

## Die Verkehrsstation Gummersbach

*Modernisierungsoffensive 2 NRW (MOF2)*

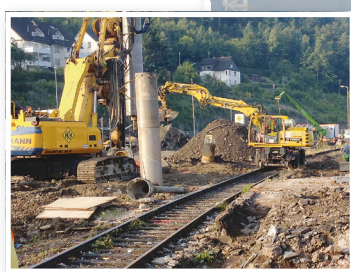
Die H. Klostermann Baugesellschaft mbH wurde am 15. Mai 2013 mit o. g. Bauvorhaben durch die DB Projektbau GmbH, Duisburg beauftragt – *Ingenieurbau HNL Hamm*

Am 22. Juli 2013 wurde die Gleisanlage außer Betrieb genommen und mit den Bauarbeiten zur Modernisierung des Bahnhofs Gummersbach begonnen. Ziel dieser Baumaßnahme ist die Anbindung des neu gestalteten Steinmüller-Geländes an den Mittelbahnsteig und den ZOB.

Im Rahmen der MOF 2 musste das Team der H. Klostermann Baugesellschaft mbH unter der Leitung des Bauleiters D. Alfes und des Poliers U. Schneider den alten 255 m langen Bahnsteig komplett zurückbauen und anschließend einen 170 m langen Mittelbahnsteig konventionell herstellen. Dieser wird von 38 cm auf 76 cm erhöht. Die Breite variiert zwischen 4 m und 11,2 m.

Für den behindertengerechten Zugang sind an den westlichen und östlichen Stirnseiten sowie im Mittelbahnsteig umfangreiche, lange Rampenanlagen aus Stahlbeton herzustellen. Zusätzlich werden Treppenanlagen in diese Baumaßnahme integriert. Für den Zugang wird eine etwas schiefwinklig angeordnete neue Fußgängerunterführung in Ort beton, teilweise unter der von uns eingebauten zusätzlichen Hilfsbrücke und dem „rollenden Rad“ des Bahnverkehrs hergestellt. Eine besondere Herausforderung ist die Herstellung aller Betonansichtflächen in der besonders hohen, gestalterischen Sichtbetonklasse SB 4.

Die alte Personenunterführung und das alte Bahnsteigdach wurden bereits mit Baubeginn zurückgebaut. Diese werden nun durch eine neue 92 m lange Überdachung der Rampen und Treppenan-



lagen ersetzt. In diesem Zuge wird auch die Beleuchtung erneuert. Ein neues Wegeleitsystem und die neue Bahnsteigausstattung runden die Maßnahme ab.

### Die Abteilung Spezialtiefbau hatte einen großen Anteil an der Durchführung der Maßnahme:

Für die Betonarbeiten mussten unsere Spezialtiefbauer für den Baugrubenverbau 106 Stück Stahlträger HEB 340 (Länge bis 11,00 m) ins Erdreich einrütteln. Gemeinsam wurde der Einbau der Gurte und Steifen sowie des Verbauholzes ausgeführt. Des Weiteren wurde für die Zuwegung zum ZOB mit unserem Bohrgerät Bauer BG 24H 126 Stück Großbohrpfähle DN 900 mit Einzellängen von bis zu 12,90 m in tangierender Bauausführung hergestellt. Aufgrund nicht tragfähigen Baugrunds mussten 43 Stück Betonbohrpfähle DN 900 Länge

bis 24 m für den Gründungsbereich der neuen Personenunterführung eingebracht werden.

Eine Hilfsbrücke im Gleisbereich musste weiterhin für den AG kurzfristig eingebaut werden. Hierfür wurde unverzüglich ein größeres Bohrgerät angeliefert, um 29 Stück Bohrpfähle (Länge 28,50 m) für die Hilfsbrückenauflagerung und Flügel der neuen Personenunterführung herzustellen.

Ab dem 27.02.2014 ging das neue Gleis 2 wieder in Betrieb. Die Fertigstellung der Maßnahme muss dann mit provisorischen Zuwegungen für den Bahnreisenden und den Bahnverkehr bis Ende Juni 2014 in kurzen Sperrpausen abgeschlossen werden.

*D. Alfes*

## Kabel ohne Ende auf der Strecke Warburg – Hofgeismar – Gleisbau HNL Hamm



Zur Aufnahme von Mehrverkehr auf der Strecke 2550 im Bereich Warburg Kassel wurde von der DB Netz AG, Niederlassung Mitte die Blockteilung Warburg – Hofgeismar ausgeschrieben. Die Angebotskalkulation wurde von Dipl.-Ing. A. Dobroch bearbeitet. Unterstützt wurde er hierbei von Dipl.-Ing. M. Heller, der Erfahrungen aus laufenden Bauvorhaben pro-aktiv in die Kalkulation einbringen konnte.

Im Juli 2013 wurde die H. Klostermann Baugesellschaft mbH mit den Arbeiten beauftragt. Die aus-

zuführenden Leistungen umfassten die Stellwerkbereiche Warburg in Nordrhein-Westfalen, sowie Lamerden und Hofgeismar in Hessen. In der insgesamt viermonatigen Bauzeit wurden in der ersten Phase 15 Signalstandorte mittels Rammrohrgründung hergestellt. Die Rammrohre mit einer Länge von 6,00 m wurden in Sperrpausen vom Gleis aus mittels Zwei-Wege-Technik und einer Movax-Ramme eingebracht. An drei Standorten musste aufgrund von Felshorizonten im Boden entsprechend zusätzliches Bohrwerkzeug zum Einsatz gebracht werden.

Das Aufsetzen der 15 Signalmasten/-ausleger erfolgte über einen gesonderten Auftrag der Fa. Thales. Parallel zu diesen Arbeiten erfolgte der Bau der Kabeltrasse.

Insgesamt wurden 1.300 m Kunststoff- und Betonkabelkanal geliefert und verlegt, 16.500 m Bestandskabelkanal wurden als vorbereitende Maßnahme aufgedeckt und nach der Kabelverlegung wieder zugedeckt. Die Verlegung von insgesamt 46.500 m Signalkabel, welche Durchmesser bis zu 40mm aufwiesen, fand in kürzester Bauzeit mit Kabelwinde und reiner Muskelkraft statt und ver-

deutlicht den sportlichen Rahmen der Baumaßnahme. Die Arbeitsgruppen vor Ort wurden federführend vom Polier J. Thiessen geleitet. Das Team bestand in den personalintensivsten Zeiten aus Arbeitsgruppen mehrerer Poliere sowie Zweiwege-Maschinisten, denen auch ein großer Dank gebührt. Die Bauleitung erfolgte durch M. Homann und Dipl.-Ing., Dipl.-Wirtsch. Ing. (FH) G. Wille.

Mit dem Inbetriebnahme – Wochenende am 7./8. Dezember 2013 wurde die Gesamtanlage zur vollsten Zufriedenheit des Auftraggebers störungsfrei in Betrieb genommen. Die H. Klostermann Baugesellschaft mbH zeigte auch hier in einem besonderen Geschäftsfeld ihre Leistungsstärke und Zuverlässigkeit.

Die zusammengeführte Abteilung Leit- und Sicherungstechnik und Kabeltiefbau unter der Leitung der Herren Dipl.-Ing. M. Sparkuhle und Dipl.-Ing. M. Heller wird in 2014 ihr Können unter Beweis stellen.

Glück auf der neuen Abteilung!

*G. Wille*

### Das Wort der Geschäftsführung



### Liebe Leserinnen, liebe Leser,

ein weiteres Jahr mit erneut starker Bauaktivität ist zu Ende gegangen! Es war geprägt von großen, gewerkeübergreifenden Baustellen des Ingenieur- und Gleisbaus, auf denen sich unser qualifiziertes Personal trotz zum Teil extremer Witterung wiederholt unter Beweis stellen konnte, wie auch vom Ausbau kleinerer spezieller Nischen, u.a. sei hier die besonderen Erdungen für Schallschutzwände genannt, für deren Planung und Freigabe über ein Jahr benötigt wurde.

Einen Überblick über einige wenige ausgesuchte Baustellen und die dazugehörigen Herausforderungen werden Sie in dieser 4. Ausgabe der **BauWerk** zu Lesen bekommen.

Das Jahr 2013 war jedoch auch geprägt von externen Einflüssen und ihren Konsequenzen. Das investitionsbedürftige Schienennetz und die stark sanierungsbedürftigen Brücken wurden im Wahljahr 2013 als politischer Spielball genutzt, wodurch ein weiteres Jahr ohne Investitionserhöhungen in die Infrastruktur verging. Die weiterhin geringe Anzahl an Ausschreibungen verursachen somit einen zum Teil gravierenden Preisverfall. Mit vorsichtiger Zuversicht wird der neuen LuFV II entgegen gesehen, die sich momentan in Verhandlung zwischen dem Bund und der DB AG befindet mit Gültigkeit ab 2015.

Weitere Themen, die die Bauwirtschaft beeinflussen und die es zu bewältigen gilt, waren u.a. die angespannte Finanz- und Marktlage, der konstant steigende und spürbare Fachkräftemangel im Bahnbau und die teils schlechte Zahlungsmoral von Auftraggeber, vor allem bei der Behandlung von Nachträgen. Intern wurde diesen Herausforderungen durch konsequente Anpassung von Prozessen entgegengewirkt.

Weiterhin investieren wir stark in die Aus- und Weiterbildung, sowie Akquisition, unseres Hauptkapitals – unserer Mitarbeiter. Seit dem Ausscheiden des langjährigen geschäftsführenden Gesellschafters Dr.-Ing. Jochen Kühner aus der Geschäftsführung ist nun seit Mitte 2013 auch der Generationswechsel abgeschlossen.

Mit Tatendrang und Zuversicht starten wir alle in das Jahr 2014 und freuen uns auf weiterhin gute und konstruktive Zusammenarbeit mit unseren Auftraggebern und partnerschaftlich verbundenen Unternehmen.

Eine gute Lektüre wünscht Ihnen für die Geschäftsführung

*Erika M. Kühner*



# BAUSTELLEN IM (RÜCK-)BLICK

## Härtetest im Paderborner Land oder Gleisbau bei Frost und Schnee

Im ersten Quartal 2013 stand für die Abteilung Gleisbau die Bewältigung eines Großvorhabens an: „Die Sennebahn“.

Hierbei deuteten schon die reinen Vorgaben auf nicht alltägliche Herausforderungen hin. Hier die wichtigsten Kennzahlen:

Innerhalb von 4 Wochen Kernbauzeit (01.03 bis 28.03.2013), sollten auf insgesamt 27km Streckenlänge (Baufeldlänge) zwischen den Bahnhöfen Paderborn Hbf – Paderborn Nord – Hp Schloss Neuhaus – Bf Sennelager – Bf Hövelhof – Bf Schloss Holte, sowie gleichzeitig auch in den Bahnhöfen selber, sowohl umfangreiche Gleis- und Weichenerneuerungen, als auch gleichzeitig sehr umfangreiche Kabeltiefbauarbeiten zur Vorbereitung der Einführung der ESTW-Technik ausgeführt werden.

Insgesamt standen 6,4 km Gleiserneuerungen im Fließbandverfahren mit nachlaufender Bettungsreinigung, bzw. Bettungsaufarbeitung mittels „Prallen“ und „Waschen“ des Schotters, die konventionelle Erneuerung von insgesamt 2,8 km Strecken- u. Bahnhofsgleisen, die Erneuerung von 10 Betonweichen (überwiegend mit Einbau einer PSS), die Erneuerung von Brückenbalken, der Abriss mehrerer Bahnsteige, sowie die Erneuerung von 10 Bahnübergängen an. Hinzu kamen die o.g. Kabeltiefbauarbeiten mit ca. 3.000 m zu verlegendem Beton-, ca. 750 m aufgeständertem Kunststoffkabelkanal, sowie der Einbau von ca. 55 Betonkabelschächten samt Herstellung von ca. 55 Gleisqueuerungen.

Auch die verkehrstechnischen Gegebenheiten waren bei diesem Projekt nicht „ohne“. Auf dem ersten Teilstück von ca. 3 km Länge, zwischen Paderborn Hbf und Paderborn Nord, verläuft die Strecke über 6 Bahnübergänge (14 gesamt) mitten durch die Stadt – teilweise liegen die Bahnübergänge nur ca. 200 m auseinander- und sind dementsprechend sowohl durch den Individualverkehr, als auch mit mehreren Buslinien stark belastet. Entsprechend streng waren die Zeitvorgaben, sowie die zusätzlichen Auflagen der verkehrsbehördlichen Anordnungen, wie z.B., die Auflage, dass bestimmte Bahnübergänge nicht zeitgleich gesperrt werden durften. Hinzu kam die bahnbetriebliche Vorgabe, dass in diesem Streckenabschnitt und im Bf. Paderborn Nord – trotz der durchzuführenden Baumaßnahmen-, tagsüber, während der gesamten Bauzeit, Versorgungsfahrten durch die DB Schenker, zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebswerkes der DB erfolgen mussten.

Die H. Klostermann Baugesellschaft mbH, als technische Geschäftsführung, baute hier in Arbeitsgemeinschaft mit altbewährten Partnerfirmen. Nachdem die Vorbereitungsphase abgeschlossen war und zahlreiche Bauspitzen mit Beginn der durchgängigen Sperrpause noch unter frühlinghaften Bedingungen planmäßig mit der Arbeit be-

gonnen hatten, bzw. reibungslos verlaufen waren, führte nach dem Start des Umbauzuges bei Dauerregen, eine für die Jahreszeit ungewöhnlich jähe Rückkehr des Winters mit Minusgraden, zu erst zu Vereisungen und letztlich mit Schneefall zunächst zu erheblichen Problemen bei der Maschinenteknik und schließlich zum gänzlichen Versagen derselben und Abbruch des Umbauzug-Einsatzes.

Ähnlich erging es der nachfolgenden Reinigungsmaschine unserer Beteiligungsgesellschaft, der MGW Gleis- und Weichenbaugesellschaft mbH & Co. KG. An ein Waschen des Schotters in den aufzubereitenden Abschnitten war nicht mehr zu denken, selbst in den herkömmlich zu reinigenden Abschnitten geriet die Technik an Ihre Grenzen, z.B. durch eingefrorene Maschinenkomponenten und den an die Schwellen festgefrorenen Schotter (siehe Bild unten). Schließlich musste auch hier – nicht zuletzt im Hinblick auf das nahende Sperrpausende und die zahlreichen bis dahin fertig zu stellenden, wichtigsten Begleitarbeiten – dem Wetter Tribut gezollt und der Einsatz der Reinigungstechnik qualifiziert abgebrochen werden. Trotz der außergewöhnlich widrigen Umstände gelang es uns, das vorgegebene Ende der Sperrpause wie gewohnt einzuhalten und die DB AG konnte so ihren Betrieb wieder planmäßig aufnehmen.

Nach der bereits erfolgten 1. Fortsetzung der Arbeiten im Juni 2013 wird es nun voraussichtlich in den Herbstferien 2014 eine 2. Fortsetzung der „Sennebahn“ geben, bei der u.a., weitere, witterungsbedingt zurückgestellten Arbeiten nachgeholt werden und so das Bauvorhaben – diesmal wohl ohne die Herausforderungen durch Frost und Schnee- zum Abschluss kommt.

Als Projektleiter waren für den Oberbau Dipl.-Ing. Jörg Velmer, sowie für den Kabeltiefbau Dipl.-Ing., Dipl.-Wirtsch. Ing. (FH) Günter Wille zuständig. Sie wurden zudem tatkräftig unterstützt von Bauleiter Olaf Piechotka, sowie den Bauleitern Dipl.-Ing. Sascha Aumann und Hakan Yol B.S. (Engl.), als Mann für nahezu „Alle Fälle“, sowie Bauleiter Mario Moritz mit seinem Einsatz als „Stoffstrommanager“.

Anerkennung gebührt an dieser Stelle allen beteiligten Mitarbeitern der Gleisbauabteilungen Hamm und Velten, insbesondere den Polieren und Vorarbeitern, sowie allen unseren eingesetzten Baggerfahrern, für ihren unermüdlichen Einsatz unter winterlich harten Arbeitsbedingungen und den gezeigten Willen, die Arbeiten trotz aller Widrigkeiten pünktlich zu einem qualifizierten Abschluss zu bringen.

J. Velmer

Fortsetzung aus der 3. Ausgabe

## Neubau des Tunnels Eppstein („Vergabepaket 2“)

Die Deutsche Bahn, Frankfurt, preist den neuen Bahnhof schon jetzt auf ihren Plakaten „Max Maulwurf“ als „Germany´s Next Top Bahnhof“ an.

Ein Highlight dieser Baumaßnahme trotz starkem und sehr kaltem Winter 2012/2013 war die Oster-sperrpause:

Am Osterwochenende, vom 29. März bis 1. April 2013 arbeiteten rund 70 Mitarbeiter von H. Klostermann vollkontinuierlich, so dass der neue, 339 Meter lange Eppsteiner Tunnel nach etwas mehr als zwei Jahren Bauzeit termingerecht am 2. April 2013, um 4.30 Uhr in Betrieb gehen konnte. Hierfür wurden die Gleise vom alten Tunnel abgetrennt und mit dem neuen Eppsteiner Tunnel verbunden. Zwischen Niedernhausen und Hofheim war der Zugverkehr unterbrochen und wurde durch Busse ersetzt. Neben dem umfangrei-

Mit Inbetriebnahme des neuen Tunnels konnte der 134 Jahre alte Eppsteiner Tunnel nun verfüllt werden. Das geschah mit ca. 10.000 Kubikmetern Ausbruchgestein, die am Bahnhof lagerten. Der verbleibende Hohlraum an der Tunneldecke ist zu einer ökologisch wertvollen Fledermaushöhle geworden. Das denkmalgeschützte Sandsteinportal zur Stadtseite bleibt erhalten; der Zugang in die verbleibende Röhre wurde mit einer Sichtbetonwand und im oberen Bereich mit Gittern verschlossen.

Durch die Vielzahl der zusätzlich geforderten und beauftragten Leistungen verlängert sich die Bauzeit um ca. 10 Monate. Bauende wird voraussichtlich im Mai 2014 sein.



chen Gleisbau musste die rund 15 Meter neben dem neuen Bahndamm errichtete neue Eisenbahnbrücke in ihre Endlage verschoben werden. Unmittelbar nach der Streckensperrung hatte ein Autokran die zwei Stahlüberbauten der alten Feldweg-Überführung ausgehoben.

An Karfreitag rissen dann zahlreiche Bagger die Widerlager der alten EÜ Feldweg ab und sorgten für Platz für das neue Bauwerk. Mit Hilfe zahlreicher „Luftkissen“ (Fluid-Verfahren) wurde das ca. 1.500 Tonnen schwere Bauwerk angehoben und per seitlichem Verschieben über die ausgelegten Stahlbahnen in die endgültige Lage vorgenommen. Für die Verbindung mit den anschließenden Bahndämmen wurden mehrere 1.000 Kubikmeter Material eingebaut und verdichtet. Am Abend des Ostersonntags konnten die Gleise verlegt und anschließend die umfangreichen Arbeiten an der Oberleitung und den Signalanlagen erfolgen.

Folgende Punkte tragen maßgeblich zur Verlängerung der Bauzeit bei:

- Herstellung einer neuen Kabelkanaltrasse in 3-stündigen, nächtlichen Sperrpausen auf einer Länge von 2.500 m,
- Entsorgung von zusätzlich ca. 15.000 m³ Boden und Ausbruchmaterial,
- Verkleidung der alten Personenunterführung mit neuen Wandbelegen.

Die Durchführung der Baumaßnahme war eine sowohl bauliche als auch logistische Herausforderung, der wir uns nach umfangreichen Arbeitsvorbereitungsmaßnahmen gerne gestellt haben. Sie konnte nur durch eine sehr gute Teamarbeit zwischen der Hauptverwaltung in Hamm und der Niederlassung in Velten durchgeführt werden. Wir bedanken uns **bei allen** an diesem Bauvorhaben beteiligten Personen für die stets sehr hohe Einsatzbereitschaft.

D. Alfes

## Klostermann vor Ort in Hamm

### Bahnübergangsbeseitigung Warendorfer Straße 3. BA

Ingenieurbau HNL Hamm

Trotz deutschlandweiten Einsatzes sind wir auch im Stadtgebiet Hamm ständig präsent. So auch beim 3. und letzten Bauabschnitt der Bahnübergangsbeseitigung Warendorfer Straße.

Nachdem in den letzten Jahren bereits der Neubau der Geinieggebrücke und das Trogbauwerk mit Eisenbahnbrücke durch H. Klostermann erstellt werden konnten, erhielten wir Ende 2012 den Zuschlag für den Neubau der Eisenbahnbrücken am Grundhövelweg und an der Killwinkler Straße.

Nach kürzester Bauzeit konnten die Querverschiebe der Bauwerke aus seitlicher Lage in Bahnsperrenpausen erfolgen. Der Kanal- und Straßenbau wurde in Arbeitsgemeinschaft mit der Heckmann Bauunternehmen in Hamm realisiert. Wieder eine erfolgreiche Zusammenarbeit vom Bauunternehmen vor Ort, aus Hamm.

Ch. Harnacke





## Signalausleger: Bf Wiesbaden-Biebrich

Abteilung Signalbautechnik, Büro Krefeld

Im Frühjahr 2013 erhielten wir von der DB ProjektBau GmbH, Regionalbereich Mitte, Frankfurt/Main, den Auftrag über den Neubau eines Signalauslegers, im Bf Wiesbaden-Biebrich, einschl. Planung und Gründung im Rahmen des Projektes „ESTW Rechte Rheinseite/Baustufe 2e“.

Vorausgegangen ist dieser Beauftragung ein Wettbewerb im Offenen Verfahren, wobei eine Flachgründung mit umfangreichen Verbau-/Bodenaustauscharbeiten bis zu einer Tiefe von 4,00 m im Leistungsverzeichnis zu bepreisen war.

Alternativ zu dieser Gründungsart wurde von der H. Klostermann Baugesellschaft mbH ein Nebenangebot über eine Bohrpfahlgründung eingebracht, welche von der ausschreibenden Stelle als die günstigere angesehen und letztendlich beauftragt wurde.

Nach umfangreichem Planungs- und Genehmigungsprozedere wurden die Gründungsarbeiten in nur 3 Tagen vom 26. bis 29. August 2013, zusammen mit den Kollegen aus der Niederlas-

sung Velten, ausgeführt. Die Montagearbeiten wurden dann von der altbewährten Truppe der Hauptverwaltung Hamm in der Zeit vom 23. auf den 24. September 2013 erbracht. Nach Übergabe der Bauwerksdokumentation erfolgte die mängelfreie VOB-Abnahme am 11.12.2013.

Im Jahr 2013 wurden darüber hinaus weitere 13 Signalausleger abgewickelt, die sich auf die Bauvorhaben St. Goar, Parsberg, Roßlau-Dessau, Unterzeismering sowie Dresden erstreckten.

Besonders erwähnenswert sind auch die insgesamt 5 anspruchsvollen Gründungsleistungen (Tiefgründungen mittels Rammpfählen) der Bauvorhaben ESTW Kreuztal und ESTW Duisburg.

Auch im Bereich der „Sonderkonstruktionen“ war das Know-how der Abteilung Krefeld gefragt, z. B. im Citytunnel Leipzig, in Chemnitz und bei Umbauarbeiten des Signalauslegers im Bf Efringen-Kirchen.

J. Hegemann

## Jahrhundertbauwerk “Südertor” in Lippstadt eingeweiht

Ingenieurbau HNL Hamm



Am 20. Dezember 2013 übergab Bürgermeister Sommer das neue Unterführungsbauwerk am Südertor den Lippstädter Bürgern. Wie es sich für ein Jahrhundertbauwerk gehört, begleitete eine große Laser- und Lichtershow das Ereignis.

Wie schon bei den Maßnahmen an der Unionstraße 2008 und am Südertor 1. BA im Jahre 2010, war H. Klostermann als Generalunternehmen von der Stadt Lippstadt und der Deutsche Bahn AG mit der Gesamtbaumaßnahme beauftragt.

Vielen Dank an alle Beteiligten, besonders aber an unsere Auftraggeber, für die wieder gute und konstruktive Zusammenarbeit. Ch. Harnacke

## BAUSTELLEN-VORSCHAU bis 05.03.2014

- Rahmenvertrag Instandsetzung Massivbau/ Tiefbau/ Stahlbau 2014, DB Netz AG Instandesetzung West, Köln, 2014–2015
- MOF 2: Bf. Kamen, Kamen, DB AG, Duisburg
- Teilrückbau DB Brücke Schlachthofstraße am Bahnhof Lennep, Stadt Remscheid
- Gleiserneuerung mit Bettungsreinigung im Fließbandverfahren, 4.500 m, in Arbeitsgemeinschaft, Gleis Greven – Reckenfeld, DB AG
- Gleiserneuerung mit Bettungserneuerung und Planumsverbesserung, 18.000 m, in Arbeitsgemeinschaft, Gelsenkirchen – Buer – Bf. Westerholt, DB AG
- Gleiserneuerung Gütersloh – Brackwede, Weichenerneuerung Bielefeld, in Arbeitsgemeinschaft, DB AG, Duisburg
- 3 SIA Einsiedlerhof, Thales Stuttgart, Kaiserslautern
- 1 Signalausleger Bf Euskirchen, Geschw. Balter GmbH, Euskirchen
- Lieferung und Montage Signalausleger Bf Haltingen, DB ProjektBau GmbH, Karlsruhe
- 19 Signal- und ein -doppelausleger sowie eine Signalbrücke, ESTW Wuppertal, Balfour Beatty Rail GmbH, Berlin
- Erdung von Schallschutzwänden im Bereich der zweischienigen Isolierung, Projekt Dormagen-Neuss, Züblin, Stuttgart
- Weichen- und Gleiserneuerung im Bf. Karlsruhe Gbf., 8 Weichen und 3 Bahnhofsgleise, DB AG, Karlsruhe
- Bahnübergang-Ersatzmaßnahme Dahlewitz, Strecke 6135, Berlin – Dresden, in Arbeitsgemeinschaft, DB Netz AG, Berlin
- Ersatzbau Eisenbahnüberführung bei Eitensheim, Strecke 5501, DB Netz AG, Augsburg



# KLOSTERMANN intern

Die neue Kombi bei Klostermann:

## Leit- und Sicherungstechnik & Kabelbau

Die Abteilung Leit- und Sicherungstechnik hat das Kalenderjahr 2013 trotz personeller Einschränkungen erfolgreich abgeschlossen. Unter der kommissarischen Leitung von Herrn Rainer Lenze wurden sowohl kleinere Projekte im Bereich der Weichenmechanik und Signaltechnik abgewickelt, als auch die Sparte der Bahnordnung und Triebstromrückführung weiter vorangetrieben. Hierbei zeigte sich nicht zuletzt der Nutzen von innerbetrieblichen Synergien, die insbesondere im Verbund Gleisbau/Leit- und Sicherungstechnik und im Zusammenspiel Ingenieurbau/Bahnordnung zum tragen kamen.

Doch der Fokus lag nicht nur auf der Unterstützung der anderen Abteilungen im Unternehmen bei der Abwicklung größerer, gewerke-übergreifender Bauvorhaben. Vielmehr gelang es auch im vergangenen Jahr eigene Projekte zu akquirieren, alte Partnerschaften zu pflegen und neue Kunden zu gewinnen.

Zu den neuen Kunden gehörten u.a. die Firmen Ed. Züblin AG und Heberger System-Bau GmbH. Die angefragte Leistung: **Erdung von Schallschutzwänden.**

Bereits im Jahr 2011 begannen die Planungen einer eigens für derartige Zwecke optimierten Erdungsanlage (für Bereiche mit „zweischieniger Isolierung“) in Zusammenarbeit mit einem Ingenieurbüro. Die Schwierigkeiten der Erdung einer Lärmschutzwand in eine zweischienige Isolierung, die sich aus der Überschneidung von Signal- und Erdungsanlagen ergeben hatten, konnten in einem zeitintensiven Planungsprozess überwunden werden.

Im Projekt „Lärmschutzwände Unna“, beauftragt von der Fa. Heberger System-Bau GmbH, kam die Erdungsplanung für zweischienige Isolierung erstmals zur Anwendung. Mit personeller Unterstützung der Abteilung Gleisbau wurden unter der Regie der Bauleitung von Herrn Marko Post, seit September 2013 insgesamt 10.000 m Aluminiumkabel, 9.000 Stück Kabelschuhe und ca. 13.000 Bohrungen eingebaut bzw. erstellt. Das Projekt wird mit dem Einbau von fünf zusätzlichen Erdungsdröseln in 2014 seinen Abschluss finden.



Neben den klassischen Themen der Leit- und Sicherungstechnik sowie Bahnordnung wurden insbesondere in Zusammenarbeit mit der Abteilung Gleisbau auch einige Projekte aus dem Bereich Kabeltiefbau u.a. im Bf. Wuppertal und Bf. Dortmund abgewickelt.

Der Kabeltiefbau / Kabelbau wird für 2014 mehr in den Vordergrund rücken. Durch die Herauslösung dieses Leistungsspektrums aus der Abteilung Gleisbau und der Integrierung in die Abteilung Leit- und Sicherungstechnik und der hiermit einhergehenden personellen Umstrukturierung, wird eine höhere Effektivität, eine fortschreitende Spezialisierung und somit ein höherer wirtschaftlicher Wirkungsgrad angestrebt. Hierbei wird die Abteilung durch den Bauleiter Herrn Dipl.-Ing. (FH) Michael Heller unterstützt, der seine Kenntnisse in diesem Segment bereits durch die Abwicklung anderer Kabeltiefbauprojekte in den vergangenen Jahren erworben hat. Vorgesehen ist darüber hinaus die dauerhafte Beistellung einer Kabeltiefbaukolonne ebenfalls aus der Abteilung Gleisbau.

Komplettiert wird die „neue“ Abteilung durch den neuen Abteilungsleiter Herrn Dipl. Ing. (FH) Michael Sparkuhle.

Das Jahr 2014 wird, neben den Herausforderungen des Marktes „Bahn“, der Umsetzung der gesteckten Ziele hinsichtlich Auslastung und Wirtschaftlichkeit, weiterhin geprägt durch gezielte fachliche Fort- und Weiterbildung der Mitarbeiter/-innen und einer weiteren Fokussierung auf das Thema „Arbeits- und Gesundheitsschutz“.

M. Post / M. Sparkuhle



# KLOSTERMANN extern

– im Bereich Beteiligung

## Berliner Chancen am Bosphorus

Boombranchen und Großprojekte in der Türkei bieten enormes Potenzial

Auszug aus der Berliner Wirtschaft, Ausgabe 12, Dezember 2013:

[...] Mittelfristig bieten sich also auch zahlreiche Chancen in den unterstützenden Dienstleistungsbereichen. Ein Beispiel dafür ist das Berliner Unternehmen MGW Gleis- und Weichenbaugesellschaft mbH & Co. KG. MGW vermisst Gleisbau- und Weichenbaumaschinen für die maschinelle Gleisbearbeitung. Aufgrund der vielen Infrastrukturprogramme ist die Türkei ein vielversprechender Markt.

Dietmar Kleindienst ist Projektleiter in diesem Unternehmen. Sein Tipp für den Einstieg ins Türkeigeschäft: „Deutsche Unternehmen, die keine Niederlassungen in der Türkei haben oder keine türkischen Arbeitnehmer, sollten eng mit dem

türkischen Auftraggeber oder dem Subunternehmer zusammenarbeiten. In enger Kooperation mit dem türkischen Geschäftspartner werden Amtsgänge und deren Ergebnisse schnell und positiv beeinflusst.“ [...]



In der Türkei im Einsatz: Gleisbaugroßmaschinen der Berliner MGW Gleis- und Weichenbaugesellschaft mbH & Co. KG





# MITARBEITER-INFORMATIONEN

## Verabschiedung in den (Un-)Ruhestand



Am 30. Juni 2013 verabschiedeten wir nach 28 Jahren im Geschäft auch unseren zweiten, langjährigen geschäftsführenden Gesellschafter, Herrn Dr.-Ing. Jochen Kühner, in den (Un-)Ruhestand.

Nach beruflichen Stationen in den U.S.A. und Kolumbien, Südamerika, kehrte Jochen Kühner 1985 nach Hamm zurück, um in 3. Generation die Geschäftsführung im Familienunternehmen anzutreten.

Dem zu dem Zeitpunkt in schwieriger Lage befindlichen Tief- und Gleisbauunternehmen Heinrich Klostermann verhalf er mit seinem Engagement in ruhige Fahrwasser zu gelangen und es im nächsten Schritt zusammen mit seinem Bruder RA Michael Kühner nach der Osterweiterung zu einem bundesweit anerkannten und bei Auftraggebern

gern gesehenem Unternehmen im gewerkeübergreifenden Bereich des Eisenbahnbaus zu etablieren. Heute zählt das Unternehmen rd. 250 Mitarbeiter mit Niederlassungen in Hamm und Velten bei Oranienburg, und Büros in Krefeld und Kreuztal.

Neben seinem beruflichen Engagement war Jochen Kühner viele Jahre als Vizepräsident in der IHK zu Dortmund, Kreis Unna, Hamm aktiv und bringt als Ehrenmitglied der Vollversammlung sein Wissen noch immer in die IHK Ausschüsse Verkehr und Industrie ein. Seiner Leidenschaft für Oberbau kommt er nach als Delegierter bei der Bundesfachabteilung Oberbau des Bauindustrieverbandes e.V.

In der Eigenschaft als Gesellschafter steht er mit Rat und Tat bereit, falls besondere Unterstützung benötigt wird. Gern gesehen wird er von Mitarbeitern und Kollegen nicht nur wegen seiner kompetenten, fachlichen Seite, sondern auch wegen seiner sehr menschlichen, stets ehrlichen und humorvollen Art.

Wir danken Jochen Kühner für die vielen Jahre vorbildlichen Einsatzes für das Unternehmen und wünschen ihm alles Gute im (Un-)Ruhestand, Gesundheit und Freude an seiner wachsenden Familie.

Denn das nächste Projekt im (Un-)Ruhestand des Jochen Kühner hat seit Ende Dezember 2013 bereits begonnen: mit viel Freude und Einsatz widmet er sich seiner neuen Rolle als Großvater!

*E. Kühner*

## Nachwuchssicherung – Die Bildungsmesse in Hamm



Am 15. und 16.11.2013 war die H. Klostermann Baugesellschaft mbH zum dritten Mal auf der Bildungs- und Jobmesse in den Zentralhallen Hamm mit einem Stand vertreten. Die Betreuung des Standes, der im Verbund zu einem Baucamp mit dem Ausbildungszentrum des Bauindustrieverbandes, Hamm und der Heckmann Bauunternehmung eingefaßt war, haben die Herren Peter Schmiedel und Markus Metscher, mit Unterstützung von Herrn Ralf Ossenkemper als Ausbildungsleiter Tief- und Ingenieurbau sowie dem Auszubildenden Firat Aksoy übernommen. Dort haben wir die Möglichkeit genutzt vor Ort unsere verfügbaren Ausbildungsplätze für den Beton- und Stahlbetonbauer und Gleisbauer der am Freitag überwiegend von Schulklassen besuchten Messe anzubieten.

*P. Schmiedel*

## Wir trauern um ...

... unseren allseits beliebten, in 2010 pensionierten Stopfmaschinenmeister und Bauleiter **Günter 'Koko' Kohlmeier**, der am 12. Juni 2013 verstarb und so seinen in Februar 2014 bevorstehenden 70. Geburtstag nicht mehr erleben konnte.

Auf seinem letzten Weg zur Ruhestätte auf dem Friedhof Werne-Rünthe, wo auch seine Eltern begraben liegen, wurde er von vielen unserer jetzigen und ehemaligen Mitarbeiter begleitet. Dies zeigte noch einmal seiner Familie und uns, wie angesehen und geschätzt unser 'Koko' war.

In der Ansprache des Pfarrers in der Kirche wurde deutlich, wie eng Koko über all die Jahre in der

Firma Klostermann verwurzelt war; ihr galt seine berufliche Energie und Verbundenheit, weil er auch wusste, wie sehr die Firma ihn schätzte. Man hörte ihn nie darüber meckern, „jetzt möchte ich dies machen oder jenes haben, aber die Firma verweigert es mir“; er stellte seine Eigeninteressen und persönlichen Wünsche den Interessen und Erfordernissen des Unternehmens hinten an.

Ja, er war bescheiden und erkannte als stets kompetenter Meister und Bauleiter die Notwendigkeit seiner Rolle als Vorbild in der Firma. Wir haben mit ihm einen treuen und allseits geschätzten, ehemaligen Mitarbeiter verloren. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren. *J. Kühner*

... unseren Kollegen **Bernd Pursche** aus Siegen, der am Nachmittag des 15. Oktober 2013 sein Leben verlor.

Herr Bernd Pursche kam erst vor wenigen Jahren zu uns, um seinen beruflichen Werdegang bei der H. Klostermann Baugesellschaft mbH fortzusetzen. Die Kollegen der Ingenieurbauabteilung in Hamm lernten schnell seine vielseitigen Kenntnisse im Handwerk des Stahlbetonbaus zu schätzen. Durch seine hohe Motivation und seinen Einsatzwillen war

er stets Vorbild für alle Mitarbeiter und vor allem auch den beruflichen Nachwuchs.

Gerade seine offene und geradlinige Art zeichnete Bernd Pursche aus. Diese gab ihm sicherlich auch die Kraft und den Mut, die wechselvollen Zeiten der Maueröffnung und der deutschen Wiedervereinigung in den 1990er Jahren für seine Familie und sich als Chance zu nutzen, neue Wege im beruflichen und familiären Leben zu gehen. Sein allzu früher Tod hat uns tief bewegt. Wir werden an ihn denken. Er bleibt unter uns. *Ch. Harnacke*

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