

## Zurückbleim... bitte

10 Jahre ohne Zugabfertiger bei der U-Bahn. Von Patrick Cardullo



Christian Mews vor seinem früheren Arbeitsplatz

Christian Mews sitzt an einem Schreibtisch, an dem er den einen oder anderen Nachtdienst verbracht hat. Sein ehemaliger Arbeitsplatz ist heute ein ziemlich trostloser und heruntergewirtschafteter Raum und befindet sich auf dem U-Bahnhof Paradenstraße. Es ist der ehemalige Zugabfertigerdienstraum.

Über ein Jahr war der heutige Kleinprofilfahrer „Zapper“, wie man damals die Zugabfertiger nannte. Sein Revier: Die Linien U1 und U6. Auf vielen Bahnhöfen dieser Linien versah er Springerdienste. Die Lieblingsdienststelle war dann doch „auf“ Paradenstraße, der Ruhe wegen. Der Bahnhof ist bis heute nicht für übermäßigen Fahrgastandrang bekannt.

### *Gern nachts*

Vor allem Nachtdienste sind dem passionierten Dartspieler noch gut in Erinnerung. Nach der Hektik des Berufsverkehrs wurde es sich im 10-Minuten-Takt



Kollegin Strahlendorf fertigte Mitte der 80er noch ab

auf 10m<sup>2</sup> gemütlich gemacht. Radio, Kreuzworträtselhefte und eine gefüllte Kaffeekanne gehörten zu den inoffiziellen Ausrüstungsgegenständen eines Zugabfertigers. Und damit das traute Glück nicht durch einen Vorgesetzten gestört wurde, gab es ja den Telefonanruf des Kollegen vom Nachbarbahnhof, der freundlicherweise über den Besuch des Fahrmeisters informierte.

Im Gegensatz zu den Nachtschichten ging es außerhalb der späten Abend- und frühen Morgenstunden sehr stressig und bürokratisch zu. Teilweise herrschte eine Zugfolge von drei Minuten und das in beide Richtungen. Auf großen Umsteigebahnhöfen wie dem Mehringdamm versahen in der morgendlichen Rushhour vier Zugabfertiger ihren Dienst. So wurde selbst der Besuch der Toilette vom Fahrplan beherrscht. Im Durchschnitt war ein Dienst 7:36 Stunden lang, unterbrochen durch eine 15-minütige Pause dank eines Pausenablösers. Und wenn mal gerade nicht zu „zappen“ war, zermürbte die Büroarbeit. Unzählige Meldebücher waren zu führen, jedes wichtige Telefonat war auf die Zeit genau zu notieren. Außerdem mussten im Dienst regelmäßig die Fahrscheinautomaten und Entwerter geprüft werden.

Nach dem letzten Zug wurden die Eingangstore verschlossen und eine halbe Stunde vor Betriebsbeginn wieder geöffnet. Wenn auf großen Bahnhöfen wie Rathaus Spandau das letzte Tor ins Schloss gefallen war, konnte man quasi auf der anderen Seite des Bahnhofs wieder mit dem Aufsperrern beginnen.

Dazu kam der ständige Kontakt zu den Fahrgästen, war der Zugabfertiger doch das letzte verbliebene Personal auf einem U-Bahnhof und damit Mädchen für alles. Es wurden Auskünfte erteilt, um Fundsachen gekümmert oder auch nur ein Plausch gehalten. Aber auch um die Sicherheit auf dem Bahnhof hat er sich bemüht. Das Personal auf dem Bahn-



Auch in der Zapperbude auf Tempelhof hat Mews gegessen

steig hat doch im Gegensatz zu heute zum subjektiven Sicherheitsgefühl der Kunden beigetragen, beobachtet Mews. Und wenn auf dem Bahnsteig herumgepöbelt wurde, so sei auch er manchmal aus seinem Dienstraum heraus und habe die Leute zur Ordnung gerufen. Heute eher undenkbar. Berlin

befindet sich inzwischen in einer anderen, personalfreien Dimension.

Trotz der schönen Zeit im „Häuschen“: Dass er vor über 15 Jahren vom Bahnsteig in den Zug gewechselt ist, empfindet Christian Mews als großen Aufstieg. 1993 wurde aus dem Zugabfertiger ein Zugfahrer. Erst bei der BVG, seit 2000 bei der BT. Heute ist er im Kleinprofil auf den Linien U3 und U4 unterwegs. Und obwohl er den Bahnsteigdienst doch gut kannte, hatte er zu seinen Kollegen im Häuschen nun ein zwiespältiges Verhältnis. Sobald zwei Züge gleichzeitig in einen Bahnhof einfuhren, war Mews immer derjenige, der als Letzter abfahren durfte – so zumindest seine Wahrnehmung. Wenn es mal wieder etwas länger dauerte, half nur das laute Zischenlassen der Federspeicherbremse. So wurde dem „Bodenpersonal“ energisch vermittelt, dass man nun gerne seine Fahrt fortsetzen wolle.

### *Selbst verantwortlich*

Heute hingegen entscheidet der U-Bahnfahrer selbst, wann es weitergeht. Dahingehend hat die jetzt angewandte Praxis der Zugfahrerselbstabfertigung doch seine Vorteile.

Die Zapper sind inzwischen aus dem Gedächtnis vor allem der jüngeren Berliner verschwunden. Geblieben sind die Räume mit ihren gläsernen Vorbauten auf Berlins U-Bahnhöfen. Den älteren BVG-Benutzer werden vor allem rhetorische Glanzstunden im Gedächtnis bleiben wie: „Rudow zurückbleim. - ZRÜCKBLEIM HAB ICK JESACHT!“



## Zugabfertiger

Sie waren u.a. für die Beobachtung des Fahrgastwechsels auf den U-Bahnhöfen verantwortlich, gaben das Signal zum Schließen der Türen und der Abfahrt. Aus Rationalisierungsgründen werden bereits in den 1990er Jahren die Linien U4 und U9 auf „Zugfahrerselbstabfertigung“ (ZSA) umgestellt. Am 8. Januar 1999 fertigten die U-Bahnfahrer im Kleinprofil ihre Züge alleine ab. Am 25. September 1999 endete

auf der letzten Großprofilinie U7 die Ära der Zugabfertiger in Berlin.

Neben der Berliner U-Bahn gab es in Deutschland nur bei der Hamburger Hochbahn Zugabfertiger. Dort wurden sie „Bahnsteigwärter“ genannt. Auch sie verschwanden Ende der 1990er Jahre. Neueingestellte Zugfahrer bei der Hochbahn müssen allerdings diese Tätigkeit seit einem knappen Jahr wieder erlernen.