

In nur 42 Tagen

Erneuerung des Fernbahnsteigs einschließlich des Personentunnels, Bahnhof Bernau – ZNL Oranienburg



Lag es an der extrem kurzen Zeit, die für Bauarbeiten am Gleis 4 zur Verfügung stand? Nur ein Bauunternehmen hatte im Januar 2011 ein Angebot für den Neubau des Personentunnels und des Fernbahnsteiges in Bernau, einer Stadt vor den Toren Berlins, abgegeben.

Als das Ergebnis der Ausschreibung bekannt wurde, kamen bei den Mitarbeitern der Niederlassung Velten der Gedanke auf, ob die Ihrem Angebot zugrunde liegende Konzeption aufgehen würde. Schließlich sollte der Personentunnel innerhalb von sechs Wochen ohne weitere Behelfsmaßnahmen erneuert werden und die Baustelle befand sich in Insellage: zwischen einem S-Bahngleis und elektrifizierten Gleisen der Fernbahn.

Zeitlich parallel zum Tunnelbau waren 290 m des vorhandenen Bahnsteiges abzutragen und betriebs-

fertig als Systembahnsteig wieder herzurichten. Die Weichenverbindung über dem Tunnel, Schachtanlagen, Kabelzugstrecken sowie die Signal- und Telekommunikationstechnik mussten ebenfalls in diesem Zeitraum umgebaut werden. Nicht zuletzt sollte zur Inbetriebnahme des Gleises 4 eine neue Beleuchtung die Verkehrsanlage ins rechte Licht setzen.

Kurz nach Auftragserteilung stellte sich heraus, dass die Betriebsstellen der DB während der Bauarbeiten keinesfalls einer Baustellenüberfahrt über die Betriebsgleise zustimmen würden, obwohl die Ausschreibungsunterlagen dies offeriert hatten. Jeder Kubikmeter Abbruch, jede Schaufel Boden, und jedes neue Bauteil musste nunmehr über Arbeitszüge vom 20 km entfernten Verladebahnhof zur Baustelle transportiert werden. (Und da dies der Schwierigkeiten offenbar noch nicht genug

waren, wurde aufgrund der dichten Streckenbelegung nur eine Arbeitszugfahrt pro Tag zugelassen.)

Wie war die Vorgabe von 42 Tagen Bauzeit für diesen Bauabschnitt unter diesen Umständen zu halten?

Unter der Mitwirkung des bauüberwachenden Ingenieurbüros, der für den Eisenbahnbetrieb zuständigen Dienststellen und der Nachunternehmer für die Ausrüstungsleistungen legte die Klostermann-Bauleitung eine neue Ablaufkonzeption vor. Darin wurden die Arbeitsabläufe in der wochenlangen Sperrpause im Stundentakt vorausgeplant und genauestens alle technologischen Schnittstellen und logistischen Abhängigkeiten erfasst. Diese gründliche Vorbereitung überzeugte auch den Auftraggeber von der Machbarkeit der vorgeschlagenen Terminkette.

Jetzt war es Aufgabe der Klostermann-Mannschaft um die Poliere Manfred Werk und Dieter Müller, alle graue Theorie in die Praxis umzusetzen. (Bevor es richtig zur Sache ging, wurde zwischen dem Fern- und dem S-Bahnsteig eine Fußgängerhilfsbrücke errichtet. Danach konnte der Personentunnel gesperrt werden und die BETRA-Arbeiten begannen.) Es folgte Bauen – nicht unter dem rollenden Rad – aber knapp daneben!

Und letztendlich lief alles wie geplant: nachts die Transporte und der Umschlag der Materialien am Zwischenlager, tagsüber die Bauarbeiten am Bahnsteig und im Tunnel sowie Verladearbeiten vom und auf den Arbeitszug, 42 Tage lang bis zur Fertigstellung. Nach einem echten Endspurt erhielt die neue Bahnsteigbeleuchtung die Szenerie für den nächsten Bauabschnitt, der auf unsere Kollegen wartete: Erneuerung der Bahnsteigkante auf der anderen Bahnsteigseite – 290 m in neun Tagen.

G. Richter

Modernisierungsoffensive 2 NRW (MOF2):

Behindertengerechter Ausbau der S-Bahnstation Essen-Werden – Ingenieurbau HNL Hamm



Im Zuge der MOF2 wurden an der S-Bahn-Linie 6 die Stationen Düsseldorf-Rath-Mitte, Düsseldorf-Rath, Ratingen-Ost, Kettwig, Essen-Werden und Essen-Stadtwald behindertengerecht ausgebaut.

Durch die Arbeitsgemeinschaft „Neubau Bahnsteige S6“ erhielt die H. Klostermann Baugesellschaft mbH den Auftrag für den Umbau des Bahnhofes Essen-Werden.

Die Arbeiten waren so zu terminieren, dass in der Sperrpausenzeit mit Außerbetriebnahme der beiden Gleise und Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs vom 8. Juli bis zum 19. August 2012 (= sechs Wochen Sommerferien in NRW) alle „sicherheitsrelevanten Bestandteile der Station“ wieder hergestellt werden mussten. Das bedeutete für das Baustellen-team um Thomas Polster, Daniel Karpenko, Mario Moritz, Manfred Werk, Dieter Müller und Marco Krug: Arbeiten an sieben Tagen die Woche mit 24 Stunden pro Tag – sechs Wochen lang!

Der Auftrag umfasste den Abbruch der beiden Bahnsteige mit den Fundamenten, den Rückbau der vorhandenen Bahnsteigdächer sowie den Teilabbruch der Personenunterführung. Im Zuge des Neubaus erfolgte die Tiefgründung des neuen Bahnsteigfundaments auf Rammträgern, der Bahnsteig wurde auf das Höhenniveau der S-Bahnlinie angepasst und die Bahnsteigoberfläche erhielt eine neue Pflasterdecke. Ebenso wurden während des Bahnsteigbaus auch die Entwässerung und Kabelleerrohre neu verlegt sowie die zehn Fundamente für die neuen Bahnsteigdächer (Gründung mittels Bohrpfählen im Durchmesser 90 cm,

Länge 4,50 m) erstellt. Außervertragsmäßig kamen noch Oberbauarbeiten für eine Gleisabsenkung auf rund 200 m, Kampfmittelsondierungsbohrungen sowie viele kleine andere Arbeiten hinzu, die das Bauen im Bestand mit sich bringen. Am 17.08.2012 konnten die beiden neu hergestellten Bahnsteige für die Wiederaufnahme des Zugbetriebes mangelfrei an die DB AG übergeben werden.

Die Aufweitung der Personenunterführung für den Einbau des Aufzuges am Gleis 1 Richtung Essen unter der eingebauten Hilfsbrücke, die Herstellung des Aufzugschachtes am Gleis 2 Richtung Düsseldorf sowie die Montage des Bahnsteigdaches erfolgten nun planmäßig nach der 6-Wochen-Sperrpause im „Normalbetrieb“ mit Wolfgang Constapel als Polier vor Ort. Diese Arbeiten werden noch bis Anfang 2013 andauern. Die enge Terminvorgabe konnte nur unter Zusammenarbeit des hochmotivierten Personals der Ingenieurbauabteilungen von Hamm und der Niederlassung Velten sowie dem Personal der Gleisbauabteilung Hamm umgesetzt werden.

Der besondere Dank geht hier nochmal an das Baustellen-team vor Ort!

T. Polster

Das Wort der Geschäftsführung



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

nun können wir schon die dritte Ausgabe unserer Unternehmenszeitung in den Händen halten. Die **BauWerk** ist zu einem festen Bestandteil unseres Unternehmens im Jahreslauf geworden und hat sich gleichermaßen bei unseren Mitarbeitern/Mitarbeiterinnen als auch unseren Auftraggebern und Wegbegleitern des Unternehmens etabliert.

Zur Vorbereitung dieser Ausgabe haben wir nochmal die letzten Ausgaben unserer **BauWerk** durchgesehen. Über eine Fülle von interessanten und abwechslungsreichen Klostermann-Projekten wurde dort von unseren Mitarbeiter/Mitarbeiterinnen aller Niederlassungen und Standorte sehr spannend berichtet. Aber auch einzelne Abteilungen und Teams wurden vorgestellt und es wurde über kollegiale Aktivitäten bei Klostermann informiert. Dabei ist ganz besonders aufgefallen, wie engagiert und hochmotiviert die Kollegen/Kolleginnen an die Projekte und die Ihnen anvertrauten Aufgabenfelder herangetreten sind und die oftmals auch sehr komplexen Aufgaben angepackt und gemeistert haben. Gerade die gewerkeübergreifende, interdisziplinäre Zusammenarbeit aller Abteilungen der verschiedenen Geschäftsfelder konnte dabei kontinuierlich verbessert werden.

Gerade in diesem Jahr wurde das Qualitätsmanagement in unserem Hause um ein zentrales technisches Prozessmanagement und -Controlling erweitert. Eine genaue Definition der Schnittstellen, sowie das systematische Erarbeiten gleicher Prozesse in Bauprojekten sind Garantien für Effizienz und eine hohe Kundenzufriedenheit.

Wie Sie oben im Bild schon erkennen konnten, durften wir im April diesen Jahres Dipl.-Kauff. Erika M. Kühner in unserer Geschäftsführung begrüßen. Sie ist fortan, in Nachfolge unseres geschäftsführenden Gesellschafters RA Michael Kühner, für die kaufmännische Geschäftsführung verantwortlich. Gut aufgestellt für viele neue spannende Bauprojekte wollen wir bei Klostermann mit unseren Auftraggebern und allen Freunden unseres Hauses ins neue „**BauJahr**“ 2013 gehen und wünschen Ihnen eine spannende Lektüre unserer **BauWerk**.

Für die Geschäftsführung

Christoph Harnacke



BAUSTELLEN IM (RÜCK-)BLICK



Die Höllentalbahn –

Gleisbau ZNL Oranienburg

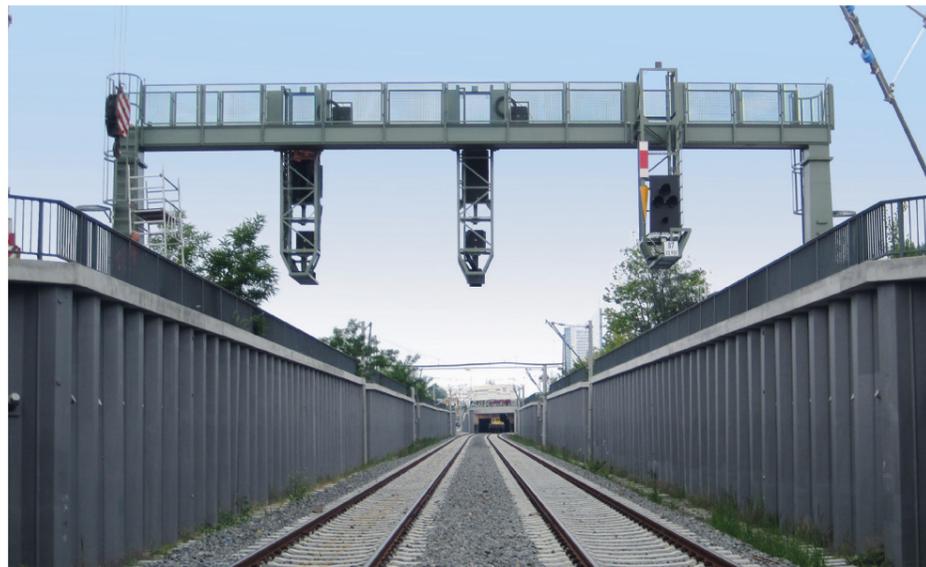
Auch im Jahr 2012 wurden durch die Niederlassung Oranienburg umfangreiche Gleisbauarbeiten im Schwarzwald durchgeführt. Dabei handelte es sich um eine Maßnahmenbündelung aus Gleisbauarbeiten in den Streckengleisen Titisee bis Neustadt, Freiburg-Wiehre bis Kirchzarten sowie in den Bahnhöfen Aha, Titisee, Neustadt, Kirchzarten und Hinterzarten. Auftraggeber war die DB Netz AG Karlsruhe. Folgende Leistungen waren hauptsächlich auszuführen:

- 8.447 m Bettungsreinigung im Fließbandverfahren
- 1.104 m Bettungserneuerung maschinell
- 4.039 m Bettungserneuerung konventionell
- 895 m Planumsverbesserung konventionell
- 9.723 m Gleiserneuerung im Fließbandverfahren
- 4.039 m Gleiserneuerung konventionell
- Erneuerung von 7 Weichen
- Rückbau mit Lückenschluss von 4 Weichen
- Arbeiten an 11 Bahnübergängen (Aus- und Wiedereinbau)
- 895 m Neubau Tiefenentwässerung
- Sicherungsleistungen und bauaffine Dienstleistungen

Ab Ende August 2012 waren die Bauleiter Olaf Piechotka, Sascha Aumann und Günter Wille als Verantwortliche eingesetzt, die Arbeiten in drei aufeinander folgenden Bauabschnitten fristgemäß durchzuführen. Durch die eigenen Beteiligungsgesellschaften kamen u.a. die RM 95-800 W der MGW sowie Gleis- und Weichenstopfmaschinen der DGU zum Einsatz. Die Inbetriebnahme des letzten Bauabschnitts geschah planmäßig Mitte Oktober. Für die hervorragende Qualität in Ausführung und Termintreue gab es ein großes Lob vom Auftraggeber. In den Schwarzwald darf Klostermann nicht nur zum Urlaub gern kommen. *S. Aumann*

Ab in die Tunnel ...

Abteilung Signalbautechnik, Büro Krefeld



Im Zuge der Signalisierung des Citytunnels-Leipzig (CTL) wurde dem Büro Krefeld im Dezember 2011 von Thales Transportation Systems Stuttgart der Auftrag erteilt:

Planung, Fertigung und Lieferung von 55 Stück Trägerkonstruktionen in Stahlbauweise für die Aufnahme von signaltechnischen Einrichtungen. Die zwischen 80 und 120 kg schweren Konstruktionen mussten an Tunneldecken und -wänden sowie an den Tübbings mittels hochdynamischen bzw. hochkorrosionsbeständigen Ankern mit bis zu 200 mm Bohrtiefe befestigt werden.

Die besondere Herausforderung bestand darin, dass baubedingt die Bewehrungsseisen und Spannglieder in den Tübbings – zum Teil bis zu 16 Bohrungen auf einer Fläche von 1,5 m² – nicht angebohrt werden durften. Bohrtoleranzen waren im Bereich von plus/minus 12 mm vorgegeben.

Weitere Herausforderungen in der Planung waren die verschiedenen Wandverkleidungen, wie VA-Stahl, Terrakotta, Glasbausteine und Marmor in den Haltepunkten Bayerischer Bahnhof, Markt, Wilhelm-Leuschen-Platz und Hauptbahnhof, in

denen die Befestigungskonstruktionen zu integrieren waren. Hier waren als Zwangspunkte die jeweiligen Vorderkanten der Verkleidungen und die Grenzlinie C (Profil GC) zu berücksichtigen. Mit akribisch vor Ort aufgenommenen Bestandsmaßen musste in enger Zusammenarbeit mit einem Ingenieurbüro aus Berlin für jede Konstruktion eine gesonderte Ausführungsplanung erstellt werden, welche ohne Beanstandung die Prüfläufe von DB AG und EBA überstanden hat. Ausgeführt wurden die Leistungen von den Kollegen aus der ZNL Oranienburg. Die Bauleitung wurde von Frank Brunkau übernommen. Dank an die Mitarbeiter der ZNL Oranienburg, hier besonders an Frank Brunkau, für sein Engagement. Erbracht wurde die Leistung in dem vorgegebenen Zeitrahmen von nur vier Wochen (Juni/Juli 2012).

Weiterhin wurde ca. 300 m außerhalb der nördlichen Tunnelausfahrt im Juni 2012 eine Signalbrücke im Auftrag der DB ProjektBau GmbH errichtet. Die besondere Schwierigkeit war hier, dass die Gründung mit im Boden verbleibenden Rohren hinter den Trog-Spundwänden (erschütterungsarm) einzubringen waren (siehe Bild). *J. Hegemann*



Aufweitung der Eisenbahnüberführung „Rehstraße“ in Hagen

Ingenieurbau HNL Hamm

Die Auftragsvergabe durch die DB ProjektBau GmbH, Duisburg erfolgte am 01.07.2011 unter Wertung eines Sondervorschlages der H. Klostermann Baugesellschaft mbH.

Inhalt dieses Nebenangebotes war die seitliche Herstellung zweier Stahlbetonrahmenbauwerke, welche im Schutz von zwei Hilfsbrücken ZH 24 vorgefertigt und anschließend in zwei Gleis-sperrpausen von jeweils 32 Stunden in die Endlage eingeschoben wurden.

Bei dieser Baumaßnahme, unter der Leitung des Bauleiters Detlef Alfes und des Poliers Ulrich Schneider, werden alle Erd- u. Abbrucharbeiten, Verbau-, Bohr- und Spritzbetonarbeiten, Hilfsbrückeneinbauten, Betonbau, Abdichtungsarbeiten, Aufbau der Traggerüste sowie der Gleisbau von H. Klostermann Baugesellschaft mbH in Eigenleistung ausgeführt.

Als besonders knifflig erwiesen sich die Bohrarbeiten für die Erstellung der Hilfsbrücken-gründungen mittels firmeneigenem Großbohrgerät, der BG 24. Durch die stark frequentierte dreigleisige Bahnstrecke konnte nur das Arbeitsgleis gesperrt werden. Die Bohrarbeiten, sowie die Logistik, mussten aus diesem Grunde unter sehr beengten Verhältnissen in kurzen Gleis-sperrpausen erfolgen.

Für die Durchführung der Bohrarbeiten in zwei Sperrpausen musste das Bohrgerät über die seitlich hergestellte Rampe auf dem Bahndamm in das jeweilig gesperrte Gleis zu den Bohrpunkten fahren. Der jeweilige Gleisbereich musste über den Pfahlachsen zurückgebaut, die Bohrungen 18 m abgeteuft, die 18 m langen Stahlträger eingebaut und die Pfähle mittels Betonpumpe betoniert, die Leerbohrungen verfüllt, die Gleislücken geschlossen und der Oberbau betriebsbereit wieder hergerichtet werden.

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

D. Alfes

Erneuerung des Bahnübergangs Hafestraße

Klostermann vor Ort in Hamm – Abteilung Gleisbau



Zur Verfügung gestellt mit freundlicher Genehmigung der Georg Otte Betonwerk GmbH.

Die gesamte Baumaßnahme umfasste die Erneuerung des Bahnübergangs (BÜ 0) der eingleisigen Hafensbahn in der Hafestraße der Stadt Hamm mit Umbau der Sicherungstechnik von einer Lichtzeichenanlage zu einer Schrankenanlage sowie die Fahrbahnsanierung der Hafens-

straße im Bereich des Bahnübergangs. Durch die Kolonne des Poliers Nabil Marrakchi wurden, unter der Bauleitung von Stefan Rönsch und Detlef Kleine, u.a. folgende Leistungen erbracht: Erneuerung des Bahnübergangs der Hafensbahn mit Stelcon®-Gleistragplatten einschließlich Tiefbau und Gründungen für den Ausbau der Sicherungstechnik von einer Lichtzeichenanlage zu einer Schrankenanlage. Abschließend wurden sowohl der Unterbau als auch die bituminösen Schichten des Fahrbahnbelags der Hafensstraße unmittelbar westlich und östlich des Bahnübergangs saniert. Um eine Behinderung des Straßen- und Bahnverkehrs zu minimieren, wurde der Bahnübergang, dessen Besonderheit in der Kreuzung der Hafensstraße in einem engen Bogen mit dem Radius von nur 120 Meter über eine Länge von 53 Metern bestand, in einer 54-stündigen Wochenendsperrung der Straße bei einer zeitgleichen Sperrpause der Hafensbahn erneuert.

Auf Grund der hohen Belastung durch den Straßenverkehr in diesem Bereich der Hafensstraße beauftragte die Stadt Hamm den Sondervorschlag der H. Klostermann Baugesellschaft mbH, den Bahnübergang in Stelcon®-Gleistragplatten, anstelle der ursprünglich ausgeschriebenen Pontistrail®-Überwegplatten, herzustellen. Diese Betonfertigteile wurden während der oben genannten Sperrpause mit Hilfe eines Mobilkrans auf ein vorab genau erstelltes Planum millimetergenau verlegt, um anschließend die Schienen in dem Schienenkanal dieser Fertigteile exakt auszurichten und mit einem Spezialvergußmaterial zu vergießen.

Die Arbeiten liefen trotz des widrigen Wetters während des Einbaus so gut, dass pünktlich am Montagmorgen der Bahnübergang sowohl für den Straßenverkehr als auch für den Schienenverkehr der Hafensbahn freigegeben werden konnte. *S. Rönsch/D. Kleine*

Leitthema der 2. Ausgabe

UPDATE – Gleisbauer schnuppern Seeluft – Gleisbau HNL Hamm



Am 21.09.2012 fand die offizielle Einweihung des JadeWeserPorts, Wilhelmshaven statt.

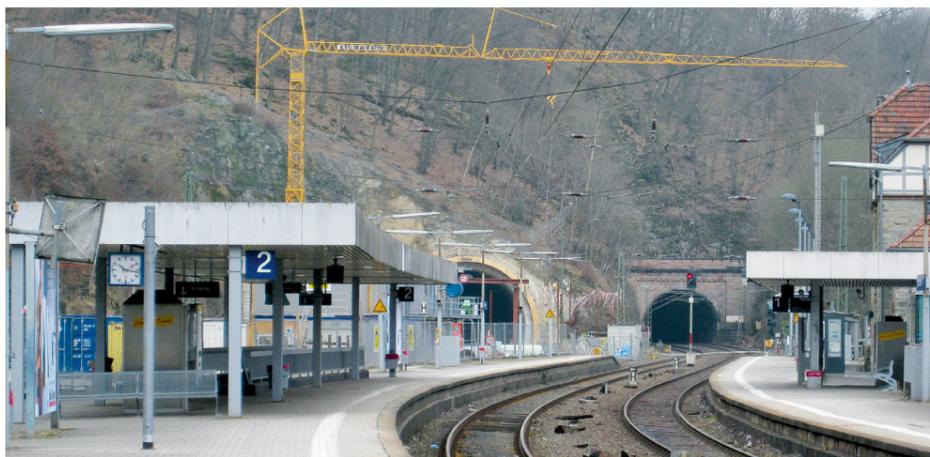
Herausforderungen bei diesem Bauvorhaben waren der Umfang der Arbeiten innerhalb der engen Terminvorgabe, die komplizierten logistischen Herausforderungen, sowie nicht zuletzt die für unsere westfälischen Verhältnisse widrigen Wetterverhältnisse.

Nichts desto trotz schloss, wie gewohnt, die H. Klostermann Baugesellschaft mbH (technische Geschäftsführung der ARGE) Ihre Arbeiten erfolgreich und termingerecht zum ursprünglich vereinbarten Termin ab. *J. Velmer*



Neubau des Tunnels Eppstein („Vergabepaket 2“)

Ingenieurbau HNL Hamm



Ende Mai 2012 erhielt die H. Klostermann Baugesellschaft mbH von der DB ProjektBau GmbH Frankfurt den Auftrag über die komplexe Anbindung des neu gebauten Tunnels Eppstein („Vergabepaket 2“).

Bauzeit: Juni 2012 – Juli 2013

Eine Besonderheit dieses Bauvorhaben stellt der Umbau in der Osterzeit vom 29.03.2013 – 00:00 bis 01.04.2013 – 14:00 Uhr dar. Hier ist eine Totalsperrpause von 86 Stunden vorgesehen. In dieser Zeit werden folgende Maßnahmen durch das Baustellen-Team unter den Herren Goff, Alfes, Grewe, Zickler, Scherek und Waal durchgeführt:

- Abbruch der alten EÜ Feldweg, Einschub des seitlich hergestellten Rahmenbauwerk einschl. der Erd- u. Gleisbauarbeiten
- Beide Gleise der Strecke 3610 einschließlich der technischen Ausrüstung (Oberleitung, Leit- und Sicherungstechnik, Telekommunikationsanlagen) werden über eine Länge von ca. 1.240 m (Frankfurt/M – Eschhofen) bzw. ca. 1.270 m (Eschhofen – Frankfurt/M) an die Lage des neuen Tunnels angepasst.

Einzelne Baustellenschwerpunkte: Bahnsteigbau

Im so genannten östlichen Anbindungsbereich zum neuen Eppsteiner Tunnel wird der vorhandene Hausbahnsteig und Außenbahnsteig in vorgegebenen Bauphasen zurückgebaut. Für den Rückbau sowie den Neubau der Bahnsteige müssen provisorische Behelfsbahnsteige in zeitlich vorgegebenen Bauphasen errichtet werden. Der Abbruch und die Herstellung der Bahnsteige erfolgt unter ständiger Aufrechterhaltung des Betriebs und der Freihaltung der Lichträume. Die neuen jeweils 210 m langen Bahnsteige erhalten neue Überdachungen und werden einschließlich neuer Kabeltrassen, Entwässerung, Ausstattung, Beschilderungen sowie Beleuchtung etc. dem Auftraggeber schlüsselfertig übergeben.

Neubau Eisenbahnüberführung Feldweg

Das bestehende Bauwerk EÜ-Feldweg aus dem Jahre 1913/14 wird in der Osterpause 2013 abgebrochen. Zuvor wird ein zweigleisiges Stahlbetonrahmenbauwerk (Gewicht 1.500 to) neben dem Gleisbereich als Änderungslösung von H. Klostermann hergestellt. Der Abbruch der alten EÜ und das Einschleiben des seitlich hergestellten Stahlbetonrahmenbauwerks einschließlich der Erdbau und Gleisbauarbeiten erfolgt in der Ostersperrpause 2013.

Umbau Personenunterführung

Im Zuge der Neutrassierung der Strecke im Bahnhofsbereich verschiebt sich das nördliche Gleis um

bis zu 73 cm. Hierdurch muss die Bahnsteigkante versetzt und die Deckenkonstruktion der Unterführung entsprechend angepasst werden. Die Personenunterführung erhält zwei Aufzüge. Hierzu werden Stahlbetonschächte am Hausbahnsteig und am Außenbahnsteig im Schutze eines Baugrubenverbandes abschnittsweise hergestellt. Die Treppenanlage der Personenunterführung auf dem Außenbahnsteig wird bereichsweise angepasst. Die Durchführung der Arbeiten geschieht unter Betrieb.

Erdbau

Der vorhandene Bahndamm muss für die Gleisan-schwenkung auf der Westseite bis Ostern 2013 verbreitert werden. Dafür werden ca. 5.000 m³ Erdmassen per LKW angeliefert und eingebaut.

Bahnübergang

Der bestehende Bahnübergang Theodor-Fliedner-Weg wird in die neue Trasse verschwenkt und erhält eine richtlinienkonforme Ausstattung/Schranken-anlage.

Gleisbau

Die zu erbringenden Leistungen der Abteilung Gleisbau werden in zwei zeitlichen Abschnitten ausgeführt. Ab Ende Oktober bis Dezember 2012 wird zunächst der komplette Oberbau im mittleren Projektabschnitt hergestellt. Hierzu ist es notwendig, neben dem Unterbau am Ostportal des neuen Tunnels auch eine Tiefenentwässerung sowie umfangreiche Kabeltiefbauarbeiten auszuführen. Ca. 500 m zweigleisige Strecke wird in konventioneller Bauweise auf der „grünen Wiese“, d.h. ohne Beeinflussung des Bahnverkehrs komplett neu hergestellt. Die zweite Bauspitze wird in der 86-stündigen Sperrpause Ostern 2013 sein. Hier werden die Anschwenkungen – östliche und westliche Tunnelseite – hergestellt. Alleine auf der östlichen Seite ist es notwendig, etwa 7.000 Tonnen Schotter und Erdmaterial zu bewegen, um die 2 x 500 m Gleis den neuen Bahnsteigen und der damit verbundenen, neuen Gleisgeometrie anzupassen. Dies sind sowohl bauliche als auch logistische Herausforderungen, die umfangreicher Arbeitsvorbereitungsmaßnahmen bedürfen.

Verfüllen und Verschließen des bestehenden Tunnels

Nach Inbetriebnahme des neuen Tunnels (Ostern 2013) müssen ca. 15.000 m³ zwischengelagerter Tunnelausbruch in den alten Tunnel lagenweise eingebaut und verdichtet werden. Der verbleibende Spalt über der Stützwand wird durch ein Gitter gesichert. Somit besteht die Möglichkeit, dass sich schützenswerte Fledertiere im alten Tunnel ein Quartier suchen können. *D. Alfes*

Schotter-Stabilisierung als neues Tätigkeitsfeld der Gleisbau-Abteilung Hamm



H. Klostermann hat die Schotter-Stabilisierung seit Anfang 2012 als neues Geschäftsfeld entwickelt.

Die Schotter-Stabilisierung ist ein Verfahren im Gleisbau, mit dem die Gleis- und Weichenbettung verklebt wird. Dadurch verfestigt sich die Oberfläche; durch eine Eindringtiefe bis 30 cm wird gleichzeitig die Bettung insgesamt verfestigt. Anwendungsbereiche sind die Sicherung der Bettungsschulter oder der Übergang von Fester Fahrbahn auf Schotter-Oberbau; die Stabilisierung dient zur Erhöhung des Querverschiebewiderstands, so dass bei bestimmten Arbeiten der Betrieb im Nachbargleis aufrechterhalten werden kann. Sie wird auch auf Schnellfahrstrecken eingesetzt, um einen möglichen Schotterflug bei hohen Geschwindigkeiten zu verhindern.

Als Bindemittel verwenden wir, abgestimmt auf das jeweilige Bauvorhaben, sowohl Materialien auf Epoxidharz-Basis wie auch als Polyurethan-Polymer. Die Materialien sind flüssig und reagieren mit vorhandener Luftfeuchtigkeit, unter Abgabe von CO₂, zu inertem und ungiftigem Stoff.

Das Bindemittel wird unter niedrigem Druck oberflächlich aufgebracht, es läuft um die Schottersteine und nach unten, an den Berührungspunkten der Steine bilden sich Klebepunkte, die aushärten. Die Hohlräume werden nicht verfüllt, daher bleibt die Bettung absolut drainagefähig. Die Eindringtiefe ist abhängig von der aufgetragenen Menge und den Temperaturen, bis zu 30 cm ist realistisch. Die eingebauten Materialien sind umwelttechnisch unbedenklich. Inzwischen sind einige Baustellen erfolgreich abgewickelt worden. Zuletzt wurde bei der RWE, am Kraftwerk Westfalen in Hamm-Uentrop, der Bereich einer von uns ebenfalls eingebauten dynamischen Gleiswaage verklebt. Unter Leitung von Martin Homann, dem Fachbauleiter für die Schotterstabilisierung, wurden die Arbeiten durch die Kolonne des Poliers Nabil Marrakchi in einer Wochenendsperrpause ausgeführt. Wir sind bemüht, unsere Fertigungstechnik beständig weiter zu entwickeln und wir sehen im von uns beherrschten Einsatz verschiedener Verklebe-Systeme noch viele mögliche Anwendungen in der Verklebe-Technik der Zukunft. *M. Homann*



Łódź – Erneuerung der Gleise mit neuester Technologie

Veröffentlicht in der PKP PLK internen Bahn-Zeitung

[...] Die Arbeiten auf der Strecke Łódź Chojny – Łódź Widzew sind zu Ende. Um sie zu beschleunigen, hat PORR Polska S.A. die modernste Bettungsreinigungsmaschine in Europa nach Polen geholt. Dank dieser Maschine können die Arbeiten der Bettungsaustausch sogar zwei Mal schneller ausgeführt werden als mit einer traditionellen Reinigungsmaschine. Besitzer dieser Maschine ist die deutsche Firma MGW Gleis- und Weichenbaugesellschaft mbH & Co. KG. [...] Zitat Herr Weindok, PORR Polska S.A. Niederlassungsleiter Gleisbau: „Der Einsatz dieser Maschine erlaubt die Kosten des neuen Schotters, der Zeit und auch der Energie zu sparen. Dank ihr ist es auch möglich die Baustellenzeit enorm zu reduzieren.“ Die RM 95-800W recycelt den Schotter. Dank dieses Verfahrens kann man eine enorme Menge Schotter wiedergewinnen und weiterleitend die Arbeitskosten sparen. Diese Maschine ist so leistungsfähig,



Die MGW Gleis- und Weichenbaugesellschaft mbH & Co. KG ist eine Beteiligungsgesellschaft der H. Klostermann Baugesellschaft mbH.

dass es möglich ist, die Baustellenzeiten zu kürzen, was von höchster Bedeutung ist für den Investor und die Kunden. [...]

Übersetzung: Dagmara Michna, Fa. LB Rail Systems

BAUSTELLEN-VORSCHAU

- Oberbauinstandsetzung 2013–2015 in Arbeitsgemeinschaft, Bereiche Köln, Düsseldorf, Bahnübergänge Hamm, DB Netz AG, Düsseldorf
- Neubau Eisenbahnüberführung Kronprinzenstrasse, Mönchengladbach, DB AG, Köln
- Neubau Eisenbahnüberführung Lötsch, Nettetal-Breyell, DB AG, Köln
- Abbruch und Neubau Hausbahnsteig, S 12, Au (Sieg), DB Station & Service AG, Köln
- Neubau Eisenbahnüberführung Leineuferweg, Göttingen, DB Netz AG, Hannover
- Warendorfer Straße 3. BA und 2 Eisenbahnüberführungen Killwinkler- und Grundhövelstraße in Hamm, Teil 1 DB AG, Teil 2–4 Stadt Hamm, Teil 5 Stadtwerke Hamm (in Arbeitsgemeinschaft)
- Gründungsleistungen von 3 Signalauslegerfundamenten, SHHV Hamburg-Berlin Korridor 7, Bf Stuppen, Fa. Duensing, Neustadt
- Gründungsleistungen von 8 OL-Masten, Berlin, Alt Stralau, Fa. BUG, Berlin
- Gründungs-, Liefer- und Montageleistungen von 7 Signalausleger, Dresden-Neustadt, Fa. Balfour Beatty, Staßfurt
- 5 Signalsonderkonstruktionen befestigt an Lärmschutzwänden, ESTW Rechte Rheinseite Baustufe 2e, Wiesbaden – Mainz, Natrop und Jansen, Isselburg



PLK POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. ZESPÓŁ RZECZNIKA PRASOWEGO
 www.plk-sa.pl k.lancucki@plk-sa.pl
 tel. (22)47 32 200 tel. kol. (922)47 32 200
 (22)47 33 002 tel. kol. (922)47 33 002

SERWIS PRASOWY
 12 lipca 2012 nr 136 (3196)
 czwartek

Łódź: Remontują tory za pomocą nowoczesnej technologii www.rynek-kolejowy.pl
 11.07.2012

23 marca PKP Polskie Linie Kolejowe podpisały umowę obejmującą odbudowę toru nr 1 na linii kolejowej nr 540 Łódź Chojny – Łódź Widzew na odcinku ok. 6 km. Aktualnie do odbudowy toru wykorzystywana jest oczyszczarka tłucznia RM 95-800W. Maszyna pozwala to na znaczną oszczędność czasu przy prowadzonych pracach. Wysokowydajna oczyszczarka tłucznia RM 95-800W to najnowsza tego typu maszyna na rynku europejskim. Jej właścicielem jest niemiecka firma MGW GmbH & Co KG. Długość maszyny to 165 m. Wydajność RM 95 w trybie oczyszczania to 800 m³/h, a w trybie płukania - 300 m³/h. Wystarczy jedna zmiana (8 godzin), aby maszyna oczyściła tłuczeń na odcinku około 3 km. Urządzenie wygarnia oraz czyści tłuczeń na przerabia tłuczeń młynem udarowym, płucze tłuczeń pod wysokim ciśnieniem, a nawet może dodawać nowy. RM 95-800W prowadzi recykling tłucznia, dzięki czemu znaczną jego część można odzyskać, a dzięki temu zaoszczędzić koszty pracy. Maszyna jest tak wysoko wydajna, że możliwe jest skrócenie czasu budów, co ma znaczenie dla inwestorów i dla klienta. Możliwa jest także mechaniczna stabilizacja, co zageści tłuczeń. Możliwa jest także mechaniczna stabilizacja, co zageści tłuczeń – powiedział przedstawiciel MGW GmbH & Co KG podczas prezentacji urządzenia. Właściciel wana wyśle...



Verabschiedung aus der Geschäftsführung



Unser langjähriger kaufmännischer Geschäftsführer RA Michael Kühner ist zum 31. März 2012 aus seiner Position ausgeschieden.

RA Michael Kühner übernahm im Jahre 1991 die kaufmännische Geschäftsführung der damaligen Heinrich Klostermann GmbH & Co KG. In dieser expansionsintensiven Nachwendezeit wurde damit die Geschäftsführung in die kaufmännische (Michael Kühner) und technische Geschäftsführung (Dr. Jochen Kühner) aufgeteilt – eine Notwendigkeit aufgrund des großen vielseitigen Arbeitsanfalls.

Durch die Kombination seines kaufmännischen und juristischen Sachverständnisses konnten in Zukunft die anfallenden Aufgaben gut und effizient geleistet werden; die kaufmännische und personelle Ausgestaltung der Firma mit ihrer Zweigniederlassung Oranienburg in Velten und weiteren Betriebsstätten, wie auch die juristische Bewertung und Bearbeitung der vielen projektbezogenen Mei-

nungsverschiedenheiten/Konflikte mit Bauherren und Partnern. Diese qualifizierte interne juristische Vorausbewertung solcher Situationen trug dazu bei, dass unser Baumanagement rechtzeitig sensibilisiert und unnötige Rechtsfälle vermieden werden konnten.

Aufgrund der guten brüderlichen Zusammenarbeit in der Geschäftsführung konnte auch nach außen die Betonung der Familienbetriebstradition von der Firma Klostermann authentisch vertreten werden.

Intern zeigten sich schon unterschiedliche Einschätzungen von Situationen – Juristen und Ingenieure sind nicht immer auf derselben Wellenlänge. Aber diese sind immer im Sinne der Firma und ihrer Tradition gelebt worden, auch nachdem die familiengestellte Geschäftsführung durch Dipl.-Ing. (TH) Christoph Harnacke erweitert wurde.

Damit war einvernehmlich der Generationswechsel eingeleitet worden, der jetzt mit dem Rückzug von RA Michael Kühner und dem Eintritt von Dipl.-Kffr. Erika M. Kühner, der Tochter von Dr. J. Kühner, in die kaufmännische Geschäftsführung voll eingesetzt hat.

Wir danken RA Michael Kühner für seinen großen Einsatz über 20 Jahre für die Firma und sind froh, dass er als Gesellschafter der H. Klostermann Baugesellschaft mbH noch weiterhin seine Fachkenntnisse und Lage-Einschätzungen zur Verfügung stellt.

Wir wünschen ihm weiterhin alles Gute, vor allem Gesundheit und viel Freude bei der Ausübung seiner Hobbies, für die er jetzt wieder mehr Zeit haben sollte.
J. Kühner

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

Als Sponsor unterwegs:

Team de Luk beim Alpencup in Österreich

Wer (er)kennt diesen Mann?

Wer mag das sein, der sich die steilen Strecken und Pässe der Alpen hochquält? Wie hier beim Alpencup 2012 – einem Rennen über 114 km mit 3 Pässen und insgesamt 1850 Höhenmetern Steigungen. Oder beim Arlberg Giro in St. Anton mit 148 km Streckenlänge, 3 Pässen und 2400 Höhenmetern?

Der dies tut – und noch dazu mit Freude – ist Olaf Piechotka, erster Mann der Gleisbau-Abteilung Velten. Regelmäßig tourt er mit einigen Mitstreitern als ‚Team de Luk‘ über die verschiedenen Strecken; beim Alpencup 2012 benötigte er für die Distanz 3 Std. 49 Min., beim Arlberg Giro knapp unter 5 Stunden: für viele wohl unvorstellbar fix.

Einmal im Jahr unterstützt die H. Klostermann Baugesellschaft mbH das ‚Team de Luk‘ mit einer kleinen Summe – so kann sich der Kollege Piechotka noch öfter auf diese Weise vom Job erholen.



Erschienen im Westfälischen Anzeiger vom 18.08.2012

50.000 erfolgreiche Tests für die Sicherheit



RWE-Kraftwerksleiter Dr. Stefan Laarmann (rechts) gratuliert Dirk Lanfermann, der den 50.000. Sicherheitstest bestand. Foto: Mroß

Dirk Lanfermann erhält als „Jubilär“ auf der RWE-Kraftwerksbaustelle einen Präsentkorb.

Ohne kommt keiner rein: An der RWE-Kraftwerksbaustelle in Uentrop muss jeder Besucher und Mitarbeiter eine Sicherheitseinweisung absolvieren. Gestern ehrte Kraftwerksleiter Dr. Stefan Laarmann den 50000. Absolventen dieses Tests: Dirk Lanfermann ist Mitarbeiter eines lokalen Eisenbahn- und Tiefbauunternehmens. Kein großer Zufall, wie Laarmann erklärt: „Bei den ausgeschrie-

benen Aufträgen haben regionale Firmen Vorteile.“ Sie seien später schneller vor Ort – beispielsweise für Wartungsarbeiten. Für Dirk Lanfermann gab es neben einem Strauß Blumen einen Korb mit Hausmannskost: Mit ihrem Energiewert sei der genau das Richtige für eine Baustelle, so Laarmann.

Lanfermann ist Weichentechniker; er habe mit seiner Firma etwa drei Kilometer Schienen und 15 Kilometer Signalkabel verlegt sowie neun Weichen gebaut. Für den gebürtigen Hammer ist die Nähe seiner Firma zur Baustelle ebenfalls ein Vorteil. Auf fünf Minuten schätzt er die Fahrtzeit zur Baustelle. Die Sicherheitseinweisung erfolgt in einem Container vor dem Eingangstor. An zehn Konsolen mit Kopfhörern und Touchscreens werden Sicherheitshinweise und Verhaltensweisen im Notfall erklärt und anschließend abgefragt. Erst nach bestandenem Test darf die Baustelle betreten werden. So kann Laarmann auch eine weitere Zahl zur Sicherheit verkünden: Auf eine Million Arbeitsstunden würden nur ein bis zwei Tage unfallbedingte Ausfallszeiten kommen. „Bereits für blaue Flecken gibt es einen Verbandbucheintrag“, so Laarmann.
sbt