



## BSB – In-Situ-Schotterreinigung

Auszug aus  
„Triebwagen“ Mitarbeiterzeitung der LVB - Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH  
Seite 6 „Im Blickpunkt“; 12/2000

IM BLICKPUNKT

Triebwagen

# Nicht nur eine Schönheitskur

### Saugbagger hilft die Lebenszeit unserer Gleisanlagen zu verlängern

Wer regelmäßig und bewusst unsere Gleise in Augenschein nimmt, wird feststellen, dass auch Bahnkörper, die in Querschwellenbauweise ausgeführt sind, verschmutzen. Jahre nach der Neuverlegung sind an manchen Stellen Schwellen, Schotter oder gar die Kleinsenteile, welche die Schienen mit den Schwellen verbinden, unter einer Schmutzschicht verschwunden.

Zwar wurde und wird manuell eine optische Reinigung besagter Gleisanlagen vorgenommen, doch diese erfasst gemeinhin Unrat wie Flaschen, Dosen, Papier u. ä. Die Befreiung des Fahrweges von Brems sand, verrotte-

tem Laub und ähnlichen, tiefer eindringenden Partikeln, wurde bisher, wenn überhaupt, manuell bzw. mit einfacher Technik durchgeführt. Trotz hohem körperlichen Einsatzes der Akteure konnte aber keine Gründlichkeit in dem Maße erreicht werden, wie sie das Verfahren realisiert, welches wir hier kurz vorstellen möchten.

Angewendet wird es von der Firma Berliner Saugbagger Betriebe (BSB). Im LVB-Gleisnetz geschah das erstmals zwischen dem 1. und dem 16. November dieses Jahres in der Prager Straße zwischen Schönbachstraße und Sacke-Klinik.



Der Saugbagger bei Reinigungsarbeiten in der Jahnallee am 4. Dezember. Der Schwenkarm kann schnell zur Seite gedreht werden, um den Linienverkehr nicht zu behindern.



Hier sieht man deutlich den Unterschied: Rechts vor und links nach der Reinigung.

Der Lastkraftwagen, auf welchem das Saugaggregat montiert ist, steht dabei auf der Straße neben dem Gleis. Der Tragarm mit dem Saugrüssel wird über die Schienen geschwenkt, dadurch entfällt eine Streckensperrung. Aufgesaugt werden die o. a. Partikel (Feinbestandteile) sowie, soweit vorhanden, auch der genannte Unrat. Bearbeitet wird dabei der unverdichtete Bereich des Oberbaues bis in eine Tiefe von etwa 15 Zentimetern. Bei Bedarf wird mit dem Ende des Saugrohres der Schotter etwas gelockert. Sollten dabei ein paar Steine aufgenommen werden, kommen sie wieder an ihren Platz zurück. Die Saugkraft ist einstellbar, so dass der lockere Schotter auch gänzlich entnommen werden könnte. Gereinigt werden, je nach Grad der Verschmutzung, die ersten 10 bis 15 Meter in Gleismitte nach Einfahrt in den Schwellenabschnitt (bzw. etwa die selbe Strecke vor Ausfahrt) sowie der so genannte Hosenträgerbereich. Er bildet die Fläche zwischen Bordsteinkante der Fahrbahn und der nebenliegenden Schiene.

Das Entfernen der Verunreinigung verbessert die Entwässerung der

Gleisanlage. Wichtig ist das, um die schädliche Einwirkung gefrorenen Wassers zu verhindern, außerdem wird bei Holzschwellen die Gefahr der Fäulnis verringert. Auch Unkraut findet weniger Nährboden. Ferner können Veränderungen an den Kleinsenteilen früh erkannt und damit Schäden am Oberbau verhindert bzw. beizeiten beseitigt werden. Das alles ist für die Lebensdauer der Anlage sicher nicht von Nachteil.

Die Arbeitsleistung ist abhängig vom Grad der Verschmutzung, auch die Wagenfolge der zu bearbeitenden Strecke spielt eine nicht unbedeutende Rolle. In etwa werden pro Arbeitstag bzw. Schicht 80 Quadratmeter Fläche gesäubert, dabei können ungefähr 5 Kubikmeter Schmutz anfallen.

In der ersten Dezemberhälfte dieses Jahres fanden beschriebene Arbeiten in der Jahnallee zwischen Zeppelinbrücke und Lützner Straße statt. Als weitere Orte sind die Antonienstraße zwischen Küchenholalle und E.-Zeigner-Allee, der Grimmaische Steinweg sowie Altscherbitz vorgesehen.

Text und Fotos: SVEND WEISE