

Gleisbauer schnuppern Seeluft

H. Klostermann Anteil am Großprojekt „EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven“ im JadeWeserPort, Wilhelmshaven



Rote Markierung: Zu bauende Gleisanlage (Fotos: JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG)



In Wilhelmshaven wird derzeit Deutschlands einziger Tiefwasser-Containerterminal gebaut. Die 130 ha große Terminalfläche, die in einer Bauzeit von drei Jahren entstanden ist, ragt 1.800 m in die Jade hinein und schließt mit einer Kaimauer mit vier Liegeplätzen ab.

Auf dem „EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven“ können zukünftig Großcontainerschiffe mit mehr als 10.000 TEU (Standardcontainer) Ladekapazität abgefertigt werden. Der Terminal ist bei einem maximalen Tiefgang von 16,50 m jederzeit tideunabhängig erreichbar.

Um die Hafenfläche mit Logistikzone und Containerterminal herstellen zu können, bedurfte es ca. 46 Millionen Kubikmeter Sand aus der Nordsee, die bis auf 7,50 m über NN aufgespült wurden; in der Hauptkaje, die 1.725 m lang ist, wurden ca. 80.000 to Stahl verbaut, als Tragbohlen, Füllbohlen, Ankerpfähle und Betonstahl sowie ungefähr 80.000 m³ Beton.

Nachdem im Vorfeld eine sechzehngleisige Vorstellgruppe, fast ein Kilometer lang, fertiggestellt worden ist, baut nun H. Klostermann Baugesellschaft mbH (technische Geschäftsführung), in Arbeitsgemeinschaft mit der Köster GmbH aus Osnabrück, für die EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven bei diesem Großvorhaben in der letzten Bauphase ab Oktober 2011 zwei Zuführungsgleise, acht Weichen und sechs, je ca. 750 m lange Aufstellgleise für den kombinierten Verladebetrieb mit den Portalkranen des Terminals.

In einer ersten Bauphase bis Ende Dezember 2011 werden die beiden Zuführungsgleise und die acht Weichen eingebaut; parallel werden Gleisquerungen, Kabelschächte und Kabelkanäle hergestellt, sowie drei Bahnübergänge mit insgesamt 29 Gleistragplatten im System W-Befestigung. In einer zweiten Phase bis Ende April 2012 folgen dann die Ladegleise mit einem großen, sechsgleisigen Bahnübergang im System Strail. Alle Gleise erhalten in ihrem Unterbau eine Planumsschutzschicht

sowie umfangreiche Entwässerungsanlagen, die durch den ARGE-Partner hergestellt werden.

Als Bauleiter sind die Dipl.-Ingenieure Jörg Velmer und Günter Wille zuständig, die Arbeitsgruppe von Markus Jentsch führt die Oberbauarbeiten aus, zu bestimmten Zeiten für den Kabeltiefbau und die Bahnübergangsarbeiten unterstützt von weiteren Polieren samt Mitarbeitern der Gleisbau-Abteilung in Hamm.

Angesichts des Umfangs der Maßnahme sind die Terminvorgaben eng, vor allem, weil die Witterungsverhältnisse an der offenen Nordsee zu diesen Jahreszeiten für Landratten aus Nordrhein-Westfalen höchstens aus dem Kurzurlaub bekannt sein dürften. Der ausgiebige Einsatz an der frischen Seeluft, dem bekannten „Reizklima“, wird sich sicherlich durchweg positiv bemerkbar machen; nicht nur in der Gesundheit sondern vor allem auch in der hohen Leistungsfähigkeit.

J. Velmer

HGK Hürth-Fischenich: Am Anfang stand die Gründung

NL Velten



Im Herbst 2010 bekamen wir von der DB Projekt-Bau GmbH den Auftrag zur Erneuerung der Eisenbahnüberführung über die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) in Hürth – Fischenich.

Hierbei handelt es sich um die Erneuerung eines mittlerweile antiken, um 1908 errichteten Bauwerkes. Zwei für den Nahverkehr sehr wichtige Gleise der DB AG überqueren in äußerst spitzem Winkel die beiden, im unter-zehn-Minutentakt befahrenen, elektrifizierten Gleise der HGK.

Der Bauherr sah für die Widerlagergründung jeweils 12 Stück 24 m lange Betonpfähle Ø 1,20 m vor. Für die neuen Flügel waren tangierende Bohrpfahlwände Ø 0,90 m bis 24 m Tiefe herzustellen. Ein Teil der neuen Bohrpfähle musste durch die bestehenden Brückenwiderlager bzw. gleisparallelen Stützwände hindurch gegründet werden.

Trotz der komplizierten Arbeiten standen hierfür nur kurze Betriebssperrpausen zur Verfügung. Die maximale Dauer der einzelnen BETREN für die Gründungsarbeiten lag bei 8 bzw. 9 Stunden – für ein Gleis! Das 3,60 m entfernte Nachbargleis wurde nur während der 4,5 – stündigen Nachtruhen betrieblich nicht genutzt.

In der genannten Sperrzeit musste mit dem Bohrgerät bzw. Bohrgeräten in das Gleis eingefahren,

der Gleisabschnitt über dem Pfahl zurückgebaut, die Bohrung 24 m abgeteuft, der 22 m lange Bewehrungskorb eingebaut und der Pfahl in einem Stück betoniert werden. Danach wurde das Bohrgerät aus der Gleisanlage ausgesetzt, die Leerbohrungen verfüllt, die Gleislücke geschlossen und der Oberbau betriebsbereit hergerichtet.

Die schlechte Bausubstanz der vorhandenen Stützwände, die besondere Bauwerksgeometrie mit sehr beschränktem Raum für die Zufahrt der Geräte, der unmittelbar unter der Arbeitsebene während der Bohrarbeiten stattfindende elektrifizierte Verkehr der HGK und vor allem der Umstand, dass bei feststehendem Sperrpausenende nach dem Einbau der Bohrpfahlbewehrung die Arbeiten nicht mehr abgebrochen werden konnten, setzte alle Beteiligten während der Gründungsarbeiten unter hohe Anspannung.

Die Beschäftigten der H. Klostermann Baugesellschaft mbH, Baumaschinisten, Gleis – und Betonbauer, Poliere und Bauleiter haben diese besondere Aufgabe unter Einhaltung aller eisenbahnbetrieblichen Vorgaben gemeistert.

F. Brunkau

Das Wort der Geschäftsführung



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

einen gewissen Stolz können unsere Zeitungsmacher nicht verhehlen, nachdem die 1. Ausgabe der **BauWerk** so gut angekommen ist. Es zeigt sich, dass Kommunikation dieser Art gegenseitiges Verständnis der Mitarbeiterinnen/Mitarbeiter unserer verschiedenen Abteilungen und Zusammenhalt innerhalb des Unternehmens fördern kann. Aber auch von außen wurde uns bestätigt, dass diese Zeitung einen gelungenen Einblick gibt in ein lebendiges Unternehmen Klostermann. Also sei allen Mitwirkenden dafür nochmals gedankt.

In dieser 2. Ausgabe kommen sämtliche Abteilungen des Unternehmens mit interessanten Artikeln zu Wort. Es werden Bauprojekte vorgestellt, die die Vielfalt unserer Geschäftsfelder und damit die Fertigkeiten unserer Mitarbeiter widerspiegeln. Den größten Stellenwert im Unternehmen haben natürlich die Menschen.

So wie wir uns freuen konnten über den 70. Geburtstag unseres Seniors in der Geschäftsführung Dr.-Ing. Jochen Kühner, so bestürzt waren wir über den frühen Tod unseres gerade vor einem Jahr in den Ruhestand verabschiedeten kaufmännischen Prokuristen Dieter Möhlenkamp.

Ein neues Jahr steht bevor, das wie immer anspruchsvolle Bauaufgaben mit sich bringt. Diese gilt es mit Kompetenz und Leistungsbereitschaft zu bewältigen. Für den Einsatz im ablaufenden Jahr gebührt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern besonderer Dank. Für das Jahr 2012 sehen die Prognosen für die Wirtschaft in Deutschland nicht gerade günstig aus. Aus Bankenkrise, Schuldenmisere der Staaten und Rezessionsgefahren herrührende Ängste beherrschen derzeit die Medien. Dies alles darf uns jedenfalls nicht daran hindern, mit allen Kräften gemeinsam die vor uns liegenden Aufgaben anzupacken.

So sehen wir auch dem Jahr 2012 mit Zuversicht entgegen und streben weiterhin nach wirtschaftlichem Erfolg zum Wohle des Unternehmens und seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Für die Geschäftsführung

Michael Kühner



BAUSTELLEN IM (RÜCK-)BLICK

AVI 2010–2012 – Gleisbau HNL Hamm

Im zweiten Jahr schon arbeitet die H. Klostermann Gleisbau-Abteilung Hamm mit anderen Gleisbau-firmen zusammen in der Arbeitsgemeinschaft „Oberbauinstandsetzung 2010–2012“, kurz AVI genannt (Arbeitsvorbereitung Instandhaltung). Diese wiederum ist Nachfolgerin der ARGE „Oberbauinstandsetzung 2007–2010“, so dass genaugenommen H. Klostermann seit nunmehr fünf Jahren in der Instandsetzung der NL West im Bereich Düsseldorf/Wuppertal aktiv ist.

Wie viele hundert Pass-Stücke, Zungenvorrichtungen, Herzstücke oder auch Langschienen die Kollegen in dieser Zeit ausgewechselt haben, lässt sich nur mit großem Aufwand ermitteln; aber auf die Größe der Zahl kommt es gar nicht so an. Wichtiger – auch für die DB AG – ist, dass alle diese Leistungen mit größtmöglicher Präzision und Zuverlässigkeit, selbst noch bei der kürzesten Bestellzeit der Sofortmaßnahmen (SOFo), abgewickelt worden sind. Der Wegfall von Langsamfahrstellen und die dadurch verringerten Fahrzeitverluste, allgemein die höhere Verfügbarkeit der Strecken sind das angestrebte Ergebnis der Oberbau-Instandhaltung; in der Zuverlässigkeit bei der Ausführung und in der notfalls schnellen Reaktionszeit der Gleisbauer liegt deren größtes Plus für den Auftraggeber.

Dipl.-Ing. Michael Heller als Bauleiter und die Teams vor allem von Jakob Thiessen und Nabil Marrakchi haben in den zurückliegenden fünf Jahren eine konstant hohe Leistung über diesen Zeitraum abgeliefert. *M. Heller*



Klostermann vor Ort in Hamm – HNL Hamm



Die Ingenieurbau-Abteilung der Hauptniederlassung Hamm engagiert sich derzeit bei zahlreichen Bauvorhaben der Verkehrsinfrastruktur im Stadtgebiet von Hamm.

Nachdem im letzten Jahr der erste Bauabschnitt im Zuge der Wareндorfer Straße mit der Geinегge-Brücke in Arbeitsgemeinschaft mit heimischen Straßenbau-firmen erstellt werden konnte, erfolgte in diesem Jahr unter der technischen Federführung von Klostermann mit dem zweiten Bauabschnitt der Einschub des neuen Rahmenbauwerks unter Gleisvollsperrung von 100 Stunden im Juni. Auch hier kam ein Sondervorschlag von Klostermann zur Ausführung, so dass der Zuschlag auf das wirtschaftlichste Angebot der Arbeitsgemeinschaft dreier Hammer Firmen erteilt wurde. Der zweite Bauabschnitt wurde gemeinsam von der Deutschen Bahn AG und der Stadt Hamm beauftragt.

Im Oktober 2011 konnte nach intensiver Sanierung und Hebung die historische Kanalbrücke an der Schleuse Werries (Schulwegsteg) wieder für die Nutzung freigegeben werden. Klostermann führte unter der Leitung von Bauleiter Dipl.-Ing. Michael Storat und den Polieren Paolo Teixeira und Rizzieri Manzatto die Hebung der Brücke, den Umbau der Widerlager und Neubau der Rampen- und Treppenanlage durch. Abschnittsweise wurde in

den Sommermonaten der komplette Korrosionsschutz erneuert und die Brücke stahlbaumäßig überarbeitet.

Nach monatelanger Sperrung wird derzeit die bau-fällige Lippebrücke am Haarener Weg erneuert, die auf einer neuen Tiefgründung, erstellt durch den Klostermann-Spezialtiefbau, ruht. Ständig neue Situationen des Altbestandes und die Erhaltung der alten Widerlager forderten viele Problemlösungen vom Bauleiter Dipl.-Ing. Thomas Polster und seinem Team vor Ort.

Weitere Klostermann-Baustellen gibt es am Fährweg am Schloss Heessen. Dort errichtet Klostermann eine neue Fuß- und Radwegbrücke in Verbundbauweise (Stahl/Beton). Am Hagenkamp, unweit unseres alten Lagerplatzes, ist unsere Bauwerkserhaltung mit der Ertüchtigung der Geithebrücke befasst.

Gerade das Bauen im Altbestand erfordert bei Bau-maßnahmen jeder Größenordnung eine gewisse Flexibilität und das Treffen von kurzfristig wirtschaftlich und technisch sinnvollen Entscheidungen aufgrund unvorhersehbarer örtlicher Gegebenheiten. Mit Hilfe der Auftraggeber, insbesondere auch vom Team des Tiefbauamtes Hamm, konnte in solchen Fällen durch schnelle Entscheidungen Bauverzögerungen vermieden werden und Verkehrs-freigaben zügig erfolgen. *Ch. Harnacke*

Hoch hinaus – NL Veltен

Der höchstgelegene Bahnhof Deutschlands liegt im Schwarzwald, genauer gesagt in Feldberg-Bärental (967 m. ü. d. M) und ist Bestandteil eines aktuellen Bauvorhabens der Veltener Gleisbau-Abteilung. Die Gleis-, Weichen- und Bettungserneuerung auf der eingleisigen, elektrifizierten Strecke 4301 Titisee – Seebugg findet auf einer Länge von ca. 6.000 m statt.

Die Bettung wird mittels der RM 95-800 W, der Beteiligungsgesellschaft MGW, komplett ausgebaut; der neue Grundsotter im selben Arbeitsgang eingebracht. Derzeit wird das alte Gleis, größtenteils bestehend aus Stahlschwellen der Herstellungsjahre 1928 und 1935 durch neue Y-Stahlschwellen ersetzt. Dies stellt aufgrund der engen Herstellungstoleranzen der gültigen DB-Richtlinien immer wieder eine Herausforderung dar, der sich die Bauleiter Olaf Piechotka und Dipl.-Ing. Sascha Aumann mit einer entsprechenden Arbeitsvorbereitung und den überaus motivierten Gleisbauteams gerne stellen.



Im Anschluss werden die Weiche und die Gleise mit der WSM 08-275-3SY, der Beteiligungsgesellschaft DGU, gestopft, die Neuschienen eingebaut, verschweißt und neutralisiert, so dass die Strecke pünktlich zum vereinbarten Sperrpausenende in Betrieb genommen werden kann.

Die geforderten Leistungen im Überblick:
ca. 6.000 m konventionelle Gleiserneuerung •
ca. 4.800 m vollständige, gleisgebundene Bettungserneuerung • ca. 1.200 m vollständige, konventionelle Bettungserneuerung • Weichen-erneuerung Weiche 1 im Bf. Bärental • 3 Stck. Durchlassereneruierungen aus Betonfertigteilen • ca. 350 m Neubau Tiefenentwässerung/Kabeltiefbau • Bauaffine Dienstleistungen

R. Grewe & O. Piechotka

RegioTram Kassel – Ausbau Strecke 3903 Obervellmar – Casselbreite – HNL Hamm



Am 23.11.2010 erhielt die H. Klostermann Baugesellschaft mbH in Arbeitsgemeinschaft mit der Hasselmann GmbH aus Berka den Auftrag für den 2-gleisigen Ausbau der Strecke Obervellmar-Ahnatal-Casselbreite. Die Baumaßnahme wird finanziert durch die Bundesrepublik Deutschland, das Land Hessen, die Gemeinde Ahnatal, der NNV, der Landkreis Kassel und die Deutsche Bahn AG. Baubeginn des ca. 10 Millionen Auftragsvolumens war am 13.12.2010.

Eine Besonderheit stellte die Hauptbauphase in der Totalsperrung der Teilstrecke Obervellmar-Ahnatal-Casselbreite während der Sommerferien 2011 in Hessen dar. Während dieser Zeit wurden auf rund 1,5 km die Dammverbreiterung hergestellt, das neue Gleis aufgebaut und die Bahnsteige Ahnatal-Casselbreite errichtet. Weiterhin wurde der neue Bahnübergang gebaut, sowie die EÜ Brücken-

strasse eingeschoben und der Durchlaß Rainbach erweitert.

Einzelne Baustellenschwerpunkte:

Brückenbauarbeiten: Im Bereich des zweiten Streckengleises zwischen Obervellmar und Casselbreite wurde die Eisenbahnüberführung im Bereich der Brückenstrasse durch einen 2-gleisigen Neubau ersetzt.

Der Durchlaß Rainbach wurde im Zuge der Sommersperrpause verlängert.

Bahnsteigbau: In Obervellmar wird zwischen dem vorhandenem Gleis 2 und dem neuen Gleis 3 ein 115 m langer Mittelbahnsteig errichtet. Die barrierefreie Erreichbarkeit des neuen Bahnsteiges wird mit dem Einbau eines Aufzuges gewährleistet. Im neuen Haltepunkt Ahnatal-Casselbreite werden zwei neue Außenbahnsteige in einer Länge von 115 m errichtet. Diese Bahnsteige werden mittels Rampen ebenfalls barrierefrei erreichbar sein.

Elektronische Stellwerkstechnik: Für die Steuerung der Strecken Korbach-Heckershausen(-Obervellmar) und Warburg-Obervellmar(-Kassel) werden die vorhandenen elektronischen Stellwerke in Obervellmar und Heckershausen angepasst. Der Zugverkehr wird per Monitor und Maus-klick durch die Betriebszentralen in Kassel bzw. Frankfurt am Main geregelt und überwacht.

Lärmschutz: Der aktive Schallschutz wird durch Lärmschutzwände gewährleistet, die entlang der Strecke auf insgesamt 1.662 m Länge und mit einer Höhe zwischen 1,50 m und 5,00 m errichtet werden.

Die Herstellung des Lärmschutzes erfolgt erstmalig in Eigenleistung.

Erdbau: Der eingleisige Bahndamm muß zur Aufnahme des zweiten Streckengleises verbreitert werden. Dafür werden ca. 15.000 m³ Erdmassen per LKW antransportiert und eingebaut.

Im Bahnhof Obervellmar wird zur Herstellung des neuen Gleises die westliche Einschnittsböschung teilweise abgetragen und durch eine verankerte Stützwand auf Bohrpfählen (ca 3.500 Bohrmeter) ersetzt.

Für die Errichtung aller Bauwerke müssen ca. 30.000 m³ Bodenaushub per LKW transportiert werden.

Gleisbau: Das neue Gleis (1.500 m) wird mit ca. 7.300 m³ Planumsschutzschicht ausgestattet, die die Entwässerung reguliert. Zusätzlich zu den Anschlußweichen im HP Heckershausen und im Bahnhof Obervellmar werden im April 2012 im Bahnhofsbereich weitere 6 Weichen ein- bzw. umgebaut.

Für die Kommunikations- und Signaltechnik wird auf der gesamten Streckenlänge ein neues Kabelführungssystem (Kabelkanäle, Schächte, Querungen) hergestellt.

Bahnübergänge: Im Bereich des HP Casselbreite wird der Bahnübergang verlegt und für das zweite Gleis erweitert. Die Sicherungstechnik wird für die Anbindung an das elektronische Stellwerk angepasst. Der Bahnübergang wird sowohl mit einem Vollschrankenabschluss als auch mit einer Gefahr-raum-Meldeanlage ausgestattet. *R. Munker*

Erdungssektor gewinnt an Bedeutung – Abteilung LST

Die Bauwerkserdung und Rückstromführung gewinnt immer mehr an Beachtung und Bedeutung im gesamten Bahnsektor.

In drei Monaten wurden alleine von der Firma H. Klostermann Baugesellschaft mbH 21.000 m Erdungsseil bei Gleisbauarbeiten und 5.500 m Erdungsseil in der Bauwerkserdung benutzt. Brückenbauwerke, Tunnelanlagen, Lärmschutzwände, Zaunanlagen und vieles mehr mussten in Bahnerdungsanlagen eingebunden werden. Dieses beinhaltet teilweise auch zusätzliche Planungsleistungen, um z.B. die Gewerke in eine bestehende Anlage zu integrieren.

Diese zusammenhängenden Ausführungs- und Planungsleistungen bewerkstelligt die Abteilung LST als Generalunternehmerleistung. Mit dem notwendigen Fachwissen und der praktischen Erfahrung im Erdungs- und Signaltechnischem Segment werden im Vorfeld alle Möglichkeiten zu erkennen gesucht, so dass die Ausführungsart und die zu verwendenden Materialien der örtlichen Gegebenheit und dem aktuellen Standard entsprechen.

Zu aktuellen Beispielen gehört ein Projekt auf der Strecke Oberhausen-Emmerich, in dem der Geschäftsbereich LST die elektrotechnischen Arbeiten übernimmt – dort wurden 8.300 m Längserde ausgelegt – und ebenfalls das Firmenbeteiligungsprojekt ARGE Duisburg Meiderich, in dem sämtliche Erdungsarbeiten ausgeführt werden.

B. Dolleck

Neubau SÜ Lenneper Straße, Remscheid – Ingenieurbau HNL Hamm



Foto: Michael Möller, Remscheid

Im Dezember 2009 erhielt die H. Klostermann Baugesellschaft mbH den Auftrag zum Neubau der Straßenüberführung Lenneper Straße über die Bahnstrecke Solingen-Remscheid. Den Auftrag erhielt Klostermann über ein Nebenangebot, welches statt der geplanten aufwendigen Stahlkonstruktion eine Brückenkonstruktion mit vier VFT®-Trägern vorsah (VFT® = Verbund-Fertigteil-Bauweise). Entwickelt durch das Ingenieurbüro SSF in München wird bei dieser Bauweise ein weitgehend vorgefertigter Verbundträger hergestellt, dessen Obergurt als wirtschaftlicher Druckquerschnitt, als Schalelement für die Fahrbahnplatte und als horizontales Stabilisierungselement dient. Zusätzlich zum kompletten Neubau der Brücke mit Überbau und Widerlagern wurde auch beauftragt:

die Erstellung einer Behelfsumfahrung mit einer Behelfsbrücke von 53 m, der Abbruch der vorhandenen Brücke mit den 12 m hohen Widerlagerwänden, die Umlegung der Versorgungsträger wie Gas, Wasser, Strom, Unitymedia, Telekom sowie die erforderlichen Straßenbauarbeiten. Die Herausforderung die sich dem H. Klostermann-Bauteam um Dipl.-Ing. Thomas Polster und Polier Ralf Ossenkemper bei dieser innerstädtischen Maßnahme stellten, waren die engen Platzverhältnisse, die extreme Schiefwinkligkeit der neuen Brücke (der Kreuzungswinkel beträgt 28,53 Grad), die Höhe von 10 m über der zu überspannenden Gleisanlage sowie die Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs in Richtung Innenstadt. Reger Erfahrungsaustausch fand statt mit der Niederlassung Velten, die in der Vergangenheit bereits mehrfach die VFT®-Bauweise eingesetzt hatte. Insgesamt wurden bei dieser Baumaßnahme 6.400 cbm Boden ausgehoben, davon 4.800 cbm Fels, 4.000 cbm Boden verfüllt, rd. 200 to Betonstahl und 2.200 cbm Beton eingebaut. Das Gewicht der einzubauenden VFT®-Träger betrug 62 to/Stück. Nach einer fast komplett durchgängigen Bauzeit von rd. 17 Monaten wurde das Bauvorhaben Ende Oktober 2011 abgeschlossen. Diese knappe Bauzeit konnte nur unter Mitwirkung aller am Bau Beteiligten realisiert werden. T. Polster, R. Ossenkemper

Noch nie so viel montiert – Abteilung Signalbautechnik, Büro Krefeld

Allein in den Monaten Juni bis August 2011 wurden an 5 Wochenenden insgesamt 26 Signalausleger deutschlandweit montiert, wobei wegen der beengten Sperrpausen in bis zu 5 Bauspitzen (Parallelmontagen) jeweils 3 bis 4 Mann eingesetzt wurden. Zur Abdeckung der Bauspitzen konnte das Team der Signalbautechnik, Kabeltief- und Montagebau auf die altbewährte Hilfe der Kollegen aus der NL Velten sowie den Maschinenpool der Beteiligungsgesellschaft, MGW, zurückgreifen. Hier hat sich die Einsatzfreude, Kollegialität und Flexibilität der Mannschaften untereinander besonders hervorgetan, was sich letztendlich in der Qualität der Leistung und damit der Zufriedenheit unserer Auftraggeber widerspiegelt. Erwähnenswert ist auch, dass von der DB Netz AG, Bochum, über die „Rahmenvertragsleistungen Stahlbau“ die kurzfristige Montage von 8 Signalauslegern, verteilt auf die Bahnhöfe Waghäusel, Karlsruhe und Ettlingen, beauftragt wurde. Die



Fertigung und Montage einer 20-m-Signalbrücke für den Bf Ettlingen wurde durch die Abteilung in einer sehr knappen Realisierungszeit (5 Wochen) ebenfalls erfolgreich abgeschlossen. Weitere Aufträge sind aufgrund der hohen Zufriedenheit der Auftraggeber der Abteilung bereits in Aussicht gestellt worden. J. Hegemann

Erneuerung Stützbauwerk in Herdecke Strecke 2.423, km 62,100 – Geschäftsbereich Bauwerkserhaltung und -sanierung

Am 21.10.2010 erhielt H. Klostermann Baugesellschaft mbH den Auftrag von der Deutschen Bahn AG, Duisburg, für die Erneuerung des Stützbauwerkes in der Bahnhofstraße in Herdecke. Im Dezember 2010 fing das Team um Bauleiter Thomas Stimming und Polier Ulrich Schneider an, den beauftragten Sondervorschlag auszuführen. Dieser beinhaltet eine geänderte Rückverankerung mit dem System Titan von Ischebeck, welche von unten mit einem Kettenbagger und einer Anbaulafette ausgeführt wird. Die vorhandene bis zu 12 m hohe Stützmauer wird durch eine vorgesetzte,

rückverankerte Stahlbetonwand gesichert, die wie folgt ausgeführt wird: Die Stützmauer erhält einen neuen Mauerkopf, der Stützwandfuß bekommt eine vorgesetzte und mit Bruchstein verkleidete Stahlbetonwand, der Zwischenbereich erhält eine 30 cm starke Spritzbetonschale. Der untere Teilabbruch wurde im Pilgerschrittfahren hergestellt, dazu waren der Einbau von Zusatzankern und das Einstellen von Verbauträgern erforderlich. Die Zwischenbereiche wurden von Hand abgebrochen und mit Spritzbeton gesichert. T. Stimming

BAUSTELLEN-VORSCHAU

- Neubau Eisenbahnüberführung Südertor II. BA in Lippstadt, DB AG Duisburg und Stadt Lippstadt
- Erneuerung Geithebrücke „Auf dem Südfelde“, Stadt Hamm
- Umbau Bahnhof Hagen-Hohenlimburg, DEKA-Projekte Letmathe
- Bauvorbereitende Maßnahmen Eisenbahnstrecke Berlin – Rostock, DB AG, Schwerin
- Lahntalbahn – Gleisbau im Langenauer und Hollricher Tunnel, Firma Baresel
- Arbeitsgemeinschaft Duisburg-Meiderich, DB Netz NL West, Duisburg
- Gleis- und Weichenerneuerung in Wustermark, DB Netz Berlin
- Planung, Fertigung und Montage von ca. 60 Befestigungsstrukturen für Tunnelsignale im „Citytunnel Leipzig“, Thales Transportation Systems, Stuttgart
- Wie vor, ca. 30 Sonderkonstruktionen für Blocksignale, Schaltkästen und Achszähleinrichtungen im „Katzenbergtunnel“, Strecke Karlsruhe – Basel, Thales Transportation Systems, Stuttgart
- Planung, Gründung, Lieferung und Montage von 8 Signalauslegern, Bf Erkner, Berlin, GA-Netztechnik, Berlin
- Kabeltiefbauarbeiten ESTW Krefeld, Strecke Bf Krefeld – Uerdingen, Thales Transportation Systems, Stuttgart



KLOSTERMANN intern

Der Bauhof: Mit dem Wandel der Zeit



Das Team des Bauhofes, welches trotz der Vielzahl an Aufgaben nie den Humor verliert, und jedem Mitarbeiter der müde aus der Nachtschicht kommt immer eine Tasse Kaffee anbietet (v. l.: Luigi Mosca, Holger Weidemann, Christoph Rudolf, Harald Ratzki, Werner Benning, Günter Lindner, Laszlo Novak, Uwe Wagner, Hermann Bollmann, Wolfgang Schröder, Hans-Jürgen Pollmüller)

Seit Gründung des Unternehmens in 1925 unterhält die H. Klostermann Baugesellschaft mbH den eigenen Bauhof mit technischer Werkstatt und Lagerhaltung. Mit wachsender Größe und bundesweiter Ausrichtung sind im Laufe der Jahrzehnte auch die Aufgabenstellungen an das Personal des Bauhofes gewachsen. Neben den klassischen Funktionen wie Reparaturen, Wartungen und Sicherheitsüberprüfungen gibt es heutzutage eine Vielzahl von weiteren, wichtigen Aufgaben, die durch das 10-Mann starke Team, unter der Leitung von Herrn Günter Lindner, erledigt werden. Dazu gehören vor allem die **Baustellen-Logistik** und das **Material- und Gerätemanagement**. In Zusammenarbeit mit den technischen Abteilungen, wie Ingenieur- und Gleisbau, und dem Einkauf werden diese Aufgabenfelder geplant, terminiert und kommuniziert, um die Versorgung der bundesweit agierenden Baustellen mit Maschinen und Material und somit deren kontinuierlichen Verlauf zu gewährleisten.

Die Baustellen-Logistik

Die Baustellen-Logistik stellt sicher, dass alle Transporte der ca. 40 eigenen, verschiedensten Großmaschinen zur rechten Zeit und zum rechten Ort stattfinden. Ob zwischen Baustellen oder zum bzw. vom Bauhof: die Transporte sowie das dazugehörige Be- und Entladen der Maschinen durch Eigen- und Fremdleistungen müssen stets perfekt organisiert sein, um Standzeiten möglichst kurz zu halten.

Dazu muss die Werkstatt des Bauhofes sicherstellen, dass alle Maschinen und zugehöriges Zubehör stets gewartet und einsatzbereit sind. Besonders planungs- und arbeitsintensiv für den Bauhof ist der Gleisbau, der hauptsächlich an Wochenenden aktiv ist und an Sperrpausen der Strecken gebunden ist. Die Zuführung der Zweiwege-Technik samt Sondermaschinen und Spezialzubehör stellen somit eine besondere Herausforderung für den Bauhof dar. Neben den reinen Maschinentransporten werden auch die Baustellen-Container termingerecht transportiert, um eine pünktliche Baustelleneinrichtung und -Abräumung zu gewährleisten.

Material- und Gerätemanagement

Der Bauhof ist weiterhin für die Lagerhaltung des „täglichen Bedarfs“ zuständig. Das fängt mit der Vorhaltung von klassischen Handwerkzeug wie ‚Schuppe, Hacke, Spaten, Hammer, Nagel‘ und weiteren Kleingeräten an, reicht über die Versorgung der Mitarbeiter mit persönlicher Schutzausrüstung und Wetterschutz, hin zur Bevorratung der Firmentankstelle. Die darüber hinausgehenden Aufgaben betreffen das gut sortierte und dokumentierte Einlagern verschiedenster Baugeräte, Baumaterialien und jegliches Zubehör. Hierzu zählen u.a. Schalung, Stahlträger, Spundbohlen, sowie die Baustelleneinrichtung wie zum Beispiel Container, Schalt- und Verteilerschränke, Kabel, Absperrung und Verkehrssicherheit. G. Lindner



KLOSTERMANN extern

Ein 100-Tonnen-Koloss setzt Deutschlands Gleise instand

Ein Auszug aus der Leasing News, Deutsche Leasing, Juli/2011

Nicht nur Löcher in Socken können gestopft werden, sondern auch Gleise und Weichen.

Die Deutsche Gleisbau Union (DGU) erweiterte ihren Maschinenpark um eine Hochleistungs-nivellier-, -hebe-, -richt- und -stopfmaschine des Typs Unimat 09-475 4S. Gemeinsam mit der Sparkasse Lünen und der Deutschen Leasing realisierte die Sparkasse Hamm die Investition.

Im Eisenbahnbau bezeichnet das Stopfen eine Methode, bei der Unebenheiten in der Gleislage durch Unterfüttern der Bahnschwellen mit Schotter oder Verschieben des Gleises beseitigt werden. Im Rahmen der ganzheitlichen Beratung des DGU-Gesellschafters H. Klostermann Baugesellschaft mbH erfuhr die Abteilung Firmenkunden der Sparkasse Hamm bereits 2007 von den Plänen zur Anschaffung einer Stopfmaschine. Ein Jahr später wurde dann aus dem Plan Realität –mithilfe von Leasing. [...] Bei der Vertragsgestaltung wurde insbesondere darauf geachtet, den vielseitigen Anforderungen im Gleisbau Rechnung zu tragen. [...] Nachdem die Finanzierung stand, wurde die Maschine 2008 bestellt und im März 2011 ausgeliefert. Die DGU besteht aus vier mittelständischen Unternehmen, die sich 2007 zusammenschlossen und seitdem eine der größten mittelständischen Gleis- und Weichenstopfmaschinengesellschaften in Deutschland ist.



Die Sparkasse Hamm und die Deutsche Leasing waren am ersten Arbeitstag der neuen Gleisstopfmaschine natürlich dabei.

Die Eisenbahninfrastruktur muss höchsten Sicherheits- und Genauigkeitsanforderungen genügen. Die DGU hat sich zur Aufgabe gemacht, für Eisenbahnunternehmen ein verlässlicher Partner zu sein und die Sicherheit und Pünktlichkeit auf deren Strecken zu gewährleisten. Die Dienste des Unternehmens mit Sitz in Koblenz sind im gesamten Bundesgebiet und in europäischen Nachbarländern gefragt. Klaus Roloff, Abteilungsleiter Firmenkunden, Sparkasse Hamm



MITARBEITER-INFORMATIONEN

Die kaufmännische Abteilung Hamm begrüßt neue Auszubildende!



Gratulation an Frau Janina Kegler zur sehr erfolgreich bestandenen Ausbildung!

Frau Kegler hat Ihre Ausbildung zur Bürokauffrau Ende Juli 2011 mit Bravour und als einer der Besten in der Bauindustrie Nordrhein-Westfalens, sowie als die Beste aus Hamm, bestanden. Wir freuen uns sehr darüber, sie als feste Mitarbeiterin in unserer kaufmännischen Abteilung gewonnen zu haben!

Letzte Reihe (v.l.): Detlev Porzeng, Tanja Höltermann, Sabine Stratmann, Alexander Fröhlich, Marion Mai, Guido Lippmann; Mittlere Reihe (v.l.): Martina Badziong, Sebastian Heinisch, Andrea Sparkuhle, Peter Schmiedel, Michael Arbes (Leiter Einkauf), Janina Kegler (s. oben), Erika Kühner; Erste Reihe (v.l.): Sören Schwall (begonnene Ausbildung zum Bürokaufmann), Achim Franz (Kaufmännischer Leiter), Marcel Türkan (begonnene Ausbildung zum Industriekaufmann), Kirsten Lehmann; Fehlende Mitarbeiter in Sichtfenstern (v.o.): Beate Köllmann, Thomas Witczakowski (Auszubildender im 3. Lehrjahr).

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

Einen Glückwunsch an Dr.-Ing. Jochen Kühner



Gesellschafter-Geschäftsführer Dr.-Ing. Jochen Kühner feierte am 9. Sept. 2011 seinen 70. Geburtstag.

Nach Bauingenieurstudium an der Technischen Hochschule Karlsruhe, Promotionsstudium an der Harvard-Universität in Boston und anschließender Berufstätigkeit in den USA und Kolumbien kehrte er 1985 nach Hamm zurück. Zunächst übernahm er allein die Geschäftsführung des Unternehmens, das sich maßgeblich dank seiner Initiative und Einsatzes zu einem bundesweiten Anbieter insbesondere im Verkehrswegebau entwickelte.

Ehrenamtlich war er hauptsächlich in der Industrie- und Handelskammer Dortmund engagiert. 1994 wurde er Mitglied der Vollversammlung der IHK und war deren Vizepräsident von 1999 bis 2010. Als Vorsitzender des Industriausschusses war ihm ein besonderes Anliegen die Wirtschaftsentwicklung Westfälisches Ruhrgebiet und natürlich die des Wirtschaftsstandortes Hamm. Im September 2010 wurde er von der IHK Vollversammlung zum Ehrenmitglied ernannt. Dr. Kühner förderte auch immer soziale Projekte wie aktuell „JeKI Jedem Kind ein Instrument“. Der Verein der Eisenbahnfreunde Hamm konnte ebenfalls mit seiner Unterstützung rechnen.

Dr. Kühner konnte sich zu seinem Geburtstag über zahlreiche Glückwünsche der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter freuen. Neben dem Erhalt seiner Gesundheit wünschen wir ihm, dass er sich jetzt mehr Zeit nimmt, sich seiner Familie und vielfältigen Freizeitaktivitäten zu widmen. *M. Kühner*

Lockerer Start in eine chancenreiche Zukunft

Erstmals bildet die Zweigniederlassung Oranienburg ihre zukünftigen Gleisbauer im Bildungszentrum Ostthüringen Gera des Bildungswerkes Bau Hessen-Thüringen aus.

Traditionell zu Beginn des neuen Lehr- und Ausbildungsjahres wurde am 23.08.2011 in einer Feierstunde mit musikalischem Auftakt der Baum des Jahres gepflanzt. Der Leiter des BZO, Herr Krautheim, betonte, dass die Auszubildenden längst nicht mehr nur aus der Region Geras, sondern auch aus dem Raum Berlin, aus Brandenburg, Ostsachsen oder Hessen kommen und hier eine Perspektive haben.

Die Azubis finden in den Werkstätten und Kabinetten des Bildungszentrums unter Anleitung fachkompetenter Ausbilder gute Voraussetzungen für eine erfolgreiche Ausbildung. *H. Busch*

Wir trauern um ...

...unseren langjährigen Prokuristen Dieter Möhlenkamp, der am 18.07.2011 verstorben ist. Tief betroffen haben viele Kolleginnen und Kollegen – auch ehemalige – die mit ihm zusammen gearbeitet haben oder ihn näher kannten, in der Trauerfeier am 27. Juli 2011 von ihm Abschied genommen. Ihm blieb nur ein Jahr nach Eintritt in den Ruhestand, ein Zeitraum, in dem er mit bewundernswerter Haltung gegen die tückische Krankheit gekämpft hatte, der er aber letztlich unterlegen war.

Dieter Möhlenkamp hatte sich über fast 50 Jahre in verschiedenen Funktionen der kaufmännischen Tätigkeit vorbildlich für das Unternehmen Klostermann eingesetzt. Am 1. April 1961 hatte er seine Ausbildung als kaufmännischer Lehrling bei der

Bauunternehmung Heinrich Klostermann begonnen, später absolvierte er auch noch erfolgreich den Lehrgang zum diplomierten Industriefachwirt der Industrie- und Handelskammern. Er folgte in seinem beruflichen Werdegang seinem Vorgänger, dem kaufmännischen Prokuristen Wilhelm Nattkemper, der 50 Jahre im Unternehmen Klostermann tätig war.

Kompetenz und Hilfsbereitschaft, insbesondere in der Funktion als Personalchef, haben ihm zu großen Ansehen verholfen. Ihm lag das Wohl des Unternehmens wie auch das der einzelnen Mitarbeiter in der Hauptniederlassung Hamm und in der Zweigniederlassung Oranienburg, mit der er immer in enger Verbindung stand, sehr am Herzen.

Herr Möhlenkamp ging alles geradeaus mit Wort und Tat an. So brachte er auch sein Missfallen zum Ausdruck, wenn er mit einem nicht durch Leistungsbereitschaft gedeckten Anspruchsdenken konfrontiert wurde. Mit seinem Team führte er professionell die kaufmännische Geschäftsführung in zahlreichen Arbeitsgemeinschaften, was ihm Anerkennung bei den Partnerfirmen einbrachte. Sein Fachwissen machte sich die IHK Dortmund zunutze, als sie ihn frühzeitig in den Prüfungsausschuss für Bürokaufleute berief.

Wir werden uns an Herrn Dieter Möhlenkamp als eine Persönlichkeit erinnern, dem ein besonderer Platz in der Firmengeschichte gebührt. *M. Kühner*