

85 Jahre: Eisenbahnbau ist unsere Tradition

Heinrich Klostermann startete sein Unternehmen 1925 in Hamm mit wachsendem Erfolg

Vor 85 Jahren wurde die Firma „Heinrich Klostermann, Eisenbahnbau- und Tiefbaugeschäft“ in Hamm im Register der Tiefbauberufsgenossenschaft eingetragen, womit das offizielle Gründungsjahr 1925 des Unternehmens festgehalten ist.

Der Gründer Heinrich Klostermann wurde 1882 in Schwerte geboren und hatte auf dem Technikum in Hildburghausen/Thüringen Bauingenieurwesen mit der Fachrichtung Tiefbau studiert. Er war zunächst Teilhaber der Firma Gräwe & Klostermann in Dortmund, einem Unternehmen, das bei den umfassenden Eisenbahnbauarbeiten anlässlich des Bahnhofsneubaus von Hamm tätig war. Deshalb nahm Heinrich Klostermann 1917 seinen festen Wohnsitz in Hamm und führte die hiesigen Geschäfte.

Mit dem 01. 01. 1925 schied er aus dieser Firma aus und gründete das eigene Unternehmen. Zum Start standen dem Unternehmen an Großgeräten 2 Bagger und 5 Lokomotiven (Schmalspur) mit 90 Kippwagen zur Verfügung. Es waren in der Firma beschäftigt 1 Buchhalter, 1 Fräulein, 1 Lehrling, 3 Bauführer, verschiedene Schachtmeister und Maschinenpersonal, bei einer Gesamtbelegschaft von ca. 200 bis 250 Mitarbeitern. 1925 wurde dann

auch der Lagerplatz in Hamm-Mark gekauft. Zu dieser Zeit wurden insbesondere Arbeiten für die Deutsche Reichsbahn und die Zeche Sachsen ausgeführt. Bahnhofsumbauten in Essen, Münster und Mülheim/Ruhr sowie umfangreiche Streckenerneuerungen belegen dies. Aber auch Arbeiten im Wasserbau, wie der Bau der Kanalschleuse Hamm-Werries im Zuge der Verlängerung des Datteln-Hamm-Kanals bis Schmehausen, wurden ausgeführt.

Im Zweiten Weltkrieg hatte Heinrich Klostermann die Aufgabe, wichtige Eisenbahnstrecken betriebsbereit zu halten und besonders die durch Bomben entstandenen Schäden an den Gleisanlagen des Verschiebebahnhofs Hamm zu beseitigen.

Nach Beendigung des Zweiten Weltkrieges waren enorme Kriegsschäden an den Gleisanlagen zu beseitigen. Weiterhin war die Firma Heinrich Klostermann auch beteiligt an dem Wiederaufbau der Schleuse Hamm, an der Wiederherstellung der Kaianlagen und der Räumung des Hafenbeckens sowie an der Reparatur von Kanal- und Lippebrücken.

Heinrich Klostermann musste aus gesundheitlichen Gründen Ende der vierziger Jahre jüngerer

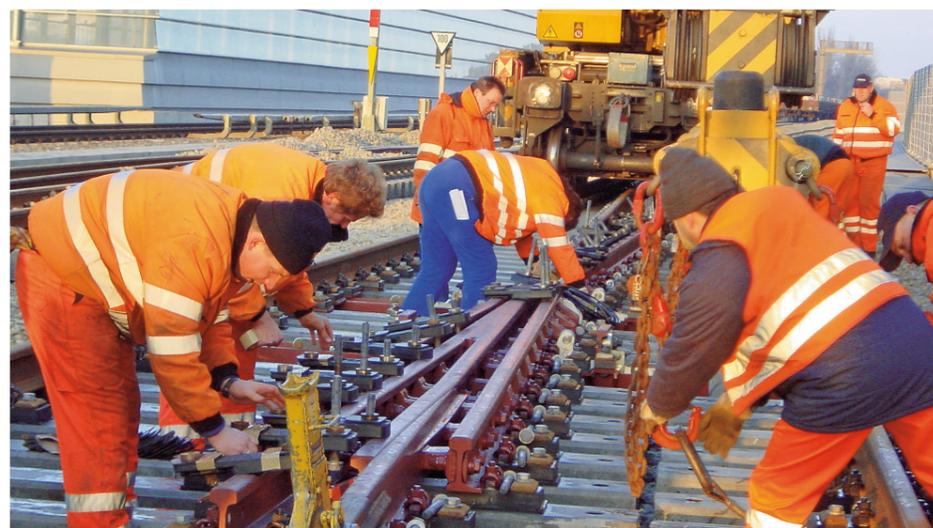
Leuten die Leitung des Unternehmens überlassen. Er starb 1957. Inhaberin des Unternehmens wurde seine Tochter Elsemarie Kühner. Bis 1985 wurde das Unternehmen dann verantwortlich geführt von dem Schwiegersohn des Gründers, Dr. Walter Kühner.

Ihm zur Seite standen über lange Jahre Baumeister Heinz-Günter Plum, als Leiter der Abteilung Gleisbau, und die Herren Dipl.-Ing. Heinrich und Dipl.-Ing. Heinz Rudack, bei denen die Verantwortung für den Bereich Betonbau vom Vater auf den Sohn überging. Die längste Zeit dieses Abschnittes der Unternehmensgeschichte lag die kaufmännische Leitung in Händen des Herrn Wilhelm Nattkemper, der, wie einigen noch bekannt ist, auf den Rekord einer 50-jährigen Zugehörigkeit zum Betrieb zurückblicken konnte.

In den 1950er und 1960er Jahren war die Bauunternehmung maßgeblich an der Beseitigung von Bergschäden an Schifffahrts- und Schienenwegen beteiligt, dokumentiert durch umfangreiche Gleishebungsarbeiten in Dortmund, Lünen und Heessen, jeweils mit erheblichen Bodenmassenbewegungen und Betonarbeiten an Eisenbahnbrücken. Rammarbeiten, wie z. B. das Rammen von Dichtungsspundwänden am Lippe-Seitenkanal, sind ebenfalls zu nennen. Es wurden auch Kläranlagen gebaut, wie in Brakel und in Vermold. Des Weiteren kam die Zeit des Einsatzes von Gleisbaugroßmaschinen, die zur Anschaffung der ersten „Matisa“ führte.

In den 1970er Jahren ist an größeren Maßnahmen der Umbau des Bahnhofes Paderborn zu nennen mit Abbruch und Neubau sämtlicher Bahnsteigüberbauten, Sanierung der Widerlager und Abbruch und Neubau aller Bahnsteige einschließlich zugehöriger Oberbauarbeiten –, wozu auch die Investition in die Weichenstopfmaschine von Plasser und Theurer, der WSM 07/275, passte. In den Bereich Wasserbau fielen der Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals und der Ahse jeweils in mehreren Teilabschnitten, wie auch der Ausbau von

weiter auf Seite 3



Den Zeitplan fest im Griff

Neuordnungen von Verkehrsströmen in Innenstadtbereichen gehen in der Regel intensive jahrelange interne Planungen voraus. So auch in Lippstadt. Die Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge Unionstraße und Südtor erforderte die planerische Umsetzung einer neuen Südtangente in mehreren Bauabschnitten.

Nachdem im Jahre 2006 die H. Klostermann Baugesellschaft mbH bereits mit dem Neubau der Eisenbahnüberführung Unionstraße für die DB AG beauftragt wurde, folgten im September 2007 die Bauauftragungen für die Südtangente mit dem Trogbauwerk, der Brücke über die südliche Umflut und weiteren Ingenieurbauwerken, wie Regenrückhaltebecken und Lärmschutzwände durch die Stadt Lippstadt. Die Fertigstellung und Verkehrs freigabe erfolgte zu Weihnachten 2008.

Bei der Ausschreibung zum Abschnitt Bahnübergangsbeseitigung Südtor, Abschnitt A, ging H. Klostermann erneut mit dem technisch interessantesten und letztlich wirtschaftlichsten Angebot ins Rennen und erhielt den Zuschlag. Die Stadt Lippstadt, Fachdienst Straßenbau, setzte

bei einem weiteren Großprojekt auf die bewährte H. Klostermann-Führungsmannschaft um Dipl.-Ing. Michael Storat als Bauleiter und Paolo Teixeira als Oberpolier.

In einer nahezu rekordverdächtigen Bauzeit von 14 Monaten konnten insgesamt 6 Ingenieurbauwerke, einschließlich Eisenbahnbrücke und Trogbauwerk mit Grundwasserwanne errichtet werden. Das erforderliche Pumpengebäude wurde ebenfalls von H. Klostermann einschließlich Pumpentechnik und Notstromaggregat schlüsselfertig und betriebsbereit dem Auftraggeber übergeben.

Während der Bauzeit kam es zu unvorhersehbaren Mehrleistungen durch einen teilweise schwierigen Baugrund. Mit viel Einsatz und professioneller Koordination konnte dennoch die kurze Bauzeit zur Zufriedenheit des Bauherrn eingehalten werden, sodass die Freigabe des Straßenabschnittes durch den Bürgermeister der Stadt Lippstadt wieder vor Weihnachten erfolgen kann.

Insgesamt wurden bisher bei beiden Lippstädter Bauprojekten 60.000 cbm Boden ausgehoben und



innerstädtisch abgefahren, teils bis zu 2.000 cbm pro Tag, 28.000 cbm Beton eingebaut, ca. 20.000 qm Straßenfläche gebaut und 7.100 m Bohrpfähle durch die Kollegen des H. Klostermann-Spezialtiefbaus abgebohrt. Bei Großprojekten dieser Art kommt der Bauausführung, und nicht zuletzt dem Bauherrn, die gewerkeübergreifende Kompetenz und hohe Eigenfertigungstiefe von der H. Klostermann Baugesellschaft mbH zugute.

Nur so baut man wirtschaftlich, zuverlässig und schnell.

Ch. Harnacke

Das Wort der Geschäftsführung



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

willkommen zu der ersten Ausgabe unserer Unternehmenszeitung **BauWerk**.

Die Geschehnisse der heutigen Zeit haben die Geschäftsführung der H. Klostermann Baugesellschaft mbH dazu bewegt, diese Unternehmenszeitung ins Leben zu rufen. Unter anderem zählen dazu das rasche deutschlandweite Wachstum der Firma in den letzten Jahren mit dem damit einhergehenden Personen-, Wissens- und Informationszuwachs, sowie die Ausweitung des Leistungsangebots und der daraus resultierenden Bauprojekte.

Hauptziel dieser Zeitung ist es somit, alle unsere Mitarbeiter/innen, verbundene und befreundete Unternehmen, Auftraggeber und Freunde der Firma an diesen Entwicklungen teilhaben zu lassen und über interessante, interne und externe Neuigkeiten zu informieren. Dazu zählen Einblicke in neue und abgeschlossene Bauprojekte, Mitarbeiterveränderungen, wie Pensionierungen, Neueinstellungen, Jubiläen, Einführung technischer Neuerungen und Investitionen in die Zukunft der Firma.

Die Zeitung ist ein Engagement unserer Mitarbeiter/innen für Sie, verehrte/r Leser/in. So können Sie alles Berichtenswerte hautnah in Wort und Bild durch Mitarbeiterberichte miterleben. An dieser Stelle möchten wir uns bei allen, die an dieser ersten Ausgabe mitgewirkt haben, bedanken und freuen uns bereits über eine rege Beteiligung an der nächsten Ausgabe.

In diesem Sinne danken wir allen Mitarbeiter/innen für Ihre Bemühungen in 2010, und hoffen, dass gemeinsame Anstrengungen das Jahr 2011 zu einem erfolgreichen Firmenjahr werden lassen.

Für die Geschäftsführung

Dr. Jochen Kühner



BAUSTELLEN IM (RÜCK-)BLICK

Preußenbrücke Lünen – Ingenieurbau und Gleisbau Hamm



Wieder konnte eine neue Kanalbrücke für die Eisenbahn unserem Auftraggeber, der DB ProjektBau, übergeben werden. In Lünen baute das H. Klostermann-Team in ARGE in nur 19-monatiger Bauzeit unter Bauleiterin Dipl.-Ing. Andrea Sparkuhle und Polier Jörg Siegel zwei Stabbogenbrücken über den Datteln-Hamm-Kanal mit einer Länge von jeweils ca. 70 m.

Die Gleistrasse wurde auf einer Länge von 1.000 m erhöht und das Naherholungsgebiet von Lünen mit einer Lärmschutzwand geschützt. Anlass war die Beseitigung einer Engstelle am nördlichen Kanalufer für die Binnenschiffe und die Forderung des

Wasserschiffahrtsamtes, die Durchfahrts Höhe um 1,50 m zu erhöhen. Die Brückenüberbauten wurden in seitlicher Lage vorgefertigt und mittels Mobilkränen und unter dem Einsatz eines Schwimmkranes in Endlage verbracht. Der Bahnverkehr konnte unter Einleisbetrieb während der gesamten Bauzeit aufrechterhalten werden.

Die umfangreiche Erfahrung und Kompetenz der H. Klostermann Baugesellschaft mbH war für alle Beteiligten bei dieser baulichen Herausforderung an Wasser und Schiene von Vorteil.

Ch. Harnacke

BÜ Ersatzmaßnahme Bergstraße Wildau – NL Velten



Die Auftragsvergabe durch die DB-ProjektBau GmbH Berlin erfolgte im Jahr 2007 unter Wertung eines Sondervorschlages an die Arbeitsgemeinschaft H. Klostermann und Schälerbau Berlin. Inhalt dieses Nebenentwurfes war eine Optimierung der Gesamtlänge des Straßentroges auf 200 m und der Verzicht auf Auftriebsanker für die Unterwasserbetonsohle.

Als besonders knifflig erwies sich die unmittelbare Nachbarschaft einer Tankstelle mit ihren Betriebs-einrichtungen. Im Zuge der Baugrubenherstellung und Hilfsbrückengründungen mussten von der ARGE aufwendige Überwachungsmaßnahmen zur Kontrolle der Auswirkungen der Rammarbeiten auf die Behälter und Tankanlagen installiert werden. Das eigentliche Brückenbauwerk wurde in der Baugrube komplett vorgefertigt und ohne Betriebsbeeinflussung unter die Hilfsbrücken in die Endlage eingeschoben.

Zum Auftragsumfang gehörten außerdem der komplette Umbau der bahnspezifischen Ausrüstung, der Bau der Straßenanlage mit neuem Kreisverkehr und die Errichtung eines schlüsselfertigen Pumpwerkes. 12 Monate nach dem ersten Spatenstich konnte die Eröffnung der neuen Straßenunterführung gefeiert werden.

G. Richter

Beeskow – Königs Wusterhausen: 3 Brücken in 3 Monaten! – NL Velten



Als die Untertanen Friedrichs des II. im Jahr 1746 die märkischen Sümpfe zur Urbarmachung mit Kanälen durchzogen, schufen sie ein Terrain, in dem schon der erste Spatenstich im Grundwasser endet. Und links und rechts der Bahnstrecke liegen, direkt unter der Grasnarbe, bis zu 5 m starke Torfschichten!

Diese Baugrundverhältnisse waren nur eine der Schwierigkeiten, denen sich die Arbeitsgemeinschaft unter technischer Federführung von H.

Klostermann mit Stahlbau Dessau stellen musste. Die eigentliche Herausforderung war die Bauzeit. Laut Vertrag der DB Netz AG, betrug die Frist für die Vollsperrung der Strecke Beeskow – Königs Wusterhausen für den Abriss und Neubau von drei Brückenbauwerken zwei Monate und 26 Tage!

Unter Einhaltung der vertraglichen Bauzeit wurden im Sommer 2010 folgende Leistungen ausgeführt: Die Eisenbahnüberführungen Storkower Kanal und die Brücke über die Dahme im Hafen Königs Wusterhausen erhielten nach Demontage und Abbruch der alten Bauwerke eine Tiefgründung der Stahlbetonwiderlager auf jeweils 20 Großbohrpfählen und als Überbauten ein 40 m langes Fachwerk bzw. einen Sondertrog mit 34 m Stützweite.

Das dritte Bauwerk ist ein auf Stahlspundbohlen gegründeter Stahlbetonrahmen geringerer Spannweite. Mit den Bauwerken wurden Gleise, TK und Sicherungstechnische Anlagen zurückgebaut und wieder neu errichtet.

F. Brunkau

DB AG, Dortmund, Abzweig Deusen, Erneuerung einer Straßenbahnkreuzung – Gleisbau Hamm

In km 2,864 kreuzt die zweigleisige DB-Strecke 2123 (Abzw. Deusen – Abzw. Buschstraße) die Linie der Dortmunder Stadtbahn. Diese Straßenbahnkreuzung zu erneuern, war der Auftrag für die Gleisbau-Abteilung in Hamm. Zum Umfang der Arbeiten gehörten eine vollständige Bettungserneuerung bis 30 cm Unterkante Schwelle, Stopfarbeiten auf der DB-Strecke und der Stadtbahnlinie, Schweißarbeiten und die interne Baustellenlogistik. Die Kreuzung hatte die Oberbauform K 49 / K 54 – HH.

Als Bauleiter für die Wochenendaustelle waren Detlef Kleine und Dipl.-Ing. Stefan Rönsch zuständig. Eingebaut wurde die Kreuzung, fachkundig mit Zweibegebaggern und entsprechenden Traversen, von den Teams der Poliere Cinar Yilmazar und Markus Jentsch, abgelöst durch Mahmut Celik



und Christian Swierczek. Die Arbeiten liefen so gut, dass, als die erste Straßenbahn am Montagmorgen fuhr, sogar schon die Neutralisierungsarbeiten erledigt waren, sodass die Sperrpause problemlos eingehalten werden konnte.

R. Lenze

RWE, Kraftwerk Westfalen – Gleisbau Hamm

Das Kraftwerk Westfalen, das die RWE in Hamm-Uentrop betreibt, wird durch zwei Blöcke mit deutlich höherer Leistung erneuert; in diesem Zusammenhang muss die Infrastruktur an die erheblich größeren Transportmengen von Kohle und anderen Stoffen angepasst werden. Dafür baut die RWE drei neue Gleise von insgesamt 2.500 m Länge mit 6 Weichen auf Betonschwellen.

Für die Heizöl-Entladung werden fünf Gleiswanen eingebaut. Besondere Herausforderung auf der Baustelle sind fünf Bahnübergänge, die alle in Fester Fahrbahn, System Rheda 2000, ausgebildet werden. Der Erdbau umfasst ca. 31.000 m³ Bodenaushub, den Einbau von ca. 15.000 t PSS und 1.200 m³ hydraulisch gebundener Tragschicht

(HGT) und eine umfangreiche Entwässerungsanlage. Die Arbeiten werden von H. Klostermann in Arbeitsgemeinschaft mit der Fa. Köster aus Os-nabrück in ARGE ausgeführt. Baubeginn war im September 2009. Als Bauleiter sind die Dipl.-Ing. Vincentiu Sandu und Günther Wille zuständig, das Team von Christian Swierczek führt die Arbeiten aus, zu bestimmten Zeiten verstärkt durch die anderen Poliere im Gleisbau mit ihren Arbeitsgruppen.

Bis zum Winter 2010 wurde ungefähr ein Drittel der Gesamtleistung erbracht; durch enorme Verzögerungen bei der Herstellung des Maschinenhauses, das Werk eines anderen Auftragnehmers auf der Baustelle, verschiebt sich der Fertigstellungstermin der Gleisanlage auf 2012.

R. Lenze

EÜ Glienicker Weg Berlin – NL Velten



Ungewöhnliche Forderungen nach geringen Fertigungstoleranzen bei der Herstellung der Gründungsebenen und für die Verspannung der beiden Widerlager während des Verschiebes waren Besonderheiten des schiefwinkligen Rahmenbauwerkes mit 26 m Stützweite.

Die Herstellung der Gründungsflächen in der Vorfertigungslage wurde vermessungstechnisch über-

wacht. Die Aufstandsflächen für den Rahmen in Endlage stellten die Kollegen nach Vorgaben des Vermessers mithilfe von Beton-Flächenfertigern im 5 mm Toleranzbereich, quasi als Matrize der Vorfertigungsgründung her.

Die Vorspannung jedes der 4 Stück Bündelspannglieder mit je 175 t zwischen den Widerlagern wurde im Zuge des Anhebens und Absenkens so gesteuert, dass die gegenseitige Verdrehung der Widerlager im Verschiebezustand des 1.700 t schweren Rahmenbauwerkes auf wenige Millimeter begrenzt werden konnte.

Die Brücke konnte durch das H. Klostermann-Team um Bauleiter Dipl.-Ing. Frank Brunkau und Polier Dieter Müller ohne weitere Probleme, unter Einhaltung der Verformungsgrenzen und innerhalb des vom Auftraggeber vorgegebenen Zeitrahmens, verschoben und in Betrieb genommen werden.

F. Brunkau

BVG Berlin – Abteilung LST

Kabelverlegung der anderen Art konnte nur als Herausforderung gesehen werden. Dieses wurde mit einer Neuentwicklung der H. Klostermann Baugesellschaft mbH umgesetzt.

An der Entwicklung der Kabeltraverse mit 4 t Traglast waren insbesondere unsere Mitarbeiter Günter Lindner und Bernhard Dolleck beteiligt. Geprüft und mit einer Abnahme versehen, konnte jetzt erstmalig die Kabeltraverse eingesetzt werden.

Mit einem guten und erfahrenen Maschinisten besetzten ZWB war es jetzt auch möglich, Kabel schneller in verschiedenen Höhen zu verlegen. Bei dieser Verlegungsart wird das Kabel kaum in der Zugkraft beansprucht, aber auch das wichtigste Gut der Firma, unsere Mitarbeiter, werden körperlich entlastet.

Ein weiterer Vorteil, der sich aus dieser Neuentwicklung ergeben hat, ist der schnelle Einsatz bei



Kabelrückbau, Linienleiterverlegung (LZB) oder in der Rückstromführung.

Die Ausführung der Kabelverlegung wurde gemeinsam von unseren Mitarbeitern der Niederlassungen Velten und Hamm ausgeführt.

B. Dolleck



Das Warten am Bahnübergang Nährweg in Diepholz hat ein Ende – *Ingenieurbau Hamm*

Die Deutsche Bahn AG ersetzte den Bahnübergang Nährweg in Diepholz durch eine Eisenbahnüberführung. Die DB ProjektBau, Hannover, beauftragte die H. Klostermann Baugesellschaft mbH mit dem Neubau eines Grundwassertrogs mit Überführungsbauwerk für 7 Gleise im Bahnhof Diepholz. Von der Unterführung wird der Mittelbahnsteig des Bahnhofes Diepholz über eine Treppe und eine Aufzugsanlage erreicht. Das Tunnelbauwerk ermöglicht die Stadtentwicklung nach Osten und dient nicht zuletzt auch der Sicherung des Schulweges der Diepholzer Kinder.



erforderlich. Das geförderte Grundwasser war vor Einleitung zu neutralisieren.

Das BauWerk wurde durch das Bauteam um Polier Arie van Raay und Bauleiter Dipl.-Ing. Olaf Trzebinski im Schutze der rückverankerten Spundwand und einer rückverankerten Unterwasserbetonsohle errichtet. Umfangreiche Bautacherarbeiten waren

Termingerecht konnte die neue Straßenverbindung unserem Auftraggeber und nicht zuletzt dem Diepholzer Bürger übergeben werden. *Ch. Harnacke*

Signalausleger Mettlach – *Kabeltief- und Montagebau Krefeld*



Im Auftrag der Fa. Thales errichteten wir im März 2010 2 Signalausleger, inkl. Gründungs-, Liefer- und Montageleistungen.

Die Fundamente wurden mittels Bohrpfehlgründung von der Abteilung Spezialtiefbau Hamm hergestellt. Als Bohrebene für das Großbohrgerät musste eine Rampe mit einer Höhe von 2 m, einer Breite von 4 m und einer Länge von 20 m hergestellt und wieder rückgebaut werden.

Erschwert wurde die Ausführung der Leistungen durch ein sehr enges Sperrpausenkonzept. Das Aufstellen der Stützen erfolgte tagsüber ohne Sperrpausen, die restlichen Montagen mussten nachts durchgeführt werden. *J. Hegemann*

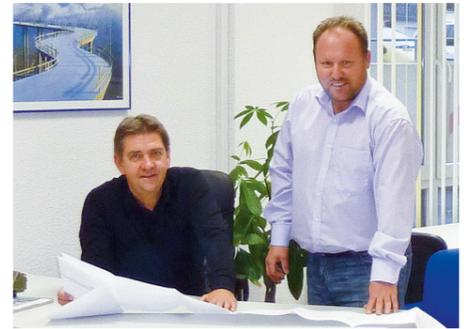
Kompletter Bahnbau aus einer Hand – *Abteilung LST*

Im Jahre 2000 wurde ein neuer Fachbereich in unserem Unternehmen gegründet. Dieser Fachbereich sollte die Leistungen ausführen, die nicht zum typischen Gleisbau und Ingenieurbau gehören, aber dennoch Bestandteile in manchen Projekten sind.

Jetzt konnten wir zusätzliche Leistungen anbieten und erbringen, aber auch wichtige Schnittstellen in unserem eigenen Hause behalten und somit eine höhere Effizienz in der Ausführung der eigenen Projekte erreichen. Dass dieses eine wichtige, aber auch eine richtige Entscheidung war, können wir heute mit einem klaren „Ja“ beantworten.

Der Fachbereich, der Leistungen in der Signal- und E.-Technik ausführt, ist heute eine fachlich gut aufgestellte Abteilung im Unternehmen H. Klostermann Baugesellschaft mbH. Damals im Jahre 2000 waren zwei Mitarbeiter in diesem Bereich tätig, heute sind es 14 Mitarbeiter, die direkt in unserer Fachabteilung Signal- und E.-Technik arbeiten. Die Abteilung besteht mittlerweile aus mehreren Segmenten, die sich aus dem Sektor der Eisenbahnsteuerungstechnik und auch aus der Triebrückstromführung ergeben.

Zu diesen Bereichen gehören unter anderem: Weichen-, Signal-, Kabel- und Messtechnik, Rückstromführung im Gleis und BauWerk, aber auch die Kabelverlegung mit dem angelehnten, leichten Kabeltiefbau. Dieses trägt dazu bei, dass wir die „Räder“ auch außerhalb unseres eigenen Unternehmens drehen lassen. *B. Dolleck*



BauWerke erhalten!

So heißt die Aufgabe für den Projektleiter Dipl.-Ing. Rolf Münker und den Bauleiter Thomas Stimming im neuen Geschäftsbereich „BauWerkserhaltung“ der Ingenieurbauabteilung unserer Hauptniederlassung. Im Außenbüro Kreuztal beschäftigen sich die Fachleute mit der Instandsetzung und Sanierung von Ingenieurbauwerken gem. ZTV-Ing.:

- Füllen von Rissen und Hohlräumen
- Oberflächensysteme OS / C-F
- Reaktionsharzgebundene Dünnbeläge auf Stahl
- Spritzbeton / Spritzmörtel gem. DIN 18851
- Bauwerksabdichtungen gem. ZTV-Bel.-B und DS 805
- Beschichtungssysteme gem. WHG

Eine entsprechende umfangreiche maschinentechnische Ausrüstung bestand die Bewährungsprobe bereits bei Brückeninstandsetzungen für Straßen NRW in Südwestfalen und bei einer Stützwand für die Regiobahn in Mettmann.

Unseren Kollegen der „BauWerkserhaltung“ weiterhin viel Erfolg. *Th. Stimming*

BAUSTELLEN-VORSCHAU

- Regio Tram Kassel – Ausbaustrecke Obervellmar-Casselbreite, DB AG Frankfurt
- Hebung und Instandsetzung Brücke Schulwegsteg über den Datteln-Hamm-Kanal, Stadt Hamm
- Neubau Eisenbahnüberführung Mittelfeldstraße Porta Westfalica, DB AG Hannover
- Neubau Eisenbahnüberführung Am Mühlenbach, Löhne, DB AG Hannover
- Neubau Eisenbahnüberführung K12 Balve-Garbeck, DB AG Duisburg
- Erneuerung Stützbauwerk in Herdecke, DB AG
- Neubau Kreuzungsbauwerk HGK, Hürth-Fischenich, DB AG Köln
- 15 Signalausleger 3-gleisiger Ausbau Strecke Lüneburg-Stelle, DB AG Hannover
- 11 Signalausleger ESTW-UZ Frankfurter Allee Berlin, Firma BUG

RIB ARRIBA®bauen – *Die neue Baubetriebssoftware*

Mit der neuen Baubetriebssoftware ARRIBA®bauen aus dem Hause RIB haben wir auf die ständig steigenden Anforderungen an Tiefe und Transparenz der Kalkulation und Nachträge reagiert.

Der größte Teil unserer Kunden – DB AG, Straßenbauämter, viele Kommunen – arbeiten mit RIB-Software-Systemen im Rahmen ihrer Planung, Ausschreibung und Abwicklung von Bauprojekten. Im II. Quartal dieses Jahres haben ARRIBA®bauen in Hamm, Velten und den Außenbüros installiert.

Seitdem werden neue Projekte mit ARRIBA®bauen kalkuliert und Aufträge abgewickelt.

So haben wir die Möglichkeit im Rahmen des Baubetriebes Kostenermittlung und Kalkulation, Mengenermittlung und Abrechnung, Nachtragsmanagement, NU-Vergaben sowie Projektsteuerung und Kostencontrolling maximal zu nutzen.

Der Wechsel unserer Baubetriebssoftware war ein wichtiger Schritt für unsere Zukunft. *M. Kessler*

Fortsetzung von Seite 1

Schiffsliegeplätzen im Hafen Hamm, mit Rammarbeiten großen Ausmaßes.

Dr. Walter Kühner starb 1985, Frau Elsemarie Kühner 1987. 1985 erfolgte der Einstieg der 3. Generation durch die Übernahme der Geschäftsführung durch Dr.-Ing. Jochen Kühner, wobei später nach der Wende, im Jahre 1991, die kaufmännische Geschäftsführung an seinen Bruder RA Michael Kühner übergang.

Ganz einschneidend für das Unternehmen war die Entscheidung, sich nach Wiederherstellung der Deutschen Einheit nicht nur Arbeit in den neuen Bundesländern zu suchen, sondern sich dort auch als Firma niederzulassen. Im Jahr 1991 wurde die Zweigniederlassung Oranienburg gegründet, die von Herrn Dipl.-Ing. Hans-Christian Ansorge geleitet wird. Seitdem hat die Niederlassung, zwischenzeitlich verstärkt durch die Betriebsstätte Coswig bei Dresden, hohe jährliche Bauleistungen im Ingenieurbau und Gleisbau ausgeführt, wie z. B. im Berliner F- und S-Bahnnetz, an der Neubaustrecke Berlin-Hannover und auf den Eisenbahnstrecken Berlin-Frankfurt/Oder und Lübeck-Rostock. Die Betonbauabteilung hat sowohl eine Reihe von Kanal- und Autobahnbrücken in Berlin und im Umland gebaut als auch saniert. Heute leitet die Abteilung Ingenieurbau Herr Dipl.-Ing. Gerd Richter und die des Gleisbaus Herr Dipl.-Ing. Christian Ansorge.

Die weitere Firmengeschichte in den 1990er Jahren ist geprägt von vielen besonderen BauWerken; wie z. B. im Ingenieurbau dem Neubau der 4-gleisigen Eisenbahnüberführung Industrietangente in Gütersloh, in Hamm dem Fußgängertunnel Bahnhof Westausgang und dem Bau der Eisenbahnüberführung Schlaunstraße sowie den Eisenbahnbrücken

auf der Schnellausbaustrecke Soest – Paderborn. Im Gleisbau sind zu erwähnen u. a. das erste Projekt im Zusammenhang mit Fester Fahrbahn, einem Pilotprojekt der DB, Einbau einer Weiche auf einer Betonplatte im Bahnhof Gütersloh und die vielen Gleis- und Weichenumbauten mit Planungsverbesserung in verschiedensten Regionen Nordrhein-Westfalens (häufig in Arbeitsgemeinschaften), die Dammsanierung Oelde und die Projekte der Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit, wie Berger Damm, Berger Damm-Paulinenaue, Stresow-Klein Warnow und Gräfenhainichen-Burgchemnitz (in ARGEN zusammen mit unserer Zweigniederlassung). Seit Anfang der 1990er Jahre ist Herr Rainer Lenze Abteilungsleiter Gleisbau.



Eisenbahnbrücke über der A2 am Kamener Kreuz

In den letzten zehn Jahren hat insbesondere der Ingenieurbau durch die Akquisition von interessanten und technisch anspruchsvollen Projekten, insbesondere von Eisenbahnüberführungen, eine sprunghafte Entwicklung genommen. Ein besonderes Beispiel ist die Eisenbahnüberführung über die A 2 am Kamener Kreuz, die in einer Arbeitsgemeinschaft mit Krupp Stahlbau Han-

nover erfolgreich unter enormem Sperrpausendruck (Schiene und Straße) erstellt wurde. Im Laufe dieses Projektes ging die Leitung der Abteilung Ingenieur- und Tiefbau von Herrn Dipl.-Ing. Heinz Rudack auf Herrn Dipl.-Ing. (TH) Christoph Harnacke über, der dann auch in 2007 zum weiteren Geschäftsführer bestellt wurde. Die Abteilungsleitung Ingenieurbau wurde dann Herrn Dipl.-Ing. Dipl.-Wirtschafts-Ing. (FH) Marcel Neust übertragen.

Die In-House-Kombination von Ingenieurbau und Gleisbau setzt viele Synergien frei, sodass die H. Klostermann Baugesellschaft mbH eine im Wettbewerb gut aufgestellte Firma ist. Mehrere neue Bauleiter wurden eingestellt, um die vielen Projekte abzuwickeln. Neben dem klassischen Ingenieurbau wurde in der Abteilung auch der „Verkehrsbau“ angesiedelt – mit Bahnhofsumbauten u. a. in Bonn, Dortmund, Kreuztal und Henningsdorf – und neuerdings die „BauWerkserhaltung“. Weiterhin ist das Unternehmen in andere Bereiche des Bahnbaus vorgedrungen. Die Abteilung Kabeltief- und Montagebau unter der Leitung von Herrn Johannes Hegemann konzentriert sich deutschlandweit auf bauliche Anlagen des Signalwesens, wie Signalausleger, Signalbrücken und Sicherungstechnik unter Herrn Bernhard Dolleck konzentriert sich auf elektro- und signaltechnische Arbeiten (einschl. Kabelarbeiten), auf Montage von Weichenantrieben und sonstigen Spezialbereichen des Signalwesens.

Die kaufmännische Abteilung, deren Leitung Herr Achim Franz von Herrn Dieter Möhlenkamp nach dessen fast 50-jähriger Betriebszugehörigkeit übernommen hat, zeigt besondere Qualität in der kauf-

männischen Geschäftsführung von im Gleisbau wie im Ingenieurbau tätigen Arbeitsgemeinschaften.

Die Beteiligung des Unternehmens an der MGW, Berlin, 1991, dem Maschinenpool von mehreren mittelständischen Unternehmen für Gleisbaugroßmaschinen, ist ebenfalls von erheblicher Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit, wie auch die Beteiligung an der DGU, Koblenz, einem Pool für Stopfmaschinen, seit 2007. Zu den weiteren guten Voraussetzungen, die das Unternehmen besitzt und die in der heutigen Wettbewerbssituation unumgänglich sind, gehören u. a. die Einführung eines Qualitätsmanagementsystems zertifiziert nach DIN ISO 9001 1996, Präqualifikationen für DB-Bahnprojekte, und die nationale Präqualifikation sowie ständige Weiterbildung und Schulungen des Unternehmenspersonals. Durch diese Voraussetzungen sowie durch das hoch motivierte und innovative Personal ist die H. Klostermann Baugesellschaft mbH gut aufgestellt, um aktuelle und zukünftige Herausforderungen, wie die noch andauernden Auswirkungen der Finanzkrise auf öffentliche und private Auftraggeber, und damit einhergehend der Verfall von Baupreisen auf Grund der Wettbewerbssituation zwischen den Baufirmen, zu bewältigen.

Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind stets bestrebt ihre größtmöglichen Anstrengungen zum Wohle der Firma zu unternehmen und somit die Zukunft der Firma und ihres Arbeitsplatzes zu sichern.

Damit ist die H. Klostermann Baugesellschaft mbH gut aufgestellt, um in der Zukunft weiterhin erfolgreich „Große Strecken zu meistern und Brücken zu schlagen“ – ein Familienunternehmen, in dem mit Frau Dipl.-Kffr. Erika Marie Kühners Eintritt in das Unternehmen jetzt die 4. Generation aktiv vertreten ist. *J. und M. Kühner*



MITARBEITER-INFORMATIONEN

Die „Klostermänner“ wieder am Start – der 4. AOK-Lauf am 13. Juli 2010



Der 4. AOK-Lauf am 13. Juli 2010 brach alle Rekorde: Zum Start über die 5,5 km lange Strecke durch die Innenstadt hatten sich 4.800 aktive Läufer und Walker aus insgesamt 302 Firmen angemeldet!

Zwischen dem Finalspiel der Fußballweltmeisterschaft in Südafrika und dem Beginn der Sommerferien wurde der Lauf diesmal auf einen Dienstag terminiert, um den Fußballfans und den Urlaubern Genüge zu tun.

Nach dem Fototermin an der Pauluskirche in der Innenstadt gingen 19 Teilnehmer unseres Unternehmens an den Start. Um 19:00 Uhr fiel der Startschuss durch den Oberbürgermeister, und angeführt durch Herrn Dr. Jochen Kühner machten sich die „Klostermänner“ laufend und wachsend auf die 5,5 km Strecke. Hier ging es Richtung Osten vorbei am Oberlandesgericht in Richtung Marker Allee. Für ausreichende Abkühlung durch Getränke wurde seitens des Veranstalters an zwei

Verpflegungsstellen gesorgt, die begeisterten Zuschauer verpflegten die Sportler noch mit Eis und Wasserduschen.

Nachdem im Zielbereich noch mal mit Mineralwasser aufgetankt wurde, ging es dann zum gemütlichen Teil im Schatten der Pauluskirche über. Hier sorgten die Getränke- und Essensstände der WIVO GmbH für das Auffüllen der leer gelaufenen Energiespeicher. *Th. Polster*

Unsere Pensionäre 2010

Herr Dieter Möhlenkamp (Eintritt 01. 04. 1961) hat dem Unternehmen fast 50 Jahre die Treue gehalten und sich mit aller Kraft erfolgreich für das Unternehmen eingesetzt. Er hatte seinen beruflichen Werdegang bei H. Klostermann als Lehrling begonnen; nach verschiedenen Stationen kaufmännischer Tätigkeit als Industriefachwirt übernahm er als Prokurist für lange Zeit die kaufmännische Leitung des Unternehmens. Schon Anfang der 1990er Jahre hatte er sich maßgeblich am Aufbau der Zweigniederlassung Oranienburg beteiligt. Besonders wird allen Mitarbeitern von seiner Tätigkeit als Personalchef in Erinnerung bleiben, dass er sich immer sämtlichen betrieblichen und auch persönlichen Belangen gegenüber aufgeschlossen gezeigt und sich stets fair und hilfsbereit verhalten hat. Wir bedauern, dass wir einen so verdienten Kollegen in den Ruhestand entlassen mussten. Herrn Möhlenkamp wünschen wir alles erdenklich Gute!

Herr Armin Senne (Eintritt 04. 01. 1999) führte als Baumaschinist der Ingenieurbauabteilung Hamm auf unzähligen H. Klostermann-Baustellen insbesondere Mobilbagger und die schwereren Raupenhydraulikbagger im größeren Erdbau.

Herr Peter Kürten (Eintritt 14. 07. 1995) leitete als Polier der Ingenieurbauabteilung Hamm mit umfangreicher Erfahrung und einem hohen Fachwissen viele Baustellen des Tiefbaus und war mit dem Um- und Neubau vieler großer Bahnhöfe betraut.

Herr Günter Kohlmeier kam im Jahre 1972 zu uns, um als Maschinenführer die Plasser und Theurer-Weichenstopfmaschine 07/275 zu übernehmen. In vielen Jahren sowohl in dieser Funktion als auch als Gleisbaupolier für Gleis- und Weichenumbauarbeiten und für Spezialaufgaben, wie BÜ-Erstellung mit Gleistragplatten und Beton-Auffangwannen für umweltschädliche Flüssigkeiten, zeigte sich, dass er mit seinem als Stopfmaschinenführer geforderten Sinn für Gleisgeometrie und Vermessung der richtige Mann für alle möglichen Spezialaufgaben war.

Nach der Wende war er für Hamm wie auch für die neu gegründete Zweigniederlassung Oranienburg in der Bauleitung großer Bahnprojekte tätig. In den letzten Jahren fungierte er hauptsächlich als Disponent für die Gleisbauabteilung Hamm, sehr zur „Freude“ vieler Mitarbeiter. Wir haben leider einen alten Fahrensmann mit unglaublich viel Erfahrung in den Ruhestand entlassen und damit verloren; ihm alles Gute.

Die Ausbildung 2010 haben begonnen:



v. l. Bodo Wolf (Sicherheitsbeauftragter), Rosario Dramis (Gleisbau), Günter Wille (Ausbildungsleiter Gleisbau), Rene Benning (Gleisbau), Thomas Buschmann (Ausbildungsleiter Ing.-Bau), Dominic Gerlach (Ing.-Bau), Marian Scheibinger (Ing.-Bau), Leon Blumenstein (Ing.-Bau)

Betriebsratswahlen 2010

In der Zeit vom 10. Mai bis zum 15. Mai 2010 fanden turnusmäßig die Betriebsratswahlen in unserem Unternehmen statt. Zur Wahl des neuen Betriebsrates stellten sich 15 Kandidaten. Nach Auszählung der abgegebenen Stimmen setzt sich der neue Betriebsrat für die nächsten 5 Jahre wie folgt zusammen: Günter Lindner als Vorsitzender, Hermann Bollmann, Ralf Ossenkemper, Michael Marburger, Cahit Capci, Ulrich Pudwell sowie Thomas Polster.

Wir wünschen dem neuen Betriebsrat viel Erfolg bei seiner Arbeit!

Aus datenschutzrechtlichen Gründen kann dieser Bereich nicht zum Download zur Verfügung gestellt werden.

Impressum



H. KLOSTERMANN

Herausgeber:
H. Klostermann Baugesellschaft mbH
Auf den Kämpen 16
59071 Hamm-Uentrop

Telefon: 02388 / 305-0
Telefax: 02388 / 305-270
info@klostermann-hamm.de
www.klostermann-hamm.de

Inhaltlich verantwortlich:
Christoph Harnacke

Redaktion und Gestaltung:
Christoph Harnacke
Geschke Werbeagentur

Herstellung:
B&B Druck Hamm,
Auflage 1.300