarken Aufschlag gemacht: In und um Hannover wirbt sie mit einer groß angelegten Kampagne für Jobs im Fahrdienst – starke Motive inklusive!

● Bis 2030 müssen bei der ÜSTRA rund 1.000 Stellen neu besetzt werden, die meisten davon im Fahrdienst. Zudem werden allein für den On-Demand-Dienst sprinti noch in diesem Jahr über 40 neue Fahrerinnen und Fahrer gebraucht. Angesichts des Fachkräftemangels und der Konkurrenz auf dem Arbeitsmarkt keine leichte Situation.

Mit der neuen crossmedialen Kampagne will das Unternehmen mit augenzwinkernden Headlines und Motiven auf die besonders attraktiven Seiten des Jobs aufmerksam machen. Die Idee: Beim Arbeiten im Fahrdienst gibt es jede Menge inklusive (z. B. den Dienstwagen, volles Gehalt von Anfang an oder das Sightseeing mit Blick auf Hannovers Highlights). Auf Bus-Heckflächen und Stadtbahnen, LED-Bikes und Bierdeckeln, bei YouTube, Google und Social Media, aber auch mit klassischer Printwerbung in der Zeitung sucht die ÜSTRA so nach mehr Fahrpersonal. Zudem können sich Interessierte dank eines

optimierten Bewerbungsprozesses und einer extra Landingpage innerhalb von nur 60 Sekunden online bewerben.

„Bereits in den ersten Tagen nach Kampagnen-Start gingen mehr Bewerbungen als in vergleichbaren Zeiträumen ein, sodass wir optimistisch sind, dass unser Plan aufgeht. Wir hoffen, möglichst vielen der Interessierten einen Arbeitsvertrag anbieten zu können“, resümiert Recruiting-Chef Danijel Majstorovic.

Die Gesichter der Kampagne sind echte Mitarbeitende, die selbst am Steuer sitzen und als Quereinsteigende in den Fahrdienst fanden. Für Sabrina Selle ist es eine Selbstverständlichkeit, für die ÜSTRA vor der Kamera zu stehen. „Ich arbeite gerne hier und identifiziere mich mit dem Unternehmen. Es macht mich stolz, wenn durch meine Bilder neue Kolleginnen und Kollegen gefunden werden“, freut sich die Stadtbusfahrerin.

Ramona Reichel



Ausgezeichnet

Die ÜSTRA steht für Vereinbarkeit von Beruf und Familie

● Die ÜSTRA ist eine familienfreundliche Arbeitgeberin. Dies sieht auch das Audit berufundfamilie unter der Schirmherrschaft von Bundesfamilienministerin Lisa Paus so und hat das Unternehmen auch in diesem Jahr wieder mit dem Zertifikat berufundfamilie ausgezeichnet. Konkret wurde die ÜSTRA bei der Zertifikatsverleihung im Juni für das „Engagement für eine nachhaltige familien- und lebensphasenbewusste Personalpolitik bzw. familiengerechte Arbeits- und Studienbedingungen“ gewürdigt.

Schon seit mehr als 15 Jahren arbeitet die ÜSTRA erfolgreich mit dem Audit berufundfamilie und damit strukturiert an einer Verbesserung der Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben, wobei die gelebte Vereinbarkeit von Beruf und Familie einen großen Stellenwert für die Mitarbeitenden hat. Die ÜSTRA wurde nun bereits zum sechsten Mal für berufundfamilie zertifiziert, die nächste Reauditierung steht für 2025 an.

Für das Unternehmen ist Familienfreundlichkeit ein elementarer Teil aller Personalbemühungen, weshalb es ihr wichtig ist, die Vereinbarkeit als Teil der Unternehmenskultur zu festigen. Im Kern der Bemühungen stehen beispielsweise verschiedene (Alters-)Teilzeitmodelle, welche fortlaufend ausgeweitet werden

sollen, variable Arbeitszeitgestaltung, Homeoffice-Angebote oder Unterstützung in der Kinder-Ferienbetreuung. Für junge Eltern bietet das Unternehmen ein Eltern-Kind-Zimmer mit Büroarbeitsplatz an und begleitet die Mitarbeitenden während der Elternzeit mit einem Kontakthalteprogramm, sodass der aktive Wiedereinstieg ins Unternehmen angenehm gelingen kann. Eltern und auch pflegende Angehörige können zudem durch die Kooperation mit dem pme Familienservice individuelle Betreuung und Beratung erhalten.

Das ehemals von der Gemeinnützigen Hertie-Stiftung initiierte Audit berufundfamilie ist ein Managementinstrument, welches Unternehmen dazu nutzen, ihre Personalpolitik an den Bedürfnissen von Familien und verschiedenen Lebensphasen der Mitarbeitenden auszurichten.

Ramona Reichel



HISTORISCH

Traditionell lud die Straßenbahn Hannover ihre Gäste nach „Niedersachsen“ ein. Hier: Erinnerung an den Straßenbahnberufsgenossenschaftstag, 14. Juni 1901.

Ein Ausflugsziel der Straßenbahn in reinsten Gebirgsluft

Herausragend

Vor 125 Jahren war die junge Straßenbahn Hannover AG mitten im größten Aufbruch ihrer Geschichte: Das Netz wuchs weit hinaus ins Umland, alles elektrisch, alles an der erwarteten Nachfrage orientiert. Um diese zu fördern, gab es eine ganz besondere Idee.

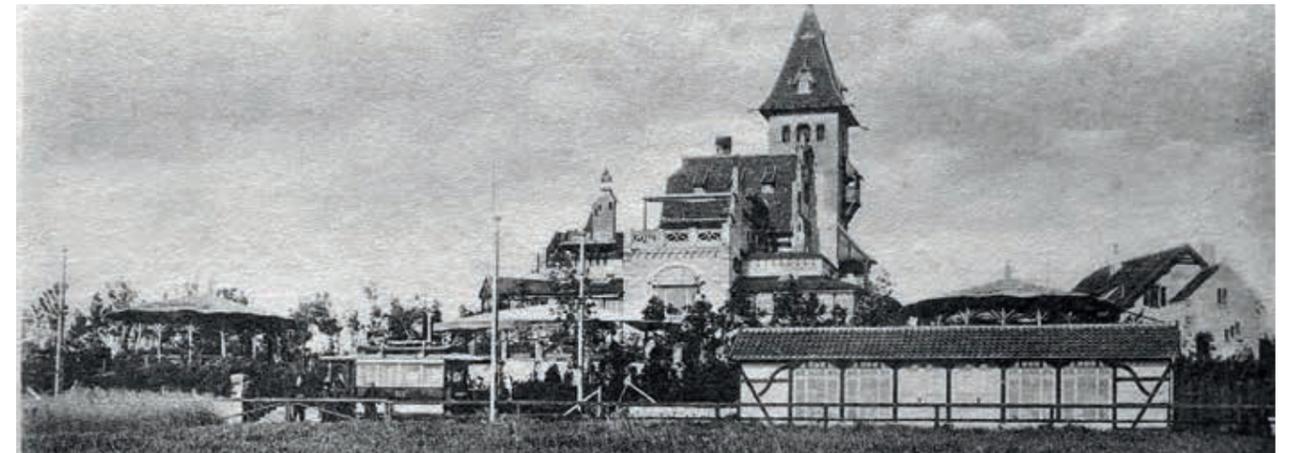
● Vor 125 Jahren stellte die Straßenbahn Hannover AG ihr beeindruckendes „Berggasthaus Niedersachsen“ auf dem Gehrden Berg fertig. Ein erstklassiges Ausflugsziel, per Straßenbahn in nur 45 Minuten ab Hannovers Stadtmitte direkt zu erreichen. „Reinste Gebirgsluft. Angenehmer Aufenthalt. Weite Fernsicht“ – so warb das „vornehme, vorzügliche Restaurant“ für sich, ferner mit „Diners, Soupers zu jeder Tageszeit. Weine erster Firmen.“. Eines von mehr als 20 Ausflugslokalen in und um Hannover, aber ein besonderes, herausragend in jeder Hinsicht.

„Niedersachsen“ – die Namensgebung hatte eher volkstümlichen Hintergrund, ein Land dieses Namens gibt es ja erst seit 1946 – hatte von Anfang an Straßenbahnanschluss, weil eben von der Straßenbahngesellschaft unter Leitung ihres Gründungsdirektors Theodor Krüger zur „Hebung des Verkehrs“ errichtet. Am 22. Mai 1898 war die Strecke der späteren Linie 10 von „Sieben Trappen“, einem Lokal bei Benthe, über Gehrden Mitte hinaus und hinauf bis zum Gehrden Berg in Betrieb genommen worden.

Die Bergstrecke endete auf der dem Deister zugewandten Westseite des Gehrden Berges unterhalb des Berggasthauses. Von der Haltestelle aus galt es eine mächtige Freitreppe

zu nutzen, das stolze dreigeschossige Berggasthaus auf 138 Metern über dem Meeresspiegel – reinsten Gebirgsluft! – stets im Blick. Abwechslungsreich war seine Ausstattung, zu der auch von Hannovers Stadtgartendirektor Julius Tripp als Mischung aus Barock- und Landschaftsgarten gestaltete, weitläufige Anlagen mit Obstwiesen, Park und Waldpartien mit Aussichtsplateau gehörten. Drei Tennisplätze befanden sich dort, wo seit Jahrzehnten der Parkplatz liegt. Die Straßenbahn erhielt zwei große Fachwerk-Wartehallen. Das Hauptgebäude im Historismus der Jahrhundertwende, „teilweise in der Eigenart eines niedersächsischen Bauernhauses und der eines Tiroler Schlosses gehalten“ (Wiener Bauindustriezeitung, 1906), bestach durch seine Vielfalt, im Baukörper wie in der Gestaltung als Massivbau mit Fachwerk.

Wer vom Berggasthaus hinab zur Straßenbahn-Haltestelle stieg oder durch den Garten lustwandelte, hatte die beworbene „großartige Fernsicht auf den Deister“ vor sich. Die Fahrt über die für alle Zeiten höchstgelegene Strecke der hannoverschen Straßenbahn war sicher ein besonderes Vergnügen. Dass die nur schwach motorisierten ersten elektrischen Wagen die Steigungen von bis zu 5 % voll besetzt bewältigten, muss erstaunen. Oben auf dem Berg hatte die Straßenbahn



Westseite des noch ziemlich kahlen Gehrden Berges mit Straßenbahn, Pavillons und Wartehalle (rechts vorn). Diese Ansichtskarte ist das einzig bekannte Fotodokument dieser Stelle mit Straßenbahnwagen.

Hannover AG ganz erheblichen Grundbesitz erworben. In Gehrden besaß sie zum Jahresende 1899 mehr als 175.000 Quadratmeter, in Hannover an acht Stellen insgesamt „nur“ knapp 100.000 Quadratmeter. Die dokumentierte Idee: Auf dem Gehrden Berg sollte auf 14 Hektar neben dem Berggasthaus mit seinem 2,5-Hektar-Park eine weitläufige Villenkolonie entstehen. Dazu kam es zwar nicht, aber Straßenbahn und Berggasthaus sowie private Villen entlang der Strecke sind wohl ein Grund dafür, dass Teile von Gehrden bis heute als bevorzugte Wohnlage gelten.

Rund 15 Jahre lang war das Restaurant sehr beliebt, sah oft Tausende Gäste zugleich. Dann wurde die Geschichte, auch durch die beiden Weltkriege bedingt, wechselvoll (siehe Kasten).

Der Betrieb als Gaststätte und Hotel endete 1954. Die Gründe wechselten: Baumängel, Wasser-, Brand- oder Bauschaden,

nicht zu beseitigender Hausschwamm. „Niedersachsen“ war aber wohl der damaligen ÜSTRA schlicht zu alt und zu teuer, ließ sich nicht rentabel bewirtschaften. Abgebrochen wurde der äußerlich unbeschädigte stolze Bau nach einigen Jahren Leerstand dann Ende 1959. Somit verschwand das große Berggasthaus noch vor der Straßenbahn, mit der es 1898 gekommen war: Die letzte „10“ verließ Gehrden am 3. Juli 1961.

Es blieb dennoch ein „Berggasthaus Niedersachsen“, seit den 1950er-Jahren eingerichtet in der vormaligen „Gartenhalle“. Die wurde 1987 äußerlich originalgetreu und umfassend restauriert, baulich erweitert und steht, ebenso wie der 1993 und 2002 wieder hergerichtete Park, unter Denkmalschutz. „Niedersachsen“ mit seinen bis zu 200 Plätzen draußen – früher waren es 2.000 – ist weiter ein bekanntes Ausflugsziel, ein Begriff seit nunmehr 125 Jahren.

Achim Uhlenhut

Wechselnde Nutzungen

- 1914/15: Wöchnerinnenheim für Frauen in den Krieg gezogener Mitarbeiter
- 1919: wieder Restaurantbetrieb
- 1935: Überlegungen zum Weiterbetrieb als Sanatorium oder als Erholungsheim für Angestellte
- 1939: Ende der Bewirtschaftung. Das Gebäude diente nun als Lazarett und „Ausweichkrankenhaus“
- 1945: Beschlagnahme durch die Militärregierung: Wiedernutzung als Krankenhaus, später als Kinderheim
- 1949: Beschlagnahme aufgehoben, ÜSTRA öffnet das Haus nach Renovierung wieder als Urlaubsheim für die Belegschaft (14-tägiger kostenfreier Sonderurlaub im Haus)
- Ostern 1949: Wiedereröffnung der Gaststätte
- Juli 1949: Wiederaufnahme der 1910 begründeten Tradition mehrtägiger Betriebsfeste „auf Niedersachsen“
- 1953: öffentliche, wöchentliche Kaffeefahrten mit der „Niedersachsenbahn“, mit Wanderung ab Betriebshof Gehrden



Schönes Postkartenmotiv: Vom Berggasthaus Niedersachsen gingen viele Grüße hinaus ins Land, farbenfrohe Lithografie von 1905.



Andreas Görlich ist ÜSTRAner durch und durch.

Andreas Görlich macht Kolleginnen und Kollegen für den Fahrdienst fit

„Im Herzen für immer Busfahrer“

Wer bei der ÜSTRA im Liniendienst Bus fahren möchte, wird früher oder später auch Andreas Görlich kennenlernen. Als einer von vier Ausbildern übernimmt er in der ÜSTRA Fahrerakademie die innerbetriebliche Ausbildung angehender Busfahrerinnen und Busfahrer. Er ist einer der Kollegen, der durch seine sympathische und freundliche Art die ÜSTRA zu einem angenehmen Arbeitsort macht – und das unaufdringlich und authentisch.

Sein Lachen ist ansteckend und seine gute Laune schon von Weitem zu erkennen: Andreas Görlich ist seit 32 Jahren – seit 1991 – bei der ÜSTRA und das bis heute jeden Tag gerne. Der 56-Jährige ist 2020 in den Bereich der innerbetrieblichen Bus-Ausbildung gewechselt. Sein Credo für diese Aufgabe: „Die Wertschätzung unserer neuen Kolleginnen und Kollegen steht bei meinen Kursen im Mittelpunkt.“

Als „Knöpfchenkunde“ bezeichnet er seinen theoretischen Unterricht liebevoll, aber keinesfalls abwertend. Streckenkunde, Bus-Modelle kennenlernen, Störungsbeseitigung üben, das Tarifsysteem pauken und Verständnis für den Kundenservice entwickeln – für den Einsatz im Liniendienst müssen seine Schützlinge einiges lernen. „Unsere Ausbildung ist anspruchsvoll. Wir verlangen viel von den Leuten, ehe sie das erste Mal eigenverantwortlich im Bus sitzen“, beschreibt Görlich die Ausbildung. „Gleichzeitig“, und das betont er im Gespräch immer wieder, „sollen sich die Kolleginnen und Kollegen hier wohlfühlen.“

Pro Jahr schult Görlich rund 50 bis 60 Auszubildende. Die Ausbildung gliedert sich in 20 Tage Theorie, 20 Tage Praxis und 2 Tage Prüfung. Aus seiner Sicht die größte Herausforderung für die angehenden ÜSTRAnerinnen und ÜSTRAner: „Definitiv die ganzen Strecken und dazugehörigen Umleitungen. Da gibt es enorm viel auswendig zu wissen, da sagen auch unsere Stadtbahn-Mitarbeitenden oft: Das bei euch, das ist schon nicht ohne.“ Grinsend und mit versöhnlichem Ton fügt er hinzu: „Ich kenne aber auch niemanden, der sich nicht schon mal verfahren hat. Das kommt vor, wir sind ja auch alle nur Menschen.“ Ob ihm das auch schon passiert ist? „Na klar! Ich habe mich auch schon verfahren. Das vergisst man nicht, es passiert einem aber auch nicht noch mal.“

„Auch ich lerne noch dazu“

Nach bestandener Prüfung fahren die Quereinsteigenden aus seinen Lehrgängen dann 15 Tage zusammen mit einem Lehrfahrer oder einer Lehrfahrerin Dienste, um noch mal Tipps

und Tricks im echten Betrieb auf Strecke zu bekommen. „Das Wichtigste ist, dass die Leute Lust haben und wollen – dann machen wir auch gute ÜSTRA Fahrende aus ihnen“, ist Görlich überzeugt. Für ihn stehen die Menschen im Vordergrund: „Jeder und jede bringt eigene Stärken mit und darauf können wir dann aufbauen. Außerdem ist ja auch Erfahrung keine Garantie für gute Qualität.“ Denn seiner Meinung nach können auch die neuen motivierten Mitarbeitenden bereits einen super Job machen. „Wer Hannover beispielsweise gut kennt, der startet schon gut in den Job. Und ganz ehrlich? Auch ich lerne immer noch dazu“, gibt Görlich gerne zu. Zum Beispiel beim Gendern: „Ich will allen gerecht werden, jede und jeder soll sich wohl- und ernst genommen fühlen. Noch bin ich nicht fehlerfrei, aber ich arbeite daran.“

Seine Stimme wird ernster, als er sagt: „Hier sitzen Leute im Alter von 20 bis Ende 50 vor mir, die respektiere ich alle gleichermaßen. Und natürlich versuchen wir auch, auf die Lebenssituation der neuen Kolleginnen und Kollegen Rücksicht zu nehmen.“ Wertschätzung – immer wieder wird deutlich, wie wichtig ihm das ist. Und nach nur wenigen Minuten Gespräch mit dem 56-Jährigen merkt man: Das sind nicht bloß leere Worte, das meint und lebt er so.

Der Teamplayer

Der lockere Umgang, den Görlich mit seinen Schülerinnen und Schülern pflegt, ist auch in seinem Team selbstverständlich: „Ich verstehe mich als Teamplayer, wir stehen füreinander ein, das möchte ich auch nicht hergeben.“ Das fällt auch Außenstehenden auf, „Danke“ und „Bitte“ gehören in der Fahrerakademie zum guten Ton. „Das ist wohl nicht überall in der Erwachsenenbildung so“, weiß Görlich aus Berichten von seinen Auszubildenden.

Görlich selbst ist als „Lindener Butjer“ groß geworden und über Umwege zur ÜSTRA gekommen. „Ich war vorher bei der Bundeswehr und habe meinen Lkw-Schein gemacht. An Personenverkehr habe ich damals noch gar nicht gedacht.“ Über die klassische Zeitungsanzeige ist er auf den Job aufmerksam geworden. „Ich hatte die ÜSTRA bis dahin gar nicht als Arbeitgeberin auf dem Schirm und dachte, ich schau mal, was daraus wird. Und zack, jetzt sind es schon 32 Jahre“, sagt Görlich lachend. Und man glaubt ihm ohne Zweifel, wenn er hinzufügt: „Es gibt zwar auch mal Höhen und Tiefen, aber ich komme jeden Tag happy zur Arbeit.“

Bei der ÜSTRA hat er schon mehrere Stationen durchlaufen, war z. B. Mobilitätsberater mit direktem Kundenkontakt. „Ich habe schon immer gerne mit Menschen und unseren Fahrgästen gearbeitet und kann jetzt natürlich auch das Thema Kundenservice aus eigener Erfahrung gut schulen. Im Fahrdienst war es auch immer toll und ich freue mich auch immer noch, wenn ich meine Pflichtfahrten im Liniendienst mache.“

Der Kontakt mit den Fahrgästen ist auch für seine Arbeit als Ausbilder elementar: „Nur wenn ich regelmäßig fahre und mit den Menschen da draußen im Austausch bleibe, kann ich auch wirklich authentisch unterrichten.“

Es versteht sich von selbst, dass Andreas Görlich jede Haltestelle, jede Strecke im ÜSTRA Netz wie seine Westentasche kennt. „Manchmal erwische ich mich sogar dabei, dass ich privat nicht den direkten Weg nehme, sondern instinktiv die Busstrecke fahre“, erzählt Görlich und fügt grinsend hinzu: „Im Herzen bin ich eben für immer ein Busfahrer.“ Deshalb ist für ihn auch klar: „Ich bleibe bis zur Rente hier, denn ich bin ÜSTRAner durch und durch.“

Ramona Reichel



Sein Lachen ist ansteckend: Andreas Görlich ist mit viel Freude im Einsatz.

