

In acht Stationen zum fertigen Wagen



In Leipzig hat die Montage für Hannovers neuen Stadtbahnwagen begonnen. Ein Werksbesuch bei der Firma mit dem optimistisch klingenden Namen Heiterblick.



VON BERND HAASE

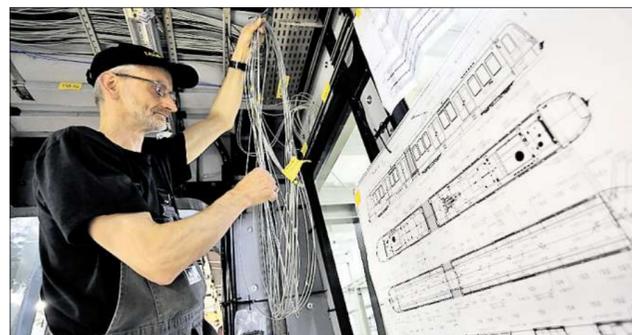
Kabelenden hängen aus den querlaufenden Schächten an der Wagendecke – dicke, nicht ganz so dicke und dünne. Man sieht es und denkt unwillkürlich an die Geschichten, die über den Flughafen Berlin Brandenburg zu lesen waren. Dort haben die Handwerker auch Kabel gezogen, dicke, nicht ganz so dicke und dünne. Zuletzt mussten sie sie auch noch unter Zeitdruck in die Kanäle stopfen. Irgendwann konnte niemand mehr die losen Enden zusammenfügen. Nicht zuletzt wegen des Kabelsalats ist der Hauptstadtflughafen zur Lachnummer geworden. Roland Hetmark kennt die Geschichten. „Wir wissen genau, was wir tun“, sagt der Elektriker. Es ist ja auch nur ein Stadtbahnwagen, den Hetmark und seine Kollegen verkaufen, kein Flughafen. Aber was heißt hier nur – zehn Kilometer Kabelstränge stecken auch in so einem Wagen, sie steuern Licht, Signaltechnik, akustische Anlagen, Fahrgastfernsehen, Klimaanlage und so weiter und so fort. Wäre also schon wichtig, dass am Ende alles passt.

In Leipzig, bei der Firma Heiterblick, hat jetzt die Produktion des neuen Stadtbahnwagens der Ustra begonnen, der von Anfang kommenden Jahres bis etwa 2050 durch das Stadtbild rollen wird. 50 sogenannte TW 3000 zum Stückpreis von 2,5 Millionen Euro bauen die Monteure in der ersten Serie zusammen. Für 96 weitere besteht eine Option. „Wir hoffen, dass wir im Laufe dieses Jahres einen Finanzierungsbescheid vom Land bekommen“, sagt der Ustra-Vorstandsvorsitzende André Neiß. Das Land soll, wie schon für das erste Los, die neuen Fahrzeuge zur Hälfte fördern. Gebrauch werden sie als Ersatz für Hannovers grüne Stadtbahnwagen, die nach gut 30 Jahren das Ende ihrer Lebensdauer erreichen.

Dass die Option zieht, hofft auch Samuel Kermelk, Geschäftsführer von Heiterblick. Die Firma hat zwar schon Stadtbahnen für Leipzig und Bielefeld zusammengebaut, aber zurzeit ist der TW 3000 das einzige Projekt. Sie gehört zu Kirow, einem Familienunternehmen mit Weltmarktführerschaft bei Eisenbahnkränen. Die Tochter für den Wagenbau beschäftigt derzeit 90 Mitarbeiter. Läuft alles wie geplant, könnten es bald 150 sein.

Für die Montage des TW 3000 hat Heiterblick in einem Leipziger Gewerbegebiet extra eine neue Halle zum Preis von 3,5 Millionen Euro gebaut. Sie besteht aus einem Lager für die von den verschiedenen Komponentenherstellern angelieferten Stücke – zu einem Stadtbahnwagen gehören etwa 450 Baugruppen mit rund 5000 Einzelteilen – und der Montagelinie mit acht Stationen.

Eigentlich prägen Konzerne wie Bombardier, Alstom oder Stadler das Bahngeschäft. Heiterblick ist da eher ein Unikat. „Als Mittelständler können wir flexibel auf Kundenwünsche eingehen“, sagt Geschäftsführer Kermelk. Davon äußerte die Ustra, die bei der Entwicklung Ideen von Senioren- und Behindertenverbänden, Erkenntnisse aus der Unfallforschung und Ergebnisse von Fahr-



gastbefragungen mitberücksichtigt hat, durchaus eine Reihe. Mittlerweile bemüht ist die sogenannte farbliche Ambientebeleuchtung, die es weltweit noch nicht in Stadtbahnen gibt und mit der die Ustra auf das Wohlbefinden ihrer Fahrgäste Einfluss nehmen will. Lichtbänder unter der Decke des Fahrgastraums können nicht nur Weißlicht abstrahlen, sondern je nach Bedarf auch andere Farben: kühles Blau an heißen Sommertagen, warmes Gelb, wenn es draußen kalt ist, und beruhigendes Grün. „Rot hätten wir

auch aufnehmen können, haben es aber unterlassen, weil die meisten sofort eine bestimmte Assoziation hatten“, erklärt Gunnar Straßburger, Projektleiter bei der Ustra.

Zu den Besonderheiten des TW 3000 zählt auch die Frontpartie mit ihrer hochgezogenen Scheibe. Bei drei der darunter angebrachten Teile lässt sich die äußere Kunststoffhaut mit dem Finger leicht eindrücken. „Forscher haben herausgefunden, dass sich so bei Unfällen mit Personen die Schwere von Kopfverletzungen

Die Mitarbeiter der Firma Heiterblick verkabeln den ersten der 50 neuen Wagen (oben). Dabei muss man den Überblick behalten, Roland Hetmark hat deshalb einen Plan (unten links). Thomas Gerlach und Ronald Anders bereiten das Kopfteil vor (unten rechts). Zuvor hat Oliver Geißler bei der Firma Lange im sächsischen Grimma der Karosserie Grundierung, Feinschliff und Farbe verpasst. Arp (5)



Ab Januar kann man zusteigen

Hannovers Stadtbahnwagen, so kann man sagen, beschäftigt die Republik. Das Design wurde von einem Stuttgarter Büro entwickelt. Karosserie und Fahrgestell kommen aus Salzgitter, die elektrischen Bauteile aus Düsseldorf, der Kopf aus Dessau, die Bremsen aus München. Lackiert und zusammengefügt wird das Ganze in Leipzig.

Wenn die Produktion voll angelaufen ist, will die Firma Heiterblick pro Woche fünf Wagen fertigstellen. Die statische Abnahme durch das Eisenbahnbundesamt erfolgt noch in Leipzig. Im Oktober kommt dann der erste Wagen mit einem Tieflader nach Hannover. Dann folgt die dynamische Inbetriebnahme. „Man kann einen Wagen nicht einfach montieren und im Fahrbetrieb losfahren lassen“, sagt

Ustra-Projektleiter Gunnar Straßburger. Zuvor muss der neue TW 3000 im Stadtbahnnetz erprobt werden. Die Techniker testen ihn auf Alltagstauglichkeit – ob die Spaltbreiten an den Haltestellen passen, ob er vernünftig auch um enge Kurven kommt und ähnliche Dinge.

Läuft die Fertigung wie geplant und absolviert das Fahrzeug die Teststrecken erfolgreich, können die Fahrgäste im Januar 2014 zum ersten Mal mit einem der neuen Modelle fahren. Eingesetzt wird es zunächst auf den Linien 3 und 7. Er ähnelt optisch zwar dem Vorgängermodell Silberpfeil, aber ob er auch so heißen wird, ist noch nicht ausgemacht. „Wir haben bisher keinen zündenden Namen gefunden“, sagt Ustra-Sprecher Udo Iwanek.

minndern lässt“, erklärt Straßburger. Im Unterschied zu den vorhandenen Silberpfeilen sind die Außenscheiben leicht getönt und stehen hochkant. Zu den Standards im Fahrzeuginneren zählen dunkelbraune Sitze, orangefarbene Haltestangen, Abteile für Kinderwagen, Rollatoren sowie Videoüberwachung und Fahrgastfernsehen. Das Personal darf sich über einen Memorysitz freuen, der sich automatisch den ergonomischen Anforderungen eines Fahrers anpasst.

Um alles zusammenzufügen, was zusammengehört, durchläuft jede Bahn in der Halle acht Stationen. Auf der ersten werden Kopf und Kabine verbunden, auf den drei nächsten arbeiten die Monteure an Innenausbau und Elektrik. Station fünf ist die der sogenannten Hocheitz – das Chassis wird auf das Drehgestell gesetzt. Nach dem Verlassen von Station sechs sieht die Bahn dann schon gebrauchsfertig aus, sie hat jetzt Sitze und Haltestangen. Station sieben dient der Leistungsüberprüfung und Station acht der Transportvorbereitung.

Als der Aufsichtsrat der Ustra sich jetzt bei Heiterblick einen Eindruck über den Gang der Dinge verschaffte, drückte dessen Vorsitzender Hauke Jagau in einem Wagen auf einen roten Knopf. Daraufhin schnurrten die Wagentüren auf und wieder zu. „So leise habe ich dieses Geräusch noch nie gehört“, sagte er anschließend. Und die Kabel, die den Türmechanismus steuern, liegen auch richtig. Man darf also optimistisch sein, so wie es der Name Heiterblick verspricht.

Die Ustra und ihre Bahnen



1997: Für den Verkehr zur Weltausstellung 2000 hat die Ustra ihre Flotte um 144 silberfarbene Stadtbahnen des Typs TW 2000 ergänzt. Charakteristisch ist die Taillierung der Bahnen.



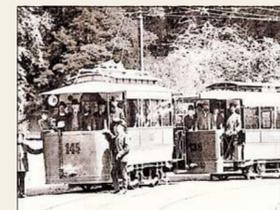
1974: Die Stadt sieht grün, als der TW 6000 die klassischen Straßenbahnen ablöst. Heute sind noch 147 von ihnen im Einsatz, haben aber langsam das Ende ihrer Betriebszeit erreicht.



1951: Die Ustra stellt den ersten Großraumzug vom Typ Hannover in Dienst. Das Modell wird mehrfach modernisiert und ist bis in die siebziger Jahre im Einsatz. Mit dem Tunnel kommt das Ende.



1908: Die Rote 11, die fast 60 Jahre lang nach Hildesheim fährt, ist die legendärste Ustra-Bahn. Ihren Namen trägt sie, weil sie als einzige rot lackiert ist. Zeitweilig führt sie sogar einen Speisewagen mit.



1893: Zu Pfingsten beginnt ein neues Zeitalter der Mobilität in Hannover. Zum ersten Mal fährt eine elektrische Straßenbahn in der Stadt, und zwar vom Königsworther Platz nach Herrenhausen.

Unterhaltsame Offensive für Herrenhausen

Sechs Veranstalter werben für den Standort

VON JULIANE KAUNE

Herrenhausen ist nicht zu übersehen: Mit einer groß angelegten Kampagne wirbt die Hannover Marketing und Tourismus GmbH (HMTG) jetzt gemeinsam mit einem halben Dutzend Partnern für die Barockgärten. Im Mittelpunkt steht die Vielfalt der Veranstaltungen, die sich dort etabliert haben. Ob Kleines Fest, Feuerwerkswettbewerb oder Musical im Gartentheater, ob Chortage, Tanztheater International oder GOP-Wintervariété – „Herrenhausen unterhält“. So lautet der Titel der 50 000 Euro teuren Kampagne, deren Motive auf Litfassäulen, Großplakaten und anderen Werbeträgern zu sehen sind. Unterm Strich ist der Marketingposten, den die HMTG in diesem Jahr für Herrenhausen vorgesehen hat, mit 500 000 Euro etwa doppelt so groß wie 2012.

„Rund ein Viertel der 600 000 Gäste, die die Herrenhäuser Gärten jedes Jahr besuchen, kommt wegen der Veranstaltungen“, sagt Hans Christian Nolte, Geschäftsführer der HMTG. Doch bisher gab es keine gemeinsame Marketingaktion aller Veranstalter. Das ändert sich nun: In einem Flyer, der in einer Auflage von 20 000 Exemplaren gedruckt wurde, präsentieren sich alle publikumswirksamen Veranstaltungen Herrenhausens auf einen Blick. Hotels, Restaurants, die Tourist Information am Ernst-August-Platz und alle Partner der Aktion verteilen die Broschüren. Zudem prangt das Logo „Herrenhausen unterhält“ auf 600 000 Reiseführern der Deutschen Bahn. Im Stadtgebiet von Hannover werben 300 Plakate für Herrenhausens Höhepunkte, weitere 150 sind in Städten zu sehen, die in einem Radius von 50 Kilometern rund um die Landeshauptstadt liegen. Ein Riesenbanner wird sogar im Hamburger Hauptbahnhof aufgestellt.

„Die gemeinsame Vermarktung der verschiedenen Events in Herrenhausen wird die Aufmerksamkeit für diesen exzellenten Standort stärken“, lobt der Erste Stadtrat Hans Mönninghoff. Mit einer besonderen Nachfrage rechnet Nolte bei den „Event-Paketen“, die mit einer Hotelübernachtung buchbar sind. So habe zum Beispiel der Organisator des Kleinen Festes, Harald Böhlmann, für dieses Pauschalangebot ein Kontingent von rund 300 der begehrten Tickets für das Kleinkunstfestival zur Verfügung gestellt.

Weitere in diesem Jahr geplante Marketingaktionen rund um Herrenhausen folgten in „Wellen“, kündigte Nolte an. Das gelte natürlich auch für das neu errichtete Schloss, das am 15. Mai eröffnet wird.

Kinderladen feiert mit Ehemaligen

Seinen 40. Geburtstag feiert heute der Asta-Kinderladen in der Nordstadt. Zwischen 14 und 18 Uhr bieten die Veranstalter ein buntes Programm mit Tombola, Flohmarkt, dem Clown Fidolo und der Band Marshmallows. Die Musiker spielen zwischen 14 und 15.30 Uhr. Besonders freuen sich die Organisatoren auf frühere Erzieherinnen sowie Eltern und ihre Kinder. „Wir hoffen, dass auch viele Ehemalige zu unserem Fest kommen“, sagt Mitorganisatorin Julia Hamburg. Sie sind eingeladen, über alte Zeiten zu sprechen. Der Asta-Kinderladen wurde 1973 gegründet. Er ist als Elterninitiative organisiert. Zurzeit werden in der Einrichtung im Moore 15a 21 Kinder betreut. tz

Denkmalschutz prüft WLAN-Router

Ratspolitiker und Journalisten dürfen künftig im hannoverschen Rathaus kostenlos ins Internet. Die Geräte, die einen drahtlosen Netzzugang ermöglichen (WLAN), sind bereits angeschafft, doch zunächst muss der Denkmalschutz ein Auge darauf werfen. Denn zwei von den drei Sitzungssälen, die über WLAN verfügen sollen, zählen zu den schönsten und bauhistorisch bedeutendsten Räumen des Rathauses. Gelifert wurden die WLAN-Geräte (Router) in schlechtem Weiß, aber schon jetzt ist absehbar, dass der Denkmalschutz damit nicht einverstanden sein wird.

In der EDV-AG der Stadt hieß es am Dienstag, dass man die weißen Kästchen mit einer Folie bekleben könne, um so den Vorgaben des Denkmalschutzes für Hölzer-, Mosaik- und Gobelinsaal zu genügen. Noch im Laufe des Monats soll die drahtlose Netzverbindung stehen. 110 000 Euro lässt sich die Stadt die Installation kosten – die Folien noch nicht eingerechnet. asl

Diskussion über Frankreich

„Ziemlich beste Freunde“ lautet der Titel einer Podiumsdiskussion, zu der die Deutsch-Französische Gesellschaft Hannover, das Kulturbüro Antenne Métropole und die Evangelische Akademie Loccum am Montag, 6. Mai, ins Künstlerhaus in der Sophienstraße 2 einladen. Thema sind die Beziehungen zwischen Deutschland und Frankreich ein Jahr nach den Wahlen von Staatspräsident François Hollande. Es diskutieren Prof. Henrik Uterwedde, Vize-Direktor des Deutsch-Französischen Instituts in Ludwigsburg, und Frankreich-Korrespondent Axel Veiel; Joachim Lange von der Akademie moderiert. Die Teilnahme an der Veranstaltung, die um 19.30 Uhr beginnt, ist kostenfrei, um Anmeldung wird gebeten unter cornelia.mueller@evlka.de. jk