

Bedingt fahrtauglich

Ausprobiert: Wie ist es, wenn man selbst mit der Stadtbahn in die Station Kröpcke einfährt? Redakteur Bert Strebe im Selbstversuch zwischen Sollwertgeber, Zugsicherung und „Tüdelüdelüt“.

Von Bert Strebe

Schneller“, sagt Thomas Dreßler. „Noch schneller?“, frage ich. „Noch schneller“, sagt Thomas Dreßler. Ich schiebe den vergleichsweise winzigen Hebel, mit dem ich dieses 44-Tonnen-Monstrum bewege, zaghaft vorwärts. Zu zaghaft offenbar: Dreßler greift an mir vorbei, legt seine Linke auf meine und schiebt meine Hand samt Regler noch ein Stück weiter. Die Stadtbahn legt deutlich an Tempo zu. Wir sausen in die Finsternis hinein. Jedenfalls kommt es mir so vor.

Die Geschichte, die hier zu erzählen ist, begann vor 55 Jahren. Ich war sieben, als ich mit meinem Vater nach Hannover fuhr, meine Tante besuchen. Wir nahmen die Straßenbahn die Podbi hoch. Ich fuhr zum ersten Mal in meinem Leben mit so einer Bahn, saß auf meinem Holzstuhl, schaute von oben auf die Leute und die Autos herab, war stumm vor Ehrfurcht und Faszination.

Einmal vorn sitzen

Seitdem mag ich Straßenbahnen. Bis heute freue ich mich wie ein Kind, wenn ich vorn hinter der Fahrerkabine stehen und die Strecke vor uns sehen kann. Und vor ein paar Wochen entdeckte ich an einigen Bahnen Werbebanner für die Ausbildung zum Stadtbahnfahrer. Ich rief in der Üstra-Pressestelle an.

Ich wollte jetzt nicht unbedingt gleich umschulen. Aber vielleicht mal hineinschnuppern in die Ausbildung. Und vor allem wollte ich endlich einmal auf diesem Platz vorn im Triebwagen sitzen, mit nichts zwischen mir und der Strecke als der Frontscheibe.

Ich wollte also genau dahin, wo ich jetzt bin. Aber statt mich totzufreuen denke ich: Gott, ist das schnell! Wir rasen! Im Tunnel! Alles so eng! Man sieht nichts! Und Thomas Dreßler, mein Fahrlehrer, 61 Jahre alt, seit 1980 bei der Üstra und seit 1998 Lehrfahrmeister, steht vor dem Platz neben mir auf und sagt beiläufig: „Ich geh mal nach hinten.“ Meine Stimme kiekst ein bisschen: „Sie tun was?!?“ „Ich bin hinten“, flötet Dreßler. „Moosoment!“, rufe ich, „lassen Sie mich nicht allein!“ Aber da klappt schon die Tür.

Tunnel heißt nicht Tunnel

Ich bin morgens (als Fahrgast, Monatskarte, versteht sich) an der Podbi eingestiegen und zum Betriebshof Döhren gefahren. Dreßler, wohlwollender Blick, fester Händedruck, grün-blauer Üstra-Schlips, gönnt mir zunächst ein wenig



Viel Erfahrung: Thomas Dreßler (61) ist seit 1998 Lehrfahrmeister.



„Noch schneller!“, HAZ-Redakteur Bert Strebe geht in die Stadtbahn-Fahrschule und erfüllt sich einen Kindheitstraum.

FOTOS: KATRIN KUTTER

Theorie: Der Hebel, der die Stadtbahn bewegt, heißt nicht Hebel, sondern Sollwertgeber. Rot heißt nicht rot, sondern „Halt zeigendes Signal“. Tunnel heißt nicht Tunnel, sondern „Zugsicherung“. Denn da ist der Zug völlig sicher, weil ihm niemand in den Weg kommen kann, kein Auto, kein Fußgänger, nur in den Stationen muss man aufpassen. Weißer Balken quer auf der Stadtbahnampel bedeutet: stehen bleiben. Weißer Balken senkrecht bedeutet: los geht's.

Und dann geht's auch schon los. „Learning by doing“, sagt Dreßler. Wir biegen mit unserem TW 3000, dem elegantesten und neuesten der drei hannoverschen Bahnmodelle, vom Betriebshof vor der Station Peiner Straße auf die Schienen Richtung Innenstadt ein. Jetzt wird's ernst. Vorn auf unserem Wagen, 25 Meter lang, 54 Sitz- und 113 Stehplätze (Gott sei Dank ohne Passagiere), prangt der Schriftzug „Fahrschule“.

Ich muss gleich wieder halten, am Bahnsteig Peiner Straße. Dreßler ermahnt mich, auf die Bildschirme links und rechts oben in der Fahrerkabine zu achten, die die Außenspiegel ersetzen – es könnte ja jemand versuchen einzusteigen. „Weiter“, sagt er dann. „Und klingeln.“ Neben meinem rechten Fuß befindet sich ein Knopf. Ich



Selbst ist der Redakteur: Bert Strebe lernt, wie er mit dem Weichenstelleisen eine Weiche von Hand umstellen kann.

trete drauf. Ha! Meine Bahn klingelt! Zwei Sekunden später denke ich: deine Bahn? Du bist doch nicht ganz bei Trost.

Wir passieren die Stationen Fiedelerstraße und Döhrener Turm, und dann geht's in die Unterwelt. Und Thomas Dreßler sagt: „Noch schneller!“

Es ist ganz einfach: Sollwertgeber nach vorn, man fährt vorwärts. Sollwertgeber nach hinten, man bremst. Der Griff besitzt eine sogenannte Totmannschaltung, man muss den Knauf gedrückt halten, sonst bleibt die Bahn stehen. Seit ein Stadtbahnfahrer irgendwo in Deutschland ohnmächtig geworden und mit dem Oberkörper auf den Sollwertgeber gefallen ist, gibt es in neuen Modellen zusätzlich die „Sifa“, die Sicherheitsfahrerschaltung: Alle 20 Sekunden muss der Fahrer

den Knauf einmal loslassen und dann wieder drücken.

Bleibt das aus, ertönt ein durchdringendes „Tüdelüdelüt“. Reagiert der Fahrer immer noch nicht, stoppt die Bahn, und zwar – Thomas Dreßler probiert es einmal mit mir aus – sehr abrupt. Ich bemühe mich, uns das nicht noch mal zuzumuten, doch die 20 Sekunden verpasse ich regelmäßig, es tüdelüdelüet ziemlich oft. Was ich auch regelmäßig vergesse, ist, die anderen Stadtbahnfahrer zu grüßen. Sorry, Kollegen. Der Stress.

An der Kante

Wir rasen gar nicht wirklich. Der Tacho zeigt 65 Stundenkilometer. Theoretisch kann die Bahn 80 fahren, aber ab 70 würde sie automatisch gebremst werden. Aber mir kommt alles über 40 wie Tempo-

rausch vor. Als wir uns der ersten Tunnelstation Altenbekener Damm nähern, ist Thomas Dreßler wieder zurück. Puh!

Die Menschen auf den Bahnsteigen stehen teilweise erschreckend nah an der Kante. Dreßler erzählt von Leuten, die ihr Leben riskieren, weil sie über Wagenkupplungen klettern, von Menschen, die mit dem Blick aufs Handy Gleise queren oder mit Stöpseln im Ohr kein Klingeln hören. Ich schicke nach jedem Satz ein Stoßgebet gen Himmel. Für die Leute. Und für mich. Ich erlebe das dann an diesem Tag ja selbst, die Angst vor den Gleisübergängen: Haben sie mich gesehen? Okay, sie gucken hoch. Blickkontakt. Danke.

Alles gleichzeitig

Ich fahre in die Station Kröpcke ein. Kröpcke! Ich! Hammer! Vor dem Hauptbahnhof dann plötzlich das „Halt zeigende Signal“, also rot: Da steht noch eine Bahn in der Station. Die Strecken, sagt Dreßler, seien immer in einzelne Blöcke eingeteilt, und wenn sich in einem Block eine Bahn befindet, könne die nächste nicht hineinfahren. „In der Zugsicherung kann nichts passieren“, sagt er sanft. Ich bin mir noch nicht

so sicher. Doch ich werde es mit der Zeit, einigermaßen jedenfalls, auch draußen. Wir fahren die Podbi hoch, da lang, wo ich damals als Kind (mit)gefahren und wo ich morgens eingestiegen bin, ein erhebendes Gefühl. Ab Pelikanstraße fühle ich mich zumindest bedingt fahrtauglich, die Kiefermuskeln mahlen nicht mehr, die Sollwertgeberhand ist leidlich entspannt.

Weiche per Hand umstellen

An der Noltemeyerbrücke wird es noch mal aufregend: links blinken, Weichenknopf drücken, Signale und entgegenkommende Bahn beachten, alles gleichzeitig. Und danach biegen wir auf den Betriebshof Buchholz ein. Jetzt erst mal Luft holen. Ich lerne noch, wie man mit dem Weichenstelleisen Weichen von Hand umstellt. Dann geht's zurück.

Jetzt fahren andere Fahrschüler. Hm. Am Döhrener Turm endlich traue ich mich zu fragen, ob ich wohl auch noch mal ...? „Klar“, sagt Dreßler.

Wieder auf dem Betriebshof Döhren. Aus irgendeinem Grund kriege ich dieses Grinsen nicht aus dem Gesicht. Als ich mich von meinem Fahrlehrer verabschiede, sage ich halb laut, dass ich in vier Jahren bei der Zeitung in Rente gehe. Und dass ich dann ja Zeit hätte. Thomas Dreßler lächelt.

So wird man Stadtbahnfahrer

Es gibt zwei Wege, wenn man Stadtbahnfahrer werden will. Bei einer dreijährigen Ausbildung zur „Fachkraft im Fahrbetrieb“ muss man mindestens 17 sein und den Führerschein auf Probe und einen guten Hauptschulabschluss haben. Dann lernt man bei der Üstra alles vom praktischen Fahren (Bus und Bahn) bis zur Kundenbetreuung von der Pike auf.

Menschen mit abgeschlossener Berufsausbildung, egal welcher, und einem Führerschein B können auch als Quereinsteiger anfangen. Das Mindestalter für die Stadtbahnfahrerausbildung liegt bei 21, für die Busfahrerausbildung bei 24 Jahren (Straßenbahnen sind rechtlich, weil an Schienen gebunden, keine Kraftfahrzeuge). Derzeit arbeiten im Fahrdienst der Üstra gut 1000 Frauen und Männer. Busfahrer nennen Stadtbahnfahrer manchmal spöttisch „Ping“. Das kommt noch aus der Zeit, als Busfahrer quasi freie Ritter der (Land-)Straße waren. Heute fahren Stadtbahnfahrer lächelnd an den im Stau stehenden Bussen vorbei. str