



Bei Signalstörungen auf Sicht fahren,
mit liegendebliebenem Zug rechnen!

Gedächtnisstütze in Hamburger U-Bahnen

Links: Der gute alte Strom floß noch, also gab es Licht nicht nur am Ende des Tunnels

Ohne elektronische Hilfsmittel zu fahren ist für U-Bahnfahrer/innen „an sich nichts Außergewöhnliches. Fährst Du eben höchstens 20 km/h.“ Kollege Uwe Loewenstein kam an diesem Tag kurzfristig aus der Reserve. „Passiert immer mal wieder, dass nur auf Sicht gefahren werden darf.“ Man muss dann jederzeit gefahrlos zum Halten kommen können, da im Gegensatz zum Regelbetrieb mit Signalen sich Züge im betroffenen Streckenabschnitt befinden können.

Hart bleiben bei Weichen

Sind in einem gestörten Streckenabschnitt Weichen vorhanden, läuft ohne die Erlaubnis des Stellwerks gar nichts. Entweder signalisiert der Weichensteller mit einem Ersatzsignal die Genehmigung zum weiterfahren oder es wird über Funk eine mündliche Zustimmung gegeben. Anders als bei der Straßenbahn kann der U-Bahnfahrer nicht aussteigen und die Weiche selbst stellen.

Sollte eine solche – sehr selten vorkommende – Weichenstörung auftreten, darf ein Bahnmanager, ein Bahnhofsleiter oder andere berechnete Mitarbeiter „an die Kurbel“. Die Weiche wird dann mit einer Handkurbel umgestellt – eine ungemütliche Arbeit im Gleisbett eines nicht gerade sauberen U-Bahntunnels.

Am rosa Montag war das Problem, dass nicht nur ein einzelner Streckenabschnitt betroffen war, sondern alle Stellwerke der BVG. Alle.

Jede einzelne Weiche musste über Funk freigemeldet werden. Da konnte man froh sein, wenn ein Zug seine Endstation erreicht hatte. Wobei „froh“ nicht ganz zutreffend ist. Die Abfertigung verlief nur schleppend, und an den Endpunkten der Linien stauten sich die Züge. Bald mussten die U-Bahnen ihre Fahrt im vorletzten Bahnhof beenden, dann im vorvorletzten usw. ...

So endete der Tag für viele Fahrgäste, die auf die Fahrt mit der U-Bahn nicht verzichten konnten, mit einem längeren Spaziergang bei nasskaltem Wetter. Vom Regen in die Traufe.

Rosa Montag

„Magenta-Störung“ legte U-Bahn lahm.

Von Matthias Breust / Patrick Cardullo

Am Tag vor dem 9. November, dem Schicksalsdatum der Deutschen, kamen viele Berliner vergeblich die Treppen zur U-Bahn hinabgestiegen. Nichts ging mehr, und weder Progrom noch Putsch noch Revolution noch Mauerfall waren daran schuld. Der Kollege Computer hatte sich schon am Mittag in den Feierabend verabschiedet und die Bildschirme rosa eingefärbt. Daher der Name „Magenta-Störung“. Klingt harmlos.

Bis zum späten Nachmittag fuhren die U-Bahnen auf Sicht. Die Züge gingen nur noch alle halbe Stunde oder noch seltener. Die Medienmaschine rollte heiß und die Vergleiche mit der S-Bahn hatten Konjunktur. Je länger die Störung dauerte, desto schlimmer wurde es. Zwar haben sich Fahrer/innen und das zuständige BVG-Personal bald auf die Situation eingestellt. Aber sie konnten nicht verhindern, dass ein gewaltiger unterirdischer Stau entstand.