

ÜSTRA Profil

Das ÜSTRA Magazin · Ausgabe 4/2023



Auf zu neuen Zielen

Jetzt kommen die Stadtbahn nach Hemmingen und sprinti ins gesamte Umland – ein Fahrplanwechsel für die Geschichtsbücher.



Bezahlbar, barrierefrei und gut erreichbar – Verkehrswende für alle

In der Region Hannover treiben wir die Verkehrswende praktisch voran. Gemeinsam mit dem GVH arbeiten wir stetig an einem attraktiven Angebot für die 1,2 Millionen Menschen in Stadt und Umland. Drei Punkte sind für uns dabei von besonderer Bedeutung:

1. Mobilität und besonders der ÖPNV müssen bezahlbar sein.
2. Das Umland muss an den ÖPNV angeschlossen sein.
3. Der ÖPNV muss barrierefrei sein.

Durch die 365-Euro-Variante des Deutschlandtickets für das Job- und Sozialticket fahren in Hannover Zehntausende Menschen für deutlich weniger Geld als vorher mit dem ÖPNV. Schon wenige Wochen nach der Einführung hat sich gezeigt, was für ein Erfolgsmodell das ist. Dass die Frage nach der langfristigen Finanzierung nun vertagt wurde, ist ärgerlich. Für die Menschen in der Region Hannover sind wir fest entschlossen, weiter für einen bezahlbaren ÖPNV zu arbeiten.

Weitere Meilensteine erreichen wir in diesem Jahr auch bei der Anbindung mit dem ÖPNV. Durch die Ausweitung von sprinti von drei auf zwölf Kommunen im Umland Hannovers haben wir eine Fläche zweimal so groß wie Berlin an den ÖPNV angeschlossen. Davon profitieren bis zu 360.000 Einwohner*innen. Nun folgt dann endlich die Einweihung der Stadtbahnlinie nach Hemmingen, womit sieben Kommunen im Umland an das Stadtbahnnetz angeschlossen sind.

Auch in Sachen Barrierefreiheit geht es voran: Noch in diesem Jahr werden an den Stationen Glocksee, Safariweg und Wiesenau drei neue Hochbahnsteige eingeweiht

und auch 2024 werden weitere Hochbahnsteige gebaut. Ein wichtiger Schritt, um den ÖPNV für Menschen mit körperlichen Einschränkungen attraktiver zu machen.

Wir meinen es ernst mit der Mobilitätswende und unseren Klimaschutzzielen und lassen in unseren Bemühungen nicht nach. Auch in Zukunft setzt die Region Hannover auf die Stadtbahn als Fortbewegungsmittel und möchte weiter investieren, perspektivisch mit Streckenverlängerungen bis Garbsen-Mitte, zum Neubau der Medizinischen Hochschule und über Hemmingen hinaus in das benachbarte Arnum. Der von der Regionsversammlung beschlossene Verkehrsentwicklungsplan 2035+ schlägt Neubaumaßnahmen im Stadtbahnnetz mit einer Gesamtlänge von rund 60 Kilometern vor.

Es geht also spürbar voran und die Region Hannover arbeitet hart daran, auch weiterhin den besten ÖPNV in Deutschland zu haben.

Ihr Steffen Krach
Regionspräsident



Leuchtturmprojekt: sprinti schafft flexible Mobilität im Umland

8



Bienenprojekt: ÜSTRA schafft Platz für mehr Biodiversität

14



Liebe Leserin, lieber Leser,

wir wünschen Ihnen eine schöne und besinnliche Weihnachtszeit. Um in dieser Zeit etwas zu entschleunigen, wie es immer heißt, haben wir uns in dieser Ausgabe erlaubt, den gewohnten Heftaufbau leicht zu verändern. Als Profildfoto finden Sie diesmal unser weihnachtliches Wimmelbild in der Heftmitte. Was und wen entdecken Sie dort alles? Vielleicht die ÜSTRA Vorständinnen, die Eröffnung unserer neuesten Stadtbahnstrecke und das eine oder andere Namensspielchen mit unseren Haltestellennamen? Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim „Wimmeln“, frohe Weihnachten und einen guten Rutsch ins neue Jahr.

Ihr Team des ÜSTRA Profils

Inhalt

- Seite 2 Gästeforum
- Seite 3 Inhalt
- Seite 4 Hemmingen, das Warten hat ein Ende
- Seite 6 Ein Fahrplanwechsel für die Geschichtsbücher
- Seite 8 Kleinbus, aber oho! sprinti kommt
- Seite 10 Profildfoto: Wimmelbild
- Seite 12 News
- Seite 14 Von Bienchen und Blümchen
- Seite 16 Historisch: Streckenausbau Oberricklingen
- 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)
Heiko Rehberg

Layout: ÜSTRA Medienservice

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

Fotos: Florian Arp, ÜSTRA Archiv,
Sammlung Achim Uhlenhut, Martin Bargiel,
Zum Hohen Ufer

Titelfoto: Florian Arp

Rückseite: Florian Arp

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



Stadtbahnausbau nach Hemmingen

Das Warten hat ein Ende

Niemand wartet gerne auf Bus oder Bahn. Die Bürgerinnen und Bürger Hemmingens sind da besonders leiderprobt: Rund 30 Jahre haben sie auf die Stadtbahn gewartet. So lange hat es von den ersten Überlegungen bis zur Eröffnung gedauert, die nun kurz bevorsteht. Das ÜSTRA Profil gibt einen Überblick über die Planungen, die Akteure, die langersehnte Strecke und alle Neuheiten, die damit einhergehen.

● Eine Streckenverlängerung im Stadtbahnnetz gibt es nicht jedes Jahr. Die letzten waren 2017 bis zum Hauptbahnhof/ZOB, 2014 bis nach Misburg und zuvor 2006 nach Altwarmbüchen. Jetzt wird Hemmingen als siebte Umlandkommune an das hannoversche Stadtbahnnetz angeschlossen. Die Idee für diese Strecke steht schon seit Anfang der 1990er-Jahre im Raum, sogar eine erste Machbarkeitsstudie wurde bereits vor 30 Jahren durchgeführt.

Warum wird die Strecke aber erst jetzt fertig, wenn die Pläne dafür schon so lange in der Schublade liegen? Das hat zwei Gründe: Zum einen kam mit der Zusage für die EXPO 2000 ein kurzfristiges und dringliches Projekt aufs Tableau – die Strecke zum neuen EXPO-Bahnhof („Messe/Ost“), die vor Beginn der Weltausstellung fertiggestellt werden musste. Zum anderen gab es eine bauliche Bedingung: Bevor die Arbeiten auf der

Göttinger Landstraße – Hemmingens Hauptverkehrsstraße – beginnen konnten, musste die Ortsumgehung (B3) fertiggestellt werden. Anders wären die Bauarbeiten und die Verkehrslast zeitgleich nicht zu bewältigen gewesen.

Die Akteure

Als gesetzliche Aufgabenträgerin des ÖPNV in Hannover trifft die Region Hannover die grundsätzliche Entscheidung, ob eine Stadtbahnstrecke verlängert werden soll. Auch die jeweilige Kommune – hier Hemmingen – muss entsprechende politische Beschlüsse fassen.

Zuständig für Instandhaltung und Ausbau des Stadtbahnnetzes ist die infra (Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH), die Eigentümerin der Schienenanlagen, Haltestellen und Stationen ist. Als Bauherrin hält sie in Hemmingen alle Fäden in der Hand, verantwortet die Planungen, organisiert

die Bauabschnitte, die Verkehrsführung und informiert die Anwohnerinnen und Anwohner. Hier in Hemmingen – ebenso wie bei anderen Bauprojekten – hat die infra eine starke Partnerin an ihrer Seite: Die TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover. Sie ist bereits bei der Infrastrukturplanung und der damit einhergehenden Neuverteilung des Straßenraums eingebunden. So stammen die ursprünglichen Pläne aus den 1990er-Jahren von ihr. Über die Jahre wurden die Planungen an die aktuellen Anforderungen angepasst. Im Auftrag der infra hat die TransTecBau die Abwicklung aller erforderlichen Gewerke von besagten Planungen bis zur baulichen Realisierung übernommen. Dabei musste jeder Arbeitsabschnitt mit infra, ÜSTRA, regiobus sowie der Region Hannover und den Städten Hemmingen und Hannover abgestimmt werden. Das sind viele Akteure, denn ein Streckenausbau ist ein gemeinsamer Kraftakt.

Die Bauarbeiten

Insgesamt wurde sieben Jahre gebaut. Im Juni 2016 begannen die Leitungsarbeiten. Da keine Versorgungsleitungen unter Gleisen und Haltestellen liegen dürfen, mussten Gas- und Trinkwasserleitungen sowie Regen- und Schmutzwasserkanäle zunächst neu verlegt werden. In Abschnitten von je 250 Metern rückten die Arbeiten die Göttinger Chaussee entlang – die Hälfte der Straße wurde Baufeld, die restliche Fläche stand dem Individualverkehr zur Verfügung. So kam es nie zu vollständigen Straßensperrungen während der Bauarbeiten.

Ab 2019 wurde das Vorhaben greifbarer: Der Gleisbau startete und es folgten die Grundsteine für die fünf Hochbahnsteige sowie die umfangreiche Umsteige- und P+R-Anlage am neuen Endpunkt „Hemmingen“. Außerdem entstanden zwei für den Stadtbahnbetrieb notwendige Gleichrichterwerke.

Die Strecke

Die 3,3 km lange Neubaustrecke gehört zur Stadtbahnstrecke A-Süd. Aus der Innenstadt kommend führen hier bislang die Linien 3, 7 und 17. Jetzt kommt die Linie 13 hinzu: Sie verkehrt

ab dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember zwischen „Fasanenkrug“ und dem neuen Endpunkt „Hemmingen“. Bis zur „Wallensteinstraße“ teilt sie sich die Strecke mit den Linien 3, 7 und 17. Hinter der Haltestelle zweigt sie ab auf die Göttinger Chaussee. Hier beginnt die Neubaustrecke, die mit ihren sechs neuen Haltestellen rund 9.200 Einwohnerinnen und Einwohnern den Zustieg zur Stadtbahn ermöglicht. Und zwar barrierefrei: Alle Haltestellen verfügen über Hochbahnsteige und digitale sowie akustische Fahrgastinformation. Am Endpunkt „Hemmingen“ ist sogar der Umstieg in den Bus barrierefrei: Außen halten die Stadtbahnen, innen auf der gleichen Höhe die Busse, die die Fahrgäste in Hemmingens Ortschaften und bis nach Pattensen bringen.

Die Buslinien

Mit Einzug der Stadtbahn ist auch das Busliniennetz überplant worden. Es sind nicht nur optimale Anbindungen an die Linie 13 geschaffen worden, auch die Takte und Fahrwege wurden verbessert, um ein ganzheitlich attraktives ÖPNV-Angebot für Hemmingen und seine Ortschaften zu schaffen.

Alle Infos:



Mandy Hupe

Samstag, den 9.12.,
von 10 bis 17 Uhr
Endpunkt „Hemmingen“

Feiern Sie mit!

Bereits einen Tag vor dem Fahrplanwechsel wird die Neubaustrecke feierlich eröffnet: Neben den ersten Fahrten der Stadtbahn können Sie sich auf Musik, Leckereien und alle Informationen rund um das verbesserte ÖPNV-Angebot in Hemmingen freuen.



Moderne und geräumige Umsteigeanlage: In Hemmingen wird nicht nur zwischen Bus und Bahn umgestiegen, auch Autos und Fahrräder können hier abgestellt werden.



9

Hauptbahnhof – Empelde

12

Hauptbahnhof – Ahlem

13

Fasanenkrug – Hemmingen



Bald auch auf der neuen Strecke als Linie 13 nach Hemmingen unterwegs: der ÜSTRA Silberpfeil

Eine neue 13, eine 12 für Nachtschwärmer und eine silberne 9:

Ein Fahrplanwechsel für die Geschichtsbücher

Jedes Jahr im Dezember gibt es einen neuen Fahrplan: Dadurch, dass sich im Streckennetz im Laufe eines Jahres immer etwas ändert, werden die Fahrpläne angepasst und optimiert. Neue Takte, abgestimmte Fahrzeiten und eine bessere Anschlusssicherung sind das Resultat, mit dem jährlich gerechnet werden kann. Ab Sonntag, 10. Dezember 2023, bringt der neue Jahresfahrplan dieses Mal allerdings nicht nur die üblichen Anpassungen mit sich, sondern wird ein Wechsel für die Geschichtsbücher!

Stadtbahnlinie 13: eine neue Linie mit einem neuen Endpunkt und 3,3 Kilometer neuer Strecke

Durch die Stadtbahnverlängerung wird es ab dem Fahrplanwechsel eine neue Stadtbahnlinie im Streckennetz geben. Die Linie 13 fährt künftig vom neuen Endpunkt „Hemmingen“ über die 3,3 Kilometer lange Neubaustrecke sowie die zentralen Stationen „Kröpcke“ und „Hauptbahnhof“ zum „Fasanenkrug“. Insgesamt gibt es auf der Strecke, inklusive des Endpunkts „Hemmingen“, sechs neue barrierefreie Haltestellen. Der Endpunkt in Hemmingen wird zukünftig zudem einen zentralen Umsteigepunkt zwischen den Stadtbahnen der Linie 13 und angrenzenden Buslinien darstellen.

Weitere Änderungen im Stadtbahnnetz:

Die Streckenverlängerung nach Hemmingen hat weitere Auswirkungen auf das Stadtbahnnetz. Zukünftig wird die Linie 9 am „Hauptbahnhof“ enden und der Takt auf der Linie 17 angepasst. Außerdem wird die Linie 12 neu vergeben und die Linien 16 und 18 verschwinden aus dem Stadtbahnnetz.

Neue Strecke und silberne Dreiwagenzüge auf der Linie 9:

Die Linie 9 wird verkürzt und fährt ab dem Fahrplanwechsel dauerhaft zwischen dem Endpunkt „Empelde“ und der Tunnelstation „Hauptbahnhof“. Der Streckenabschnitt bis zum bisherigen Endpunkt „Fasanenkrug“ wird zukünftig von der neuen Linie 13 übernommen. Es besteht jedoch eine direkte Um-

steigeverbindung zwischen den beiden Linien, beispielsweise am „Hauptbahnhof“. Bisher konnten aufgrund der Streckenbeschaffenheit auf der Linie 9 lediglich die ältesten Stadtbahnen vom Typ TW 6000 als Zweiwagenzug eingesetzt werden. Ab Dezember wird die Linie 9 dann endlich silbern: Zum Fahrplanwechsel fährt der Silberpfeil, der TW 2000, in hochfrequentierten Zeiten als Dreiwagenzug auf der 9.

Für alle Nachtschwärmer:

Die Linie 10 wird im NachtSternverkehr zur Linie 12

Die Linie 10 erhält für den sogenannten NachtSternverkehr eine neue Liniennummer – und zwar die 12. Bisher wurde aus der Linie 10 im NachtSternverkehr eine „durchgestrichene“ 10. Ab dem Fahrplanwechsel gibt es durch die Linie 12 eine eindeutige Bezeichnung für die Linienführung, die wie bisher im NachtSternverkehr anstatt oberirdisch durch den Tunnel führt.

Bye-bye 16 und 18:

Mit dem Fahrplanwechsel werden die beiden Liniennummern 16 und 18 verschwinden. Die beiden Linien wurden ursprünglich zur EXPO 2000 als sogenannte Veranstaltungslinien zur Unterstützung der Linien 6 („Messe/Ost“) und 8 („Messe/Nord“) zum Messegelände eingeführt. Zukünftig fahren bei Bedarf Verstärkerzüge ohne eigene Linie zu Veranstaltungen wie Messen und Konzerten. Dadurch müssen sich die Fahrgäste keine zusätzlichen Veranstaltungslinien merken.

Neuer Takt auf der Linie 17:

Durch die Streckenverlängerung nach Hemmingen verkehren auf dem Abschnitt zwischen den Haltestellen „Allerweg“ und „Wallensteinstraße“ vier Stadtbahnlinien. Um das erhöhte Ver-

kehrsaufkommen zu händeln, wird die Linie 17 montags bis freitags künftig im 20-Minuten-Takt fahren. Der 20-Minuten-Takt am Samstag und der 30-Minuten-Takt am Sonntag bleiben bestehen.

Neue Hochbahnsteige im Streckennetz

Der diesjährige Fahrplanwechsel bringt noch mehr Barrierefreiheit im Stadtbahnnetz mit sich. Neben den sechs barrierefreien Haltestellen auf der neuen Strecke nach Hemmingen werden die Haltestellen „Glocksee“ (auf der Linie 10), der Halt „Safariweg“ (auf der Linie 9) sowie die Haltestelle „Wiesenaue“ (auf der Linie 1) kurz vor dem Fahrplanwechsel in Betrieb genommen.

Fahrplanwechsel im Bereich Stadtbus

Der Fahrplanwechsel hält auch Änderungen für die ÜSTRA Stadtbusse bereit. Durch die Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen gibt es für einige Linien neue Fahrpläne und neue Strecken. Beispielsweise fährt die Linie 363 ab dem Fahrplanwechsel nicht mehr bis zur „Wallensteinstraße“, sondern verkehrt zwischen der „Peiner Straße“ und dem neuen Endpunkt „Wettbergen“. Im Bereich Langenhagen erhält die Linie 122 ebenfalls einen neuen Endpunkt. Die Linie 470 fährt mit drei Fahrten pro Tag ab Flughafen wieder zum Airport Business Park West. Ab dem Fahrplanwechsel wird die Linie bis zur Haltestelle „Langenhagen/Pferderennbahn“ fahren. Zudem werden auf einigen Linien die Takte angepasst und einige Haltestellen umbenannt. Alle Änderungen sind, nach Linien sortiert, auf uestra.de zu finden.

Timo Wegner

On-Demand-Service sprinti wird ausgeweitet:

Kleinbus, aber oho!

sprinti – der Name klingt klein und niedlich. Was dahintersteckt, ist jedoch komplex und innovativ. Ab 10. Dezember 2023 sind die Fahrzeuge des On-Demand-Services in allen 12 Umlandkommunen der Region Hannover unterwegs: ein Projekt, das hinsichtlich seines Umfangs und seiner Integration in den ÖPNV bundesweit seinesgleichen sucht.

On-Demand-Verkehre sind keine neue Erfindung – jede Taxifahrt funktioniert „on demand“: Jemand hat einen Reisewunsch und bestellt für diese Verbindung ein Fahrzeug. Auch On-Demand-Ridesharing-Angebote gibt es bereits: Fahrten für Personen, die ähnliche Strecken anfragen, werden gesammelt und durch ein Fahrzeug bedient („pooling“), statt für jede Anfrage einzelne Fahrzeuge samt Fahrpersonal loszuschicken. Allerdings bestehen die Angebote zumeist in Großstädten, existieren also neben einem oft sehr gut ausgebauten Angebot des öffentlichen Nahverkehrs.

Neu hingegen ist ein solches Konzept im ländlicheren Raum. Dort, wo Linienbusse in der Regel das einzige öffentliche Verkehrsmittel darstellen, jedoch nicht in der Taktichte fahren wie innerstädtisch, schafft sprinti ein solches Angebot für das hannoversche Umland – flexibel und bedarfsgerecht. Außerdem neu: sprinti ist in den ÖPNV integriert. Das heißt, die Bestellung bzw. Nutzung der Kleinbusse kostet nichts extra. Wer eine gültige GVH Fahrkarte oder ein Deutschlandticket besitzt, kann sprinti nutzen und von seiner Flexibilität profitieren.

Die Idee und die Anfänge

Die ersten sprinti Kleinbusse starteten im Juni 2021. Die Kommunen Springe, Wedemark und Sehnde bildeten die Testgebiete für das neuartige Projekt, das von der Region Hannover und regiobus initiiert wurde. Das Projekt ist mittlerweile eine der größten Investitionen in den Verkehr der Region Hannover: Die aktuelle Erweiterung auf 12 Regionalkommunen ist Teil des Verbundprojekts MoHaWiV (Modellregion Hannover: Wendepunkte im Verkehr) von Region Hannover, regiobus, GVH und ÜSTRA, welches im Rahmen der Förderrichtlinie „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr gefördert wird.

In sprinti steckt viel Geld, Energie und Arbeit. Schließlich ist es ein völlig neues Verkehrsangebot mit anderen Rahmenbedingungen: Als On-Demand-Verkehr haben die Kleinbusse weder Fahrplan noch „echte“ Haltestellen. Stattdessen gibt es „virtuelle Haltestellen“, Fahrwege, die sich nach den Buchungen richten und ein hohes selbstgestecktes Ziel: Der Fahrgast soll nicht länger als 20 Minuten auf seinen sprinti warten und in der Regel nicht mehr als 150 Meter zum Haltepunkt gehen müssen. Ermöglicht wird dies durch die sprinti App und den dahinter liegenden Algorithmus. Hier werden die Buchungsanfragen gesammelt, wo möglich „gepoolt“, also zusammengeführt, und so eine Route erstellt, die die Fahrtwünsche mehrerer Fahrgäste mit einem Fahrzeug abdeckt – umweltfreundlich, wirtschaftlich und dennoch flexibel.

Diese Investitionen lohnen sich: Inzwischen nutzen jeden Tag durchschnittlich 2.100 Fahrgäste den sprinti (der Tagesrekord liegt sogar bei 2.700). Seit dem Start im Juni 2021 hat sprinti mehr als 960.000 gebuchte Fahrten durchgeführt.

Die Erweiterungen

Jetzt wird diese Erfolgsgeschichte fortgeführt. Im Oktober 2023 sind im Osten der Region die Kommunen Burgwedel, Burgdorf, Uetze und Lehrte in das Bediengebiet des On-Demand-Services aufgenommen worden. Zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember folgt die „Westerweiterung“: Die Bürgerinnen und Bürger von Neustadt, Wunstorf, Barsinghausen, Wennigsen und Pattensen können sich ebenfalls auf den sprinti freuen. Mit der „sprinti Roadshow“ kam das Projektteam bereits vor dem Start in diesen Kommunen vorbei, um das neue Verkehrsangebot vorzustellen, Berührungspunkte zu nehmen und die Fragen der Fahrgäste zu beantworten.

sprinti wäre jedoch nicht das attraktive und innovative Angebot, das es ist, wenn man jetzt „nur“ die Ausweitung auf die gesamte GVH Zone C in der Region Hannover vornehmen würde. Auch die sprinti Flotte wird bedarfsgerecht erweitert: Natürlich werden für das vergrößerte Bediengebiet mehr Fahrzeuge benötigt. Von den bisherigen 30 Kleinbussen wächst die Flotte auf 120 Fahrzeuge. Neben den bisherigen 6-Sitzern wird der sprinti Betreiber Via Mobility DE GmbH nun auch Elektrofahrzeuge einsetzen (5-Sitzer). Darüber hinaus steigt auch die ÜSTRA, die seit August 2023 verantwortlich für sprinti ist, in den Betrieb ein: Ihre Fahrerinnen und Fahrer bedienen stark nachgefragte Strecken zukünftig mit „Groß-sprintis“, die über 18 Sitzplätze verfügen.

Die Aussichten

Neben den landschaftlichen Aussichten, die sich durch die sprinti-Fenster genießen lassen, sehen auch die Zukunftsaussichten gut aus: Das Projekt setzt mit seinem On-Demand-Angebot nicht nur einen großen Meilenstein für Ziele wie „bedarfsgesteuerten ÖPNV“ und „vernetzte Mobilität“, sprinti ermöglicht darüber hinaus bereits jetzt Teilhabe für alle Menschen. Obwohl die Fahrzeuge kleiner sind als herkömmliche Linienbusse, bieten sie Platz für Rollstuhlfahrende: Ein elektrischer Hublift – auch für elektrische Rollstühle – macht die Mitfahrt möglich. Daneben ist auch noch Platz für Gepäck und Kinderwagen. Ein Kindersitz, nutzbar bereits ab der Geburt, ist ebenfalls in den Fahrzeugen vorhanden. Der sprinti ist damit nicht nur zeitlich und streckentechnisch flexibel, er ist auch für alle Lebenslagen gewappnet.

Mandy Hupe



PROFILFOTO



13 Hemmingen



Kompetenzen werden gebündelt

ÜSTRA und regiobus werden Gemeinschaftsbetrieb

Die Weichen für einen gemeinsamen Weg in die Zukunft sind gestellt: Die ÜSTRA und regiobus werden zu einem sogenannten Gemeinschaftsbetrieb zusammengelegt. Das sieht ein Grundsatzbeschluss vor, den die Regionsversammlung am 14. November getroffen hat. Beide Verkehrsunternehmen bleiben zwar formal selbstständig, sollen zukünftig aber als ein Betrieb unter der Dachmarke der ÜSTRA geführt werden. Die Bündelung der Ressourcen beider Unternehmen soll positive Synergieeffekte für den Nahverkehr in der Region Hannover schaffen.

Durch ein gemeinsames Management war es bereits in den vergangenen Jahren gelungen, die Arbeit von regiobus und ÜSTRA systematisch zu synchronisieren. Durch zahlreiche Kooperationsprojekte wie zum Beispiel beim zentralen Einkauf,

beim Beteiligungsmanagement, bei der Planung und dem Bau der Ladeinfrastruktur für E-Mobilität oder der Digitalisierungsstrategie konnten bereits erhebliche Synergien gehoben werden. Ganz oben auf der Prioritätenliste steht für Vorstand und Geschäftsführung, alle Mitarbeitenden auf die Reise in die Zukunft mitzunehmen und dabei immer deren Fragen, Sorgen und Anregungen Platz zu geben.

Die Betriebsräte von ÜSTRA und regiobus stehen hinter dem Weg zum Gemeinschaftsbetrieb, der in den kommenden Monaten intensiv ausgestaltet werden und zum 1. Januar 2025 starten soll.

Heiko Rehberg



Herzlichen Glückwunsch, Herbert Lindinger!

Das ÜSTRA Profil und die Vorständinnen der ÜSTRA gratulieren Herbert Lindinger zum Geburtstag. Am 3. Dezember feiert der Grafiker und Industriedesigner seinen 90. Geburtstag – ein stolzes Alter und ein bemerkenswertes Lebenswerk, das auch bei der ÜSTRA viele Spuren hinterlassen hat: Hannovers erste Stadtbahn, der TW 6000, wurde von ihm designt, das ÜSTRA Grün stammt aus Lindingers „Farbkasten“ sowie unter anderem die klassischen grünen Wetterschutzdächer und Haltestellenhäuschen der 1980er-Jahre hat die ÜSTRA den Ideen von Herbert Lindinger und seinem Büro zu verdanken.



Luftaufnahme vom Stand der Bauarbeiten Ende September

Die Bauarbeiten auf dem Busbetriebshof Mittelfeld

Ein Umbau für die Zukunft

Platz für mehr Busse, eine zusätzliche Fahrzeughalle und der Ausbau der Ladeinfrastruktur für die Elektrobusse: Der Umbau des Busbetriebshofs Mittelfeld läuft auf Hochtouren. Trotz der Großbaustelle fahren die Busse normal weiter – dank des Einsatzes aller Beteiligten.

Frühmorgens, wenn das Gros der Region Hannover noch schläft, ist auf dem Busbetriebshof Mittelfeld bereits Hochbetrieb. In einer langen Kolonne verlassen die Gelenk- und Solobusse den Betriebshof, um in den Liniendienst zu starten und die Fahrgäste von A nach B zu bringen. Das ist eigentlich kein ungewöhnliches Bild, doch aktuell teilen sich die ÜSTRA Busse den Hof mit Baustellenfahrzeugen, wie Baggern und Kränen, und rangieren auf einer Großbaustelle: Der Betriebshof Mittelfeld wird umgebaut.

Mehr Platz für die Busse und diejenigen, die sie fahren

Damit die Verkehrswende in der Region in die Tat umgesetzt werden kann, sind die ÜSTRA Busse unabdingbar. Deshalb wird die Flotte aktuell nicht nur erneuert, sondern auch erweitert. Mehr Busse benötigen mehr Platz: Das vor dem Betriebshof liegende Grabeland wurde umfangreich umgebaut und bietet zukünftig neue Parkplätze für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Der bisherige Parkplatz wird für die wachsende Busflotte benötigt. Auf dem „Ex-Parkplatz“ entsteht eine neue Bushalle, die Platz für 44 Fahrzeuge bietet.

Fit für die Zukunft: nicht nur neu, sondern auch modern

Die ÜSTRA Busflotte wird nicht nur größer, sondern auch

moderner. Inzwischen fahren in Hannovers Innenstadt auf vielen Linien überwiegend Elektrobusse. Die elektrische Flotte umfasst mittlerweile 51 Fahrzeuge (33 Solo- und 18 Gelenkbusse). Damit die Busse im Depot nach Betriebsschluss, also nachts, in großer Anzahl geladen werden können, wird die Ladetechnik im Zuge der Umbauarbeiten direkt mit in der Halle verbaut. Dadurch können zukünftig über 50 Busse gleichzeitig über die Pantographenladetechnik den „Saft tanken“, der für den täglichen Betrieb benötigt wird.

Bauarbeiten? Die Busse fahren trotzdem!

Während der gesamten Umbauarbeiten läuft der Busbetrieb regulär weiter. Und das, obwohl für über ein Jahr ein provisorischer Betriebshof auf dem Messegelände eingerichtet werden musste. Die Fahrzeuge wurden zum Großteil auf dem Messeparkplatz S29 geparkt, die Hauptwerkstatt und die Betriebshofverwaltung blieben jedoch auf der „Baustelle Mittelfeld“. Busse wurden zwischen den beiden Standorten disponiert und das Fahrpersonal per Shuttle zur Messe (und zurück) gefahren. Die Fahrgäste haben von dem zusätzlichen Aufwand hinter den Kulissen nichts mitbekommen. Dass der Betrieb trotzdem weiterläuft, war und ist eine logistische Meisterleistung und ein enormer Kraftakt für alle Beteiligten. Seit Oktober ist der provisorische Betriebshof passé und alle Kolleginnen und Kollegen sind wieder „auf Mittelfeld“ vereint. Ein schönes Gefühl, auch wenn sich die Busse aktuell den Hof noch mit Baustellenfahrzeugen teilen.

Timo Wegner

Von Bienchen und Blümchen bei der ÜSTRA

Der Blick aus dem Fenster zeigt: Der Sommer ist lang vergangen, der Winter steht vor der Tür. Dennoch arbeiten die Gärtnerinnen und Gärtner der ÜSTRA bereits jetzt daran, das Stadtbahnnetz sowie die Betriebshöfe auch im kommenden Jahr erblühen zu lassen. Denn wer sich – wie die ÜSTRA – mit Nachhaltigkeit und Umweltschutz beschäftigt, kommt am Thema Biodiversität, also der Artenvielfalt von Pflanzen und Tieren, nicht vorbei.

● Eine Maßnahme, um das Thema ganz praktisch umzusetzen, war die Umgestaltung des Stadtbahnbetriebshofs Leinhausen. 2020 ist die ÜSTRA dem Projekt „Außenstelle Natur – Firmengelände naturnah gestalten“ beigetreten und konnte den Standort Leinhausen in diesem Herbst offiziell einweihen. Auf dem Betriebshof ist es den ÜSTRA Gärtnerinnen und Gärtnern gelungen, unterschiedliche Lebensräume für Insekten und Vögel zu schaffen. Dazu wurden heimische Stauden gepflanzt, Blühflächen und eine Streuobstwiese angelegt, Sträucher, Totholzhaufen und -hecken sowie Steinhäufen als Unterschlupf für Tiere integriert. Der Hof in Leinhausen bot sich für dieses Vorhaben förmlich an: Einerseits weil er viel Fläche bietet und andererseits weil der Hof seit vielen Jahren dank Solaranlagen und Wasseraufbereitungsmaßnahmen der Spitzenreiter in Sachen Nachhaltigkeit ist.

Mitglied im Insektenbündnis

Doch nicht nur in Leinhausen setzt sich die ÜSTRA für heimische Tiere ein. Im Oktober sind die Hannoverschen Verkehrsbetriebe dem Insektenbündnis Hannover beigetreten. In diesem Bündnis arbeitet die ÜSTRA gemeinsam mit vielen anderen Akteurinnen und Akteuren, wie zum Beispiel der Landeshauptstadt und der Region Hannover, dem NABU Hannover oder dem Umweltzentrum Hannover e. V. daran, neue und verbesserte Lebensräume für Insekten zu schaffen und die biologische Artenvielfalt in und um Hannover zu erhalten und zu erhöhen. Ganz aktuell beschäftigen sich die Gärtnerinnen und Gärtner beispielsweise damit, Endpunkte (wie den in Stöcken) bienenfreundlich zu gestalten, um auch die dortigen Flächen für den Insektenschutz zu nutzen.

Es grünt so grün

Wer im Stadtbahnnetz unterwegs ist, hat zudem sicherlich festgestellt, dass vielerorts die Gleise begrünt sind. Diese sogenannten Rasengleise haben gleich mehrere Vorteile für die Umwelt: Sie dämmen einerseits die Geräusche der Stadtbahnen und reduzieren so Lärmemissionen. Andererseits versickert in diesen (nicht versiegelten) Flächen das Regenwasser besser und es können neben Rasen auch andere Pflanzen gesät werden. Bereits jetzt sind 40 Kilometer des Stadtbahnnetzes begrünt, weitere sollen noch dazukommen. Das Credo: Bei jedem Streckenneu- oder -umbau wird geprüft, ob begrünte Gleise möglich sind. Die Gärtnerinnen und Gärtner nutzen dabei immer die neusten Verfahren. Denn: Rasen allein ist für die Vielfalt von Insekten noch nicht das Nonplusultra. Deshalb werden hier neue Saat-Mischungen und Pflanzmethoden ausprobiert.

Derzeit werden auf der neuen Strecke nach Hemmingen und in der Braunstraße (auf der Linie 10) Rasengleise gebaut. Außerdem laufen derzeit Tests mit nachträglicher Begrünung von Schottergleisen. In den vergangenen zwei Jahren wurde zudem die Vahrenwalder Straße in Hannovers Norden auf mehreren Kilometern mit den grünen Gleisen ausgestattet. An anderen Ideen wird auch schon gearbeitet: Begrünte Haltestellendächer, Fassaden und Gebäudedächer befinden sich in der Prüfung.

Kein Neubau ohne Umweltschutz

Auch bei großen Neubauten wie dem Stadtbahnbetriebshof Lahe sorgt die ÜSTRA für mehr Umweltschutz. Für alle Lebensräume und Bäume, die durch den Bau beeinträchtigt oder gefällt werden müssen, werden anderorts neue geschaffen bzw. gepflanzt. Und das beginnt bereits, bevor in Lahe überhaupt der erste Spatenstich erfolgt. Genau wie auf Leinhausen wird auf eine naturnahe Flächengestaltung Wert gelegt. Die ungünstige Flächenversiegelung soll wo immer möglich vermieden werden, sodass es im Sommer nicht so heiß wird, Regenwasser dem Grundwasser zugeführt werden kann und Insekten ein geeignetes Ökosystem finden.

Mit all diesen Maßnahmen leistet die ÜSTRA einen wichtigen Beitrag für das innerstädtische Klima in Hannover.

Ramona Reichel

Was ist Biodiversität?

Biodiversität umfasst die vielfältigen Lebensformen (z. B. die unterschiedlichen Arten von Tieren und Pflanzen) sowie die unterschiedlichen Lebensräume bzw. Ökosysteme (z. B. Wälder, Hölzer, Gewässer), in denen diese Arten leben können. Außerdem beinhaltet der Begriff die genetische Vielfalt innerhalb der Arten (z. B. Unterarten oder Sorten).





Streckeneröffnung nach Oberricklingen am 11. November 1956, Ansprache von Oberstadtdirektor Karl Wiechert (vorn links) in Höhe Ricklinger Kino „RiKi“ kurz vor Abfahrt des bereitgestellten Sonderzugs

Schienen in Hannovers Südwesten

Ziel Oberricklingen

Seit den 1990er-Jahren konkret geplant, ist die Stadtbahnstrecke nach Hemmingen nun gebaut. Sie zweigt an der Haltestelle Wallensteinstraße von der seit Eröffnung im November 1956 bereits zweimal verlängerten Strecke durch Oberricklingen ab.

Die Straßenbahnstrecke entlang der Wallensteinstraße bis zur Hamelner Chaussee in Oberricklingen war nach den Verbindungen zur Messe und zur Hogrefestraße das dritte große Neubauvorhaben der ÜSTRA nach dem Zweiten Weltkrieg. Am 11. November 1956 startete hier der Straßenbahnbetrieb. Geleitet wurde in Höhe des damaligen Riki-Kinos – seit vielen Jahren schon ein Supermarkt neben der Kehranlage Wallensteinstraße – mit Schienentaufe, Sonderzug und Kinderbahn. Bis zu diesem Tag war an der Ricklinger Wendeschleife Beekestraße (Blockumfahrung Kriepeweg) Endstation. Doch Oberricklingen wuchs schnell und mit ihm das Verkehrsbedürfnis. Der Busanschluss war trotz Anhängerbetrieb und dichtem Takt am Ende seiner Leistungsfähigkeit. Die Straßenbahn schaffte mehr.

Nur vier Monate Bauzeit waren für die rund zwei Streckenkilometer erforderlich, allerdings wurde auch nach deutlich anderen Regeln gebaut als heute. Bis zur Kreuzung mit der Göttinger Chaussee lag die neue Strecke von der Beekestraße kommend zunächst noch im Straßenraum, ab dort ganz weitgehend und schon wie heute in Seitenlage neben den Fahrbahnen. Hannovers Südwesten wäre ohne diese wichtige, stets

stark nachgefragte Schienenstrecke unvorstellbar – und die neue Verbindung nach Hemmingen deutlich aufwändiger geworden.

Hannovers erste Stadtbahnlinie 12 fuhr ab 28. September 1975 vom Hauptbahnhof kommend abwechselnd bis Oberricklingen und zum Zwischen-Endpunkt Wallensteinstraße. Die dortige einfache Kehranlage war für die Stadtbahn-Langzüge als Ersatz für die bisherige Schleife Beekestraße angelegt worden. Ab 4. April 1976 wurden die neuen Linien 3 und 7 von Oberricklingen kommend im Nordosten Hannovers bis Lahe und Fasanenkrug geführt. Die Fahrgastzahlen explodierten geradezu. Im September 1977 folgte schon der nächste angesichts der Siedlungsentwicklung wichtige und rechtzeitige Schritt: die Verlängerung zur Station Mühlenberg mit der ersten Tunnelstation außerhalb der Innenstadt. Die A-Strecke war damit vorerst vollendet. In den Folgejahren entstand Stück für Stück das Netz mit den Stadtbahnstrecken B, C und D-Süd. Ende Mai 1999 gab es dann wiederum an der „A-Süd“ gleich zwei wesentliche Neuerungen: Zum einen die zweite Verlängerung über Mühlenberg hinaus bis zum Endpunkt Wettber-

gen, zum anderen der von Anfang an baulich vorbereitete direkte Durchstich ab Station Waterloo. Die sogenannte Spange Legionsbrücke ermöglicht seither spürbar kürzere Fahrzeiten. Für eine „Runderneuerung“ der A-Strecke wurden Hochbahnsteige gebaut, die U-Stationen mit Aufzügen nachgerüstet. Außerdem kamen im Nordosten in vier Stufen die Erweiterungen der Linien 3 und 7 nach Altwarmbüchen und Misburg

hinzu. Damit war Hannovers erste Stadtbahnstrecke A knapp 40 Jahre nach Betriebsstart in wesentlichen Teilen erneut fit für die Zukunft. Das kommt jetzt auch der neuen Linie 13 nach Hemmingen zugute. Und die Bezeichnung „A-Süd“ für den gesamten Streckenast ab Waterloo passt nun noch etwas besser.

Achim Uhlenhut



Weltkriegsbedingt rein weibliche „Zugmannschaft“ mit ihrem Zug der Linie 7 an der Endstelle Landwehrschänke, um 1915



Neu erbauter „Straßenbahn-Warteraum“ an der Endstelle Landwehrschänke im Jahr 1949. Das aus Trümmersteinen gebaute kleine Gebäude umfasste auch einen Dienstraum für das Straßenbahn-Personal.

Richtung Hemmingen schon im Jahr 1900

Am 8. September 1900 fuhr die elektrische Straßenbahn erstmals über ihren bisherigen Ricklinger Endpunkt an der Beekestraße hinaus gen Süden und damit zumindest auch Richtung Hemmingen. Sie blieb allerdings, anders als heute, innerhalb Hannovers Stadtgrenzen. Entlang der Straßen An den Eichhölzern, verlängerter Hahnensteg und parallel zum Mühlenholweg führte die Strecke zum Endpunkt zwischen den Ausflugszielen Landwehrschänke und Ricklinger Waldschlösschen. Hier endete die mit einer rechteckigen, diagonal geteilt grün-roten Kenntafel gekennzeichnete Linie, ab 1906 Linie 7. Anlieger gab es nur wenige: Der Friedhof entstand erst ab 1908, das kleine Westerfeld war ebenso wie Wettbergen noch einen guten Fußmarsch entfernt, das heutige Oberricklingen erst in einem engen Bereich bebaut. Anfangs fuhr nur jeder zweite Zug über Beekestraße hinaus bis Landwehrschänke, die ein kleines Zusatzschild am Wagen nannte. 1920 wurde zusammen mit zwei Lade- und Abstellgleisen eine Wendeschleife angelegt.

Am 27. März 1955 fuhr der letzte Zug der Linie 7 zur Landwehrschänke: Der Betrieb der Straßenbahn musste hier wegen der Bauarbeiten für die Frankfurter Allee (B3) südlich des heutigen Landwehrkreises eingestellt werden. Zunächst pendelten ersatzweise zwei Busse ab Schleife Beekestraße – schon damals mit der Option, diese neue Linie nach Westerfeld zu verlängern. Doch erst jetzt, mit der Stadtbahn nach Hemmingen, ist mehr als 68 Jahre später das alte Ricklingen wieder umsteigefrei mit dem Ricklinger Friedhof verbunden. Die Wendeschleife Landwehrschänke lag übrigens genau dort, wo heute die neue Straßen-Querverbindung „Oberricklinger Tor“ auf die Bundesstraße B3 trifft. Ein kleines, am damaligen Abstellgleis in den späten 1940er-Jahren aus wiederverwendeten Trümmern errichtetes Dienstgebäude mit Warteraum steht dort noch heute, vis-à-vis des Haupteingangs zum Stadtfriedhof Ricklingen. Es ist gut erkennbar, nur mit Mühe hingegen die einstige Trasse im Wald jenseits der Bundesstraße. Die bis in die 1970er-Jahre als Lokal und zeitweise als „Fernfahrerheim“ genutzte Alte Landwehrschenke wurde im Herbst 2015 abgerissen – auch dies wegen Bauarbeiten an der Bundesstraße B3.



Bevor die Busse schlafen gehen:

„Auf die Plätze, fahrfertig, los“

Wenn die ÜSTRA Busse abends zurück auf den Betriebshof kommen, fangen die Kolleginnen und Kollegen des Servicepools „Fahrfertigmachen“ erst an. Für das ÜSTRA Profil schauten wir einmal hinter die Kulissen und ließen uns zeigen, wie die Fahrzeuge für den nächsten Betriebstag vorbereitet werden

● 19 Uhr. Betriebshof Mittelfeld. Schichtbeginn für Holger Koplin und seine Kollegen aus dem Servicepool zum „Fahrfertigmachen“ der Busse. Wenn seine Fahrdienstkolleginnen und -kollegen ihre Schicht beenden und den Bus auf den Betriebshof bringen, fängt für Koplin die Arbeit erst an. Seine Aufgabe ist, dafür zu sorgen, dass am kommenden Tag die Busse wieder sauber und ordentlich ihren Liniendienst anfahren können. Doch bevor sich die großen Werkstatttüre öffnen, müssen sich die „Fahrfertigmacher“ und „Fahrfertigmacherinnen“ erst einmal einen Überblick verschaffen. Wurden vom Fahrpersonal vielleicht schon konkrete Probleme am Bus gemeldet? Haben die Kolleginnen und Kollegen der Buswerkstatt vielleicht den einen oder anderen Arbeitsauftrag hinterlegt? Koplin überfliegt die Aushänge am Whiteboard und bemerkt sofort: „Heute ist nur eine Besonderheit dabei. Aus einem Bus muss die Festplatte der Videoüberwachung entnommen werden.“ Die Rechtsabteilung der ÜSTRA hat auf Anweisung der Polizei einen Auftrag zur Beweissicherung gemailt.

Dienstschluss ist nicht gleich Feierabend

Als der erste Bus des Abends einfährt, steht Koplin schon bereit. Alle Handgriffe sitzen. Zuerst werden die Fahrzeuge trocken gereinigt, Mülleimer geleert, Halteschlaufen gecheckt. „Im Herbst kehren wir natürlich viel Laub aus den Wagen, das lässt sich kaum vermeiden“, erklärt Koplin. Zu seinen Aufgaben gehört aber auch das Überprüfen des Motoröls und des Reifendrucks. Letzterer wird aber nicht wie beim Pkw an jedem Reifen separat gemessen, sondern durch Sensoren schon beim Einfahren des Fahrzeugs in die Halle gecheckt. Zum Schluss muss noch die Festplatte mit den Videodaten entnommen werden. Koplin erklärt: „In diesem Fahrzeug ist heute ein Passagier gestürzt und die Polizei hat zur Beweissicherung die Videodaten angefordert. Die Festplatte wird von uns jetzt an die Rechtsabteilung gesendet. Die Polizeibeamtinnen und -beamten können sie dort abholen und dann die Daten sichten.“ Eine letzte Sichtkontrolle des Fahrzeugs von außen, insbesondere an Reifen und Radmuttern, und schon kann der Bus

in der Halle geparkt werden. Dort wartet er auf seinen Einsatz am kommenden Morgen – nebenan in der Werkstatt steht jedoch schon der nächste „Einläufer“ bereit.

Fahrfertigmachen – ein Job in Mischarbeit

Die Kolleginnen und Kollegen im Bereich Fahrfertigmachen unterstützen das Werkstattpersonal und üben die Tätigkeit nur zu 30 Prozent ihrer eigentlichen Arbeitszeit aus. Die meisten fahren den überwiegenden Teil im Jahr selbst Bus. Die Dienstpläne sehen dann komplette Schichten als Busfahrerin oder Busfahrer vor, an den restlichen Tagen arbeiten sie auf den Betriebshöfen. Dabei gibt es konkret zwei Schichten: Ab 13 Uhr werden die ersten Einläufer für den nächsten Dienst vorbereitet. Ab 19 Uhr beginnt dann die zweite Schicht, die sich um das Gros der Wagen kümmert. Die Einarbeitung dauert gut zwei Wochen. Hier werden nicht nur die Aufgaben erklärt. Es gibt zudem eine Unterweisung in die allgemeinen Verhaltensregeln im Werkstattbereich sowie eine Unterweisung zum Umgang mit Gefahrstoffen.

Überprüfen, tanken und dann ab in die Waschanlage

Zurück in die Werkstatt: Die Tore öffneten sich ein weiteres Mal und schon steht der nächste Bus zur Abfertigung bereit. Die Servicekräfte sind startklar: Kontrolle auf Fundsachen, kurze Reinigung, Sichtprüfung der Räder und Leuchtmittel. Aufgrund der Betriebshofsoftware meldet der Bus, dass er betankt werden muss. Kein Problem für Koplin und seine Kollegen. Auch wenn das Ad-Blue nachgefüllt werden muss, übernehmen das die Servicekräfte. Und sie sind es auch, die die Elektrobusse noch einmal über Nacht an den Strom anschließen. Ein Bus hat vom regnerischen Herbstwetter heute eine Menge ab-

bekommen und muss daher in die Waschanlage. Kein Problem, Koplin setzt sich hinter das Steuer und fährt den Wagen zum Waschen. „Die Busse haben kein festes Intervall für die Außenwäsche, das entscheiden wir immer nach Bedarf“, erklärt er. Frisch gereinigt, kann der Stadtbuss dann direkt in der Fahrzeughalle abgestellt werden und Koplin widmet sich dem nächsten Wagen.

Kleinere Reparaturen? Kein Problem!

Über das Bordbuch, das vom Fahrpersonal geführt wird, erfahren die Kolleginnen und Kollegen am Abend, ob es irgendwelche technischen Auffälligkeiten an dem jeweiligen Bus gibt. Kleinere Reparaturen, wie das Beheben einer Türstörung oder von Defekten an der Rollstuhlrampe, werden dann auch schon mal von den „Fahrfertigmachern“ und „Fahrfertigmacherinnen“ durchgeführt. „Meist sind es gar nicht so schwerwiegende Sachen, aber im Liniendienst hat man schlicht keine Zeit, fünf Minuten an dem Problem zu arbeiten“, betont Koplin. Mit einigen gekonnten Handgriffen sind die Auffälligkeiten behoben und der Bus kann am nächsten Tag im Liniendienst eingesetzt werden. Manchmal können die Personen des Servicepools aber auch nichts mehr ausrichten. Dann wird das betroffene Fahrzeug den Kolleginnen und Kollegen der Werkstatt übergeben.

Bis weit nach Mitternacht kümmern sich die „Fahrfertigmacherinnen“ und „Fahrfertigmacher“ so um jeden Bus, der nach und nach aus dem Liniendienst zurück auf den Betriebshof kommt. Erst gegen 3 Uhr morgens, wenn die ersten Fahrzeuge schon wieder den Betriebshof für einen neuen Arbeitstag verlassen, treten sie ihren Feierabend an.

Christine Wendel



Tanken, technischer Check-up, waschen: Holger Koplin macht die Busse für den nächsten Dienst fit.



Hannover wimmelt!

