


BSB - Sonderedition

# ON TOUR

DAS  CLUBMAGAZIN FÜR DEN FERNFAHRER AUSGABE 4/2011 OKT/NOV/DEZ



### TECHNIK

NEUER MERCEDES-BENZ ACTROS:  
WIE VON EINEM ANDEREN STERN

### TRUCKSTOP

GRAMSCHATZER WALD:  
GESÜNDER RASTEN

### UNTERWEGS

SALZBURG: KULTUR UND  
KÜCHE VOM FEINSTEN

FAHRER-JOB IM PORTRAT

# LOKFÜHRER & LKW-PROFI

Andreas Gill tauscht regelmäßig die Straße mit den Schienen.

TITEL

BSB - Sonderedition



Job im Porträt

# DER ZWEI-WEGE-JOB

**Andreas Gill hat sich vom Fernfahrer zum Gleisfahrzeugführer entwickelt, ein krisensicherer und gefragter Job.**

Manche Jungs träumen davon, entweder Lastwagenfahrer oder Lokführer zu werden. Dabei geht beides sogar in einem Beruf, nämlich als Spezialist für den Betrieb eines Zweiwegefahrzeugs. Wenn an Bahnlinien gebaut oder gewartet werden muss, sind die multifunktionalen Arbeitsmaschinen unersetzlich. Zum Einsatzort rollen sie zügig auf Gummireifen, dann können sie sich in Minuten mit Stahlrädern auf den Gleisen aufstellen.

Solche Dienstleistungen bietet die Stefan Mattes GmbH & Co KG mit „BSB-Saugbagger und Zweiwegetechnik“ aus Berlin. Der Fuhrpark ist ziemlich spezialisiert. Angefangen hat Firmengründer Stefan Mattes 1994 mit sogenannten Saugbaggern auf Lkw-Fahrgestellen. Deren Stärke liegt darin, zum Beispiel auch Baugruben freilegen zu können, die von Leitungen durchzogen werden, ohne dabei Schaden anzurichten. Starke Sauger sind aber auch gefragt, wenn es gilt, Gleise von Brems sand und Unrat zu reinigen. Aus solchen Kundenwünschen entwickelte sich die Sparte Gleisfahrzeuge. So kann zum Beispiel eine selbst konstruierte Saugereinheit an gleisfähige Bagger angekop-

pelt werden, aber auch der Einsatz eines superstarken Turbosaugers auf einem Flachbettwaggon ist möglich. Während die Sauger aber nur gelegentlich für Bahnbetriebe eingesetzt werden und sonst auch viele andere Kunden und Einsatzzwecke bedienen, sind die Zweiwege-Fahrzeuge – sechs Unimogs, zwei Bagger und ein Volvo – ganz auf den Einsatz auf Gleisen spezialisiert.

Das Aufgabengebiet dieser Spezialflotte ist die Durchführung von Wartung, Inspektion und Bauarbeiten neben und über den Bahnstrecken. Mit sogenannten Hubsteigern, hydraulisch betriebenen Arbeitskörben an Gelenkarmen, können sich Arbeiter und Kontrolleure in luftige Höhen heben lassen, um dort ihren Aufgaben nachzugehen. Aber auch das Stellen von Masten oder die Verlegung von Kabeln gehört zu den Aufgaben der Berliner Spezialisten.

Wie im Straßengüterverkehr macht sich auch bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen der Nachwuchsmangel an Fahrzeugführern immer stärker bemerkbar. Das gilt sowohl für den Betrieb von Güterlokomotiven im Allgemeinen als auch für Nebenfahrzeuge im Speziellen. Wer seine Karriere in Richtung



**Besondere Technik:** Die bahntauglichen Lastwagen und ihre Technik werden vor jedem Einsatz gründlich inspiziert.

Text & Fotos: Felix Jacoby

gleisverkehr erweitern möchte, muss zudem bereit sein, sich mit beträchtlichem Theorieaufwand weiterbilden zu lassen und sich in komplizierte Sachverhalte einzulesen.

Allein das deutsche Streckennetz auf Gleisen erstreckt sich auf 212.000 Kilometer, deren örtliche Gegebenheiten und Richtlinien in sieben Büchern in der Kabine mitzuführen sind. Dazu kommen ständige Aktualisierungen sowie für jeden Einsatz speziell erteilte Betriebserlaubnisse, die den exakten Ablauf und die Rahmenbedingungen vorschreiben. Wer auf das Gleis fährt, muss schon vorher genau wissen, was er zu tun hat. Störungen des Bahnverkehrs durch Missachtung der Regeln können teuer werden: Eine Minute ICE-Verspätung soll rund 4.000 Euro kosten!

Andreas Gill hat vor über zehn Jahren bei BSB als Fahrer eines Saugbaggers angefangen, nachdem er vorher mit Vergnügen fünf Jahre mit Lkw im Fernverkehr durch Europa unterwegs war. Mit Interesse an der ausgefeilten Technik des Fuhrparks und der Bereitschaft zur persönlichen Weiterbildung hat er nach und nach seine Fähigkeiten erweitert und den Führerschein für Triebfahrzeuge, den „Lokschein“, gemacht. Außerdem kennt er jedes der Firmenfahrzeuge mit all den Spezialisierungen.

Dass es am Abend nur einige Kilometer durch die Großstadt zur Baustelle geht, ist für den 45-jährigen Kraftfahrer eher ein Glücksfall, weil dieser Einsatz über Tage sich in der Nähe der Firma und seines Wohnorts befindet. Genauso gut kann es passieren, dass er irgendwo in Deutschland arbeiten muss und

über längere Zeiträume nur an den Wochenenden heimkommt. Dann übernachtet er in Hotels und muss sich selbst um die Verpflegung kümmern. Da der Volvo keinen Platz für große Tanks bietet, kommt die UTA Card regelmäßig zum Einsatz, um immer mit vollem Tank zur Arbeit zu erscheinen.

Der Zwölftonner fährt sich wie ein normaler Lastwagen, nur die Überhänge vorne und hinten verlangen eine gewisse Vorsicht. Fünfzehn Jahre hat der Volvo mit dem schwedischen Hubsteiger-Aufbau schon hinter sich; erst im Dienst der Deutschen Bahn, dann von BSB übernommen. Da die Laufeleistungen auf der Straße nicht hoch sind, bleiben die Fahrzeuge lange im Unternehmen. Außerdem schätzt Betriebsleiter Patrick Wolff die im Vergleich von modernen Nutzfahrzeugen reduzierte Bordelektronik.

## Beim Einsatz auf Bahngleisen regelt eine Betriebsanweisung den exakten Zeitplan und den Ablauf der gesamten Hubsteiger-Arbeitsaktion.

Mithilfe eines Kollegen rangiert Andreas Gill den Zweiachser nach der Ankunft am Zielort auf einen Bahnübergang eines abgelegenen Rangiergleises. Dann werden die Bahnfahrwerke auf die Schienen gedrückt. Die Betriebserlaubnis sagt ihm jetzt genau, wie er über verschiedene Weichen zu seinem Einsatzort kommen kann. Erst zu einer vorgegebenen Zeit dann gibt der Fahrdienstleiter die Zufahrt frei und erklärt den Abschnitt der geplanten Arbeiten zum Baugleis. Eingeteilte Sicherungsleute markieren den Bereich und warnen die Arbeiter mit lauten Hupen vor schnell herannahenden Zügen auf dem Nachbargleis.

Während bei den Unimogs die Traktion über die Gummireifen kommt, treibt der Volvo ein Fahrwerk aus Stahlrädern mit seinem Nebenantrieb an. Der Fah-



Gründliche Erprobung: Wenn die Technik geprüft ist, geht es nach Absprache mit Betriebsleiter Patrick Wolff zum nächsten Einsatz.



**Exaktes Rangieren:** Zum Aufgleisen müssen die Stahlräder ziemlich genau über die Schienen manövriert werden.

erplatz ist reichlich bestückt mit Schaltern und Hebeln, die im normalen Lkw nicht vorkommen.

Jetzt ist das Nutzfahrzeug eher Lok als Laster, zumal der Volvo sogar Anhänger über die Gleise ziehen darf. Ein mächtiges Presslufthorn und spezielle Zugleuchten, die je nach Richtung zwischen weißem und rotem Licht umgeschaltet werden, gehören zu einer umfangreichen Ausstattung, die notwendig ist, um einen Lkw beim Eisenbahnbundesamt als Gleisfahrzeug zugelassen zu bekommen.

Der Auftraggeber des Hubsteigereinsatzes ist ein großes Bauunternehmen, das neue Fernwärmeleitungen unter der Brücke durch verlegen möchte. Kaum kurz nach 22 Uhr am Einsatzort angekommen, bringt Andreas Gill den Volvo in Position, dann hat er nicht mehr so viel zu tun. Jetzt ist die Stunde der

Bauarbeiter und Monteure gekommen. Oben im Arbeitskorb ist neben Stromanschluss und hellen Strahlern auch ein Hebel, mit dem das Fahrzeug sogar hin- und hergefahren werden kann. Sehr beliebt bei den Kunden ist die Kaffeemaschine im Aufbau, denn es wird einmal mehr eine lange Nacht für alle Beteiligten.

Erst morgens um fünf verlässt Andreas Gill nach erledigter Arbeit wieder die Baustelle und wechselt wieder auf den Fahrtmodus Straße. Jetzt freut er sich auf seinen Feierabend, seine Frau und die beiden Töchter. Auch wenn er oft fern der Heimat im Einsatz ist, lassen sich Freizeit und Wochenende besser als früher im Fernverkehr planen. Dann kümmert er sich am liebsten um sein Haus und den Garten oder macht mit seiner Familie Ausflüge zu den Sehenswürdigkeiten in der Hauptstadt.



**Wertvoller Helfer:** Der Hubsteiger ermöglicht den Bauarbeitern den optimalen Zugang an schwer erreichbaren Stellen.