

Wieviel Meter Schienen lassen sich in 50 Stunden wechseln? Auf der Neubaustrecke Köln – Rhein/Main

Ein solches Bauvolumen hat man nicht alle Tage.

Schienenenergieung auf der Schnellfahrstrecke 2690, Köln – Rhein/Main, zwischen Siegburg und Willroth, von km 28.512 bis km 61.142, in beiden Gleisen: insgesamt 136.000 m zu erneuernde Schienen UIC 60 auf fester Fahrbahn, mit 1.120 St. Abbrennstumpfschweißungen, mit 120.000 m Linienleiter, mit 750 St. Erdungen, mit 500 St. Schienen- und Gleisverbindern, mit 5.800 St. zu erneuernden Schallabsorbern.

Geschätzte Bauzeit: drei bis vier Monate?

Weit gefehlt: vier Wochenenden ab Mitte April 2015 mit jeweils 50 Stunden Streckensperrung.

Ein Mammutprojekt!

Dieses gewaltige Volumen hat sich die Gleisbauabteilung im Rahmen einer Ausführungs-Arbeitsgemeinschaft mit der Firma Schwebbau zugetraut (und letztlich bravourös bewältigt). Um ein derartiges Vorhaben zu bewältigen, bedurfte es einer äußerst sorgfältigen Planung und Arbeitsvorbereitung, denn die gewaltige Anforderung bedeutete auch gewaltige Zahlen und Kräfte zur Umsetzung.

Bei der Logistik: Um alle Schienen ab- und innerhalb der Sperrpause auch wieder aufzuladen, waren zeitgleich sechs Langschieneneinheiten mit Doppeltraktion notwendig, in Summe 28 Az-Loks je Wochenende (und diese, wegen der 20.000 m Tunnelbaustelle, alle mit Rußpartikelfiltern).

Beim reinen Oberbau: für Schienenwechsel und Schweißleistungen insgesamt etwa 80 Gleisbauer je Schicht, 4 Zweibegebagger, 4 MPR-Geräte und 2 Abbrennstumpf-Schweißmaschinen.

Bei LST: 24 Leute für den Ausbau und 48 Arbeitskräfte für den Einbau je Wochenende.

Bei den Zusammenhangersarbeiten (allein 5.800 Schallabsorber): weiteres Personal und Zweibegebagger je Schicht.

Diese schiere Menge an Personal und Gerät musste sinnvoll und klar eingeteilt, über seine Aufgaben informiert und eingewiesen werden. Hierzu hatten die beiden Firmen die jeweilige Umbauleistung in zwei Bauspitzen aufgeteilt, so dass jeder der Partner 17.000 m Schiene am Wochenende zu wechseln hatte; nur durch diese Aufteilung war die Leistung überhaupt zu schaffen. Daneben gab es technische Fragen, die im Vorfeld erkannt und geklärt werden mussten: 40 Promille Streckenneigung – lassen sich hier Alt-Schienen noch aufladen? Bis zu welchem Gewicht, bis zu welcher Länge? Feste Fahrbahn – schaffen es Az-Loks und Zweibegebagger mit ihren Aufbauten über die abgeladenen Schienen (bei allen Loks mussten z. B. noch kurzfristig die Schneeräumer abgebaut werden)? Wie verhalten sich die Zweibegebagger unter Last in der großen Überhöhung?



Es ist unbestreitbar der Verdienst der umsichtigen und sorgfältigen Arbeitsvorbereitung durch die beiden Projektleiter von H. KLOSTERMANN und Schwebbau und ihrer Mitarbeiter, dass die meisten der Probleme vorab erkannt, die verschiedenen Bereiche effektiv koordiniert und die Einteilung und der Einsatz der Personale und Geräte gut vorbereitet wurden. Und dann mussten wir feststellen, dass die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit der

Abtrennstumpf-Schweißmaschinen den kritischen Weg unseres Mammutprojekts gefährdeten, was uns nach jedem Wochenende zum gewaltigen Nachjustieren zwang. Mit einer ungeheuren Kraftanstrengung – mit einer dritten Bauspitze, mit weiteren Kräften zum Wechseln und Schweißen, mit einem unermüdeten Einsatz der LST-Kollegen – wurden maschinenbedingte Verzögerungen aufgeholt, so dass am vierten Wochenende tatsächlich 136.000 m Schienen komplett gewechselt waren. Dies ist eine Leistung, singular in der Geschichte des Gleisbaus, die es so nie wieder geben dürfte. Eine Leistung, die nur möglich wurde durch eine hervorragende Kommunikation und Zusammenarbeit aller Beteiligten (KLOSTERMANN/Schwebbau, Hamm/Velten/Stadthagen, Gleisbau/LST), durch ein Riesen-Engagement angesichts der Riesenprobleme, durch eine Team-Arbeit, die zeigt, was gehen kann, wenn alle an einem Strang ziehen. Mir macht so etwas Mut für die Zukunft!

R. Lenze

Von Modernisierung bis Neubau – Ingenieurbau HNL Hamm



Am 25.04.2014 erhielt die H. KLOSTERMANN Baugesellschaft mbH den Auftrag zum S-Bahngerechten Aus- und Neubau der Verkehrsstationen Nierstein und Dienheim auf der Nahverkehrsinfrastruktur-Strecke Mainz – Ludwigshafen.

Bahnhof Nierstein – die Modernisierung nach S-Bahn-Standard

Dies beinhaltete die Erhöhung zweier Bahnsteige und die barrierefreie Erschließung des gesamten Bahnhofsbereichs. Für die Schaffung einer barrierefreien Verbindung der Bahnsteige war der Neubau einer Personenunterführung einschließlich zugehöriger Aufzugsanlagen notwendig. Vorbereitungsarbeiten begannen am 19.05.2014. Erste Herausforderungen brachten Kabelsuchschachtungen, bei denen eine Vielzahl von Kabeln aufgefunden wurde, die zu allem Unglück mitten durch die geplante Verbauachse liefen. Nach erfolgreicher Umplanung

konnten die Ingenieurbauarbeiten beginnen. Innerhalb einer Totalsperrung vom 26. bis 30.07.2014 wurde der gesamte Bahnsteig 1 und ein Großteil des Bahnsteigs 2 zurückgebaut und per Arbeitszug nach Frankfurt verfahren, eine Weiche im Gleis 1 aus- und eine Hilfsbrücke eingebaut. In den darauf folgenden rheinland-pfälzischen Sommerferien wurde in Tag- und Nachtschichten eine weitere Hilfsbrücke im Gleis 2 eingebaut und die beiden Bahnsteige in konventioneller Bauweise auf eine Länge von jeweils 210 m neu hergestellt; denn nach den Sommerferien musste der Bahnsteig 2 wieder teilweise in Betrieb gehen. Parallel zu den Bahnsteigarbeiten wurden die Baugruben für die Personenunterführung, Aufzugs- und Treppenanlagen ausgeschachtet um anschließend mit den Schal-, Bewehrungs- und Betonarbeiten zu beginnen. Die Personenunterführung wurde außerhalb des Gleises hergestellt und am 30.09.2015 eingeschoben. Am 01.12.2014 konnte der gesamte neu hergestellte Bahnsteig 2 und am 17.12.2014 der Bahnsteig 1 inklusive der Personenunterführung und Treppenanlage in Betrieb gehen. Die Gesamtfertigstellung war am 27.02.2015.

Haltepunkt Dienheim – der Neubau

Diese Maßnahme sah die Errichtung eines komplett neuen Haltepunktes vor, d.h. den Neubau zweier Bahnsteige am Gleis 1 und 2, den Neubau einer Personenunterführung zur Querung der Bahnanlagen, den Bau von barrierefreien Zugängen per Rampeanlage und Treppenanlage zum

Bahnsteig 2. Ab dem 12.05.2014 wurden diverse Vorbereitungsarbeiten vorgenommen. Danach begann die Herstellung der Personenunterführung. Diese wurde außerhalb des Gleises hergestellt und sollte an dem Wochenende vom 30.08.2014 in offener Bauweise eingeschoben werden. Dieser Termin war jedoch aufgrund einer entstandenen Verzögerung durch die Umverlegung eines Streckenkabels nicht mehr realisierbar und wurde stattdessen kurzfristig nach umfangreichen und herausfordernden Umplanungen zum Einbau zweier nicht-geplanter 14 m langer Hilfsbrücken genutzt. Am 17.11.2014 konnte dann die ausgehärtete Personenunterführung im Schutze der Hilfsbrücken eingeschoben werden. Nach erfolgreichem Einschub begannen umfangreiche Stahlbetonarbeiten für die Treppenanlage und die 90 m lange Stützwand für die Rampeanlage am Gleis 2. Die Tiefgründung wurde mittels eigenem Bohrergeräts, der BG 24 H, vorgenommen. Am 14.04.2015 fand die Inbetriebnahme statt. Abschließend möchte ich mich bei allen Beteiligten der Ingenieurbau- und Gleisbauabteilungen in Hamm und Velten für die sehr gute Zusammenarbeit bedanken. Ein besonderer Dank geht an den Polier W. Zickler: Hp Dienheim, P. Teixeira: Bf Nierstein und an den Oberbauleiter S. Goff. Die Firma H. KLOSTERMANN Baugesellschaft mbH hat hier ihre Fachkompetenz und Zuverlässigkeit unter Beweis gestellt und dafür große Anerkennung von der zuständigen Projektleitung der DB Projektbau GmbH, Frankfurt erhalten.

R. Jochheim, Bauleitung

Das Wort der Geschäftsführung



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

herzlich Willkommen zur 5. Ausgabe unserer **BauWerk!**

Auf den nächsten Seiten warten interessante, vielfältige und herausragende Artikel über Bauvorhaben auf Sie, die die Bautätigkeit der letzten 1,5 Jahre exemplarisch widerspiegeln. Dazu gehören, neben unserem Schienenwechsel auf der Neubaustrecke Köln – Rhein/Main, auch Artikel über unsere Leistungen an Verkehrsstationen, Signalauslegern, Brücken und innerhalb von Tunneln. Nicht zu vergessen dabei ist die Vorstellung unseres neuen Fachbereiches Oberbauschweißtechnik unter der Rubrik „KLOSTERMANN intern“.

Sicherlich kann man sagen, dass die letzten 1,5 Jahre herausfordernd waren; unsere Baustellen unterlagen teils starken Vertragsänderungen, die es kurzfristig, flexibel und partnerschaftlich mit unserem Auftraggeber zu meistern galt. Auch die generelle Zurückhaltung der Ausschreibungstätigkeit der öffentlichen Infrastrukturträger im Jahr 2014 und teils weiterhin in 2015 galt es zu überwinden. Übliche Verfahrensweisen mussten überdacht und zum Teil angepasst werden.

Im Bereich des Personals des Unternehmens – in unterschiedlichen Unternehmensbereichen aber vor allem in der Geschäftsführung – haben wegweisende Änderungen stattgefunden, die KLOSTERMANN und ihr Team aus Mitarbeitern in die nächste Dekade ihrer bereits 90jährigen Firmengeschichte mit Erfolg führen wird.

An dieser Stelle möchte ich speziell meinen neuen Mitgeschäftsführer, Herrn Dipl.-Ing. (Univ.) Frank Schrickler, bei der H. KLOSTERMANN Baugesellschaft mbH herzlich begrüßen. Dieser stellt sich für alle auf Seite 4 vor.

Darüber hinaus möchte ich mich noch einmal bei allen Mitarbeitern und Mitstreitern bedanken, die an der Erstellung dieser Zeitung mitgewirkt haben. Die **BauWerk** lebt von Ihren Beiträgen über Ihre bravourös gemeisterten Baustellen! Vielen Dank!

Zuletzt wünsche ich allen eine gute Lektüre.

Für die Geschäftsführung

Erika M. Kühner

Redaktionsschluss: 03.11.2015



BAUSTELLEN IM (RÜCK-)BLICK



ESTW Wuppertal – Signalausleger Allerlei
Ingenieurbau ZNL Oranienburg, Velten

Seit März 2013 investiert die Deutsche Bahn AG verstärkt in weitreichende Baumaßnahmen im Bereich Wuppertal. Dabei wird das regionale Streckennetz saniert, eine digitale Leit- und Sicherungstechnik etabliert und ein elektronisches Stellwerk (ESTW) errichtet.

Die Leistungen der H. KLOSTERMANN Baugesellschaft mbH innerhalb der Errichtung des ESTW (Auftraggeber: Balfour Beatty Rail GmbH, Berlin) beinhalten den Neubau von 22 Signalauslegern (SIA) samt Rückbau von drei noch in Betrieb befindlichen Signalauslegern. Darüber hinaus werden verschiedenste Kabeltiefbauarbeiten und Gründungen von Monoblocksignalen ausgeführt. Die Baumaßnahme wird federführend durch die Zweigniederlassung Velten unter der Leitung von Bauleiter G. Kuchling ausgeführt. Die ursprüngliche Bauzeit erstreckte sich auf einen Zeitraum von 17 Monaten von März 2014 bis Oktober 2015. Aufgrund des Gesamtaufwandes des Gesamtprojekts und der entstandenen Verschiebungen ist das neu projizierte Bauende August 2017.

Für die Gründungs- und Montagearbeiten standen nahezu ausschließlich Wochenendsperrpausen von durchgängig 48 Std. zur Verfügung, wodurch zwin-

gend eine detaillierte Bauablaufplanung erforderlich wurde. Teilweise wurde mit einem sehr weitreichenden Großgeräte- und Maschinenbedarfs für Gründungsleistungen gearbeitet und gleichzeitig bis zu zwei SIA's gegründet. Aushub- und Bohrgutmassen bis 70 m³ und Betonmengen bis zu 50 m³ mussten teils gleisgebunden über Entfernungen von bis zu 10 km transportiert werden. Bis zu neun weitere Firmen mit teilweise mehreren Bauspitzen waren im Vorfeld aktiv und mussten detailliert aufeinander abgestimmt und koordiniert werden.

Im Wesentlichen wurden die SIA-Gründungen entweder als Flachgründung oder Tiefgründung bis zu 12 m Tiefe ausgeführt. Bei den Montageleistungen mussten Stahlelemente bis zu 10 t Schwere gehoben werden, was zu vielfältigen gleis- und nicht-gleisgebundenen Montagegeräten führte.

Bis Oktober 2015 sind von den 22 Signalauslegern 19 Stück gegründet und 18 Stück montiert. Die restlichen SIAs sind auf die Jahre 2016 und 2017 verschoben worden. Mit diesen von uns gebauten 22 SIA's haben wir zur Inbetriebnahme im Jahr 2017 unseren Beitrag zur Leistungs- und Effizienzsteigerung des Schienenverkehrs im Raum Wuppertal geleistet. *G. Kuchling*

4.100 m³ Unterwasserbeton

Ingenieurbau ZNL Oranienburg, Velten



Anfang 2014 erhielt eine Arge unter technischer Federführung der Firma H. KLOSTERMANN Baugesellschaft mbH den Zuschlag für die Aufhebung des Bahnüberweges auf der Landesstraße L40 in Dahlewitz bei Berlin. Nach den Planungen der DB Netz AG sollen zukünftig Fahrzeuge und Fußgänger die Bahnstrecke in einem Trogbauwerk unterqueren und durch die Unterführung die Bahnsteige erreichen.

Im Juni 2014 wurden in einer ersten 4-tägigen Sperrpause Teile der angrenzenden Bahnsteige abgetragen, im Gleisbereich die Baugrubenwände als Hilfsbrückenaufleger gerammt und ausgesteift sowie zwei 24 m lange Gleishilfsbrücken montiert. Die im Anschluss fertiggestellte, 1.400 m² große und 10 m tiefe Teilbaugrube, war für die spätere Vorfertigung der Eisenbahnbrücke vorgesehen. Die besonderen Herausforderungen beim Bauen waren neben den Bahnbetrieb, der hohe Grundwasserstand und der dichte Verkehr auf der Landesstraße, unmittelbar neben den Baugrubenwänden.

Nach dem Unterwasseraushub wurden von einer schwimmenden Plattform aus 154 Gewipfähe zur Auftriebssicherung der Betonsohle im Bauzu-

stand gebohrt. Rechtzeitig vor Weihnachten 2014 konnten 2.300 m³ Unterwasserbeton innerhalb von 22 Stunden eingebaut werden. Das Lenzen der Baugrube nahm 2 Wochen in Anspruch. Ab da hieß es beim Brückenbau Vollgas geben, um den vertraglich vereinbarten Einschubtermin Anfang Mai 2015 für die Bahnüberführung einzuhalten.

Wie vorgesehen, konnte das 2000 Tonnen schwere Rahmenbauwerk Anfang Mai 2015 innerhalb einer 60-stündigen Sperrpause mit der bewährten Fluid-TS Technik an seinen Bestimmungsort verfahren werden. Mit dem Einschub wurde auch die Voraussetzung für den weiterführenden Bau des Troges in jeweils 9 m langen Abschnitte geschaffen. Hierfür waren weitere Baugruben zu errichten und Unterwasserbetonsohlen mit jeweils 1.000 m³ und 800 m³ herzustellen.

Geplantes Ende der gemeinsam mit unserem Argepartner Schälerbau Berlin auszuführenden Massivbauarbeiten ist das Frühjahr 2016. Bis Jahresende 2016 sollen dann auch die Straßenbauarbeiten abgeschlossen sein, um das Bauwerk im Dezember 2016 an den Auftraggeber Deutsche Bahn AG in Betrieb übergeben zu können. *D. Müller / G. Richter*

Erneuerung der EÜ Altenkirchen inkl. Oberbauarbeiten in Rekordzeit von 6 Wochen

Ingenieurbau HNL Hamm & Gleisbau ZNL Oranienburg, Velten

Die H. KLOSTERMANN Baugesellschaft mbH wurde am 08. April 2015 mit o. g. Bauvorhaben durch die DB ProjektBau GmbH, Saarbrücken beauftragt.

Bei der Baumaßnahme handelt es sich um die Erneuerung einer bestehenden Eisenbahnüberführung (EÜ), einer konventionellen Gleiserneuerung über 1015 m auf der Strecke 3032, die Erneuerung von 6 Bahnübergängen (davon ein BÜ mit Gleistragplatten), dem Wechsel von Schwellen auf der Strecke 3730 und um umfangreiche Entwässerungsarbeiten.

Der Abbruch und Neubau der EÜ Dieperzbach sowie der o.g. Gleisbauarbeiten erfolgte in einer Rekord-Bauzeit von 6 Wochen vom 24.07.2015 bis 07.09.2015. Am 11.08.2015 wurde schon die neue EÜ betoniert, sodass die Betonfestigkeit zur Inbetriebnahme am 07.09.2015 gewährleistet werden konnte.

Die Durchführung der Baumaßnahme war eine bauliche als auch logistische Herausforderung, der wir uns nach umfangreichen Arbeitsvorbereitungsmaßnahmen gerne gestellt haben. Sie konnte nur durch eine sehr gute Teamarbeit zwischen dem Personal der Hauptniederlassung in Hamm, geführt durch Projektleiter D. Alfes, Bauleiter S. Gödde und Polier U. Schneider, und der Zweigniederlassung in Velten, geführt durch Bauleiter S. Aumann und Polier A. Reishaus, durchgeführt werden.

Wir bedanken uns **bei allen** an diesem Bauvorhaben beteiligten Personen für die stets sehr hohe Einsatzbereitschaft. *D. Alfes & S. Aumann*



KLOSTERMANN vor Ort in Hamm

1925 – 2015: 90 Jahre KLOSTERMANN

Das 90-jährige Unternehmensjubiläum wurde gebührend mit einem Betriebsfest in Hamm gefeiert, bei dem alte Bilder, wie das nebenstehende, präsentiert wurden. Es haben sich doch einige Dinge über die Jahre verändert, bspw. die Um- bautechnologien! Eins hat sich aber über die letzten 90 Jahre nicht geändert: das nach wie vor gründerfamiliengeführte Unternehmen arbeitet zuverlässig, mit neuestem Gerät auf hohem Qualitätsniveau, partnerschaftlich mit dem Auftraggeber zusammen. Auf die nächsten 90 Jahre! Glück auf, *E. Kühner*



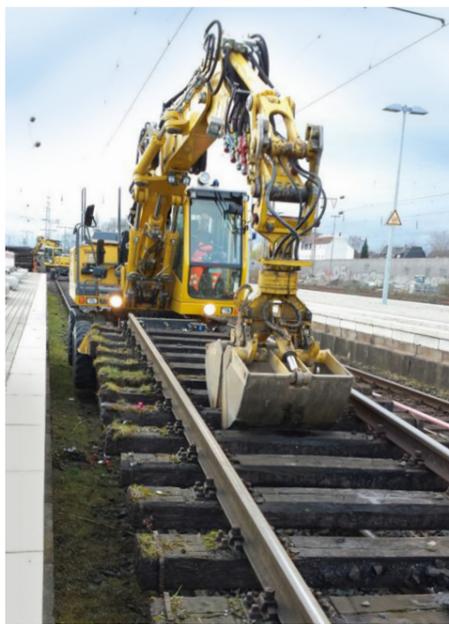
Gleishebungsarbeiten vor Bf. Hamm-Heessen, 1953

Jahresmotto 2015 des DB- Maufwurfs:

„Im Ruhrgebiet ist kein Platz mehr für alte Gleise“

Gleisbau HNL Hamm

In Essen-West und anderswo im Ruhrgebiet hat die Abteilung Gleisbau der Hauptniederlassung, Hamm 2015 dieses Motto für die DB AG umgesetzt. Im **Bf. Essen-West** wurden unter der Führung des Bauleiters G. Wille und des Poliers M. Celik im Frühjahr 2015 die Gleise 401 – 404 umgebaut, ca. 2.600 m lang, konventionell, mit vollständiger Bettungserneuerung und Planungsschutzschicht sowie etlicher Kabeltiefbauarbeiten. Nicht ohne größere betriebliche Behinderungen, wegen der hohen Streckenbelastung im Bahnhof, wurden die Arbeiten dennoch termingerecht fertiggestellt.



Weitere Baustellen, die wir im Jahr 2015 getreu dem Motto im Ruhrgebiet umbauten, sind:

- **Dortmund- Kirchnerne:** konventioneller Gleisumbau und neue Entwässerungsanlagen. Bauleiter: V. Sandu, Polier: M. Celik.
- **Bf. Bönen:** Erneuerung Gleis 1, ca. 1.200 m lang, mit vollständiger Bettungserneuerung und Planungsverbesserung. In einer zehntätigen Vollsperrung ca. 10.000 to Altbettung und Unterbau ausgebaut und per Bahnwagen ab- und wieder antransportiert, die gleiche Menge eingebaut. Umbau des Bü „Bahnhofstraße“ in der gleichen Sperrpause. Bauleiter: S. Rönsch, N. Marrakchi, Polier: K. Sandkühler, C. Swierczek.
- **Hamm-Bockum-Hövel:** Gleiswechselung Gleis 3 mit vollständiger Bettungserneuerung und Einbau PSS auf einer Länge von 900 m sowie Erneuerung Weiche 7 und 41 (EW 60 – 500 – 1:12 B) mit uBe und PSS. Bauleiter: S. Rönsch, N. Marrakchi, Polier: M. Celik, M. Jentsch.
- **ARGE Selmig:** zwischen Abzw. Selmig und Bft. Autobahn und in Gegenrichtung insgesamt 5.500 m Gleis konventionell umgebaut, mit vollständiger Bettungserneuerung, davon ca. 1.900 m mit PSS, und komplizierte Bahnübergänge „Wiescherhöfener Straße“ und „Provinzialstraße“. Ausbau von ca. 25.000 to Altbettung und Unterbau, Abtransport per Bahnwagen und Einbau Neumaterialien in selbiger Menge. Bauleiter: O. Piechotka, S. Aumann, S. Rönsch, Poliere: A. Reishaus, A. Ritter.
- **ARGE Rehsiepen:** im Bf. Westhofen Umbau acht Weichen und, in konventioneller Bauweise, ca. 1.000 m Gleis, im Bereich Abzw. Heide – Holzwickede ca. 2.000 m und zwischen Abzw. Rehsiepen und Hagen Gbf. nochmal etwa 1.000 m, nebst umfangreichen Entwässerungsarbeiten im Ostberger Tunnel. Bauleiter: S. Rönsch, Poliere: A. Pollmüller, C. Swierczek.
- **ARGE Duisburg-Hochfeld:** in Duisburg Hbf. und Duisburg-Hochfeld Umbau fünf Weichen (EW 54 – 190 – 1:9 B) und 800 m Gleis konventionell. Bauleiter: R. Steffen, Polier: A. Ritter.

Im Jahr 2016 geht es weiter: im **Bf. Schwerte** werden vier Bahnhofsgleise erneuert (Gl. 217, 219, 32 und 34), konventionell, mit vollständiger Bettungserneuerung, mit einer Gesamtlänge von ca. 2.300 m.

R. Lenze

Leitthema der 4. Ausgabe

Update – Die Verkehrsstation Gammersbach im August 2014 fertig gestellt!



Die H. KLOSTERMANN Baugesellschaft mbH wurde am 15. Mai 2013 mit o.g. Bauvorhaben durch die DB Projektbau, Duisburg beauftragt.

Am 22. Juli 2013 wurde die Gleisanlage außer Betrieb genommen und mit den Bauarbeiten zur Modernisierung des Bahnhofs Gammersbach begonnen. Folgende Maßnahmen wurden ausgeführt: Rückbau des vorhandenen Mittelbahnsteigs einschl. Bahnsteigdach, Neubau eines Mittelbahnsteigs mit einer Bahnsteighöhe von 76 cm über SO, Neubau eines Bahnsteigdachs, Neubau einer Personenunterführung, Neubau von Rampen- und Treppenanlagen, Erneuerung der Ausstattung und der Beleuchtung, einschl. Kabeltiefbau, Ein- und Ausbau der Hilfsbrücken, Spezialtiefbau.

Durch die nicht vorher bekannten Schwierigkeiten des Baugrunds, die eine Vielzahl an zusätzlichen und geänderten Leistungen entstehen ließen, konnte die Fertigstellung der Baumaßnahme nicht wie geplant und vertraglich vereinbart bis Ende Februar 2014 erfolgen. Ab dem 27.02.2014 ging das neue Gleis 2 wieder in Betrieb. Die komplette Fertigstellung der Maßnahme erfolgte ab diesem Zeitpunkt unter besonders erschwerten Bedingungen mit provisorischen Zuwegungen für den Bahnreisenden, Personenverkehr und Aufrechterhaltung des Bahnverkehrs in kurzen Sperrpausen bis August 2014.

Das Baustellenteam unter der Leitung von Projektleiter D. Alfes und Polier U. Schneider haben diese besondere Aufgabe erstklassig gemeistert.

D. Alfes

Gleiserneuerung im Troisdorfer Tunnel

Gleisbau ZNL Oranienburg, Velten



In der Zeit vom 01.09.2014 bis 11.10.2014 wurde durch die Abteilung Gleisbau der Zweigniederlassung Oranienburg in Velten auf der Strecke: Porz/Wahn – Siegburg/Bonn und Gegenrichtung auf der Strecke einschließlich Bahnhof und Tunnel Troisdorf die Gleise erneuert. Neben dem konventionellen Umbau der Gleise über 3.400 m wurden dabei auch eine vollständige Bettungserneuerung ausgeführt und die Unterschottermatten ausgetauscht. Im Bereich des Tunnels musste während des Umbaus dieser bewettert werden. Während der Bauausführung wurde innerhalb der Sperrpausen eine Vielzahl von zusätzlichen Leistungen ausgeführt, wie z. B. Austausch des LZB-Kabels durch die LST-Abteilung der HNL Hamm und zusätzliche Entwässerungsmaßnahmen im Tunnel Troisdorf durch den Gleisbau ZNL Velten. Die Baustelle konnte pünktlich zum 11.10.2014 von der DB Netz AG, Duisburg wieder in Betrieb genommen werden.

S. Aumann



KLOSTERMANN *intern*

Der neue Fachbereich Oberbauschweißtechnik:

Schweißungen werden nun auch bei KLOSTERMANN geschüttet



Mit Beginn des Jahres 2015 wurde der Fachbereich Oberbauschweißtechnik ins Leben gerufen. So wurde der Fa. H. KLOSTERMANN Baugesellschaft mbH am 24.02.2015 die Zulassung der Klasse 2 der DB-Aufsichtsstelle Leipzig zur Erstellung „lückenloser Gleise“ und „Verbindungsschweißungen in Gleisen und Weichen der DB“ erteilt.

Schon nach kurzer Zeit konnte man sich durch die Einstellung langjährig erfahrener Mitarbeiter und Investitionen in neue Fahrzeuge und Geräte im neuen Geschäftsfeld etablieren. Unter anderem gehören bereits Großbaustellen der DB AG wie die Weichenerneuerung in Au/Sieg, die Erneuerungen der Gleise und Weichen in Duisburg-Hochfeld, wie auch private Eisenbahnbaunternehmen und Wirtschaftsunternehmen, wie die Stadtwerke Kassel und Keolis zu unseren Referenzen.

Zurzeit verfügt H. KLOSTERMANN über 1 Schweißfachingenieur, H. Yol, 1 Schweißfachmann, R. van

Well, 3 Fachbauleiter Spannungsausgleich und 3 Schweißtrupps, welche folgende Arbeiten im Gleisbereich ausführen können:

- Herstellung lückenloser Gleise und Weichen
- Herstellung von Isolierstoßverbindungen
- Herstellung von Verbindungsschweißungen an Vignol- und Rillenschienen
- Schleiftechnische Bearbeitung von Schienen mit handgeführten Geräten
- Verbindungsschweißungen an Sonderprofilen wie Strom- und Kranbahnschienen
- Richten von Schienen
- Schweiß- und schleiftechnische Arbeitsaufnahme bei der Instandsetzung von Weichen

In 2016 werden wir den Fachbereich Oberbauschweißtechnik weiter festigen und ausbauen, um auch weiterhin mit hoher Qualität und Flexibilität für unsere Kunden ein kompetenter Ansprechpartner zu sein.

R. van Well



KLOSTERMANN *extern*

– im Bereich Beteiligung

In der DB Richtlinie 824.3010 steht:

„Stopfhindernisse sind auszubauen“



Foto: J. Elson, Maschinen-Führer, Vorwagenbediener und 2. Mann der WSM USM 08-475-4S

Manchmal ein schwieriges Problem!

Aber eigentlich wenig lustig, denn auch wenn farblich markiert, sind viele Hindernisse wie Kontakte, Magnete, kreuzende Kabel für unser Stopfmaschinenpersonal, speziell bei Nacht und mit künstlicher Beleuchtung, nicht oder nur kaum wahrnehmbar und Schäden sind vorprogrammiert.

L. Gerdtz, Geschäftsführer der DGU Deutsche Gleisbau-Union GmbH & Co. KG

BAUSTELLEN-VORSCHAU bis 30.10.2015

- Rahmenvertrag Instandsetzung Massivbau/Tiefbau/Stahlbau, DB Netz AG Instandsetzung West, Köln, 2015–2016
- MOF 2 und EÜ: Bf. Münster-Zentrum Nord, DB AG, Duisburg
- Erneuerung Hallendach, Hbf. Bonn, DB AG, Duisburg
- Erneuerung Gewölbe Ruthsenbach, Darmstadt, DB AG, Frankfurt a.M.
- EÜ Hettenhausen, Einbau von zwei dauerhaften Hilfsbrücken, Hettenhausen, DB AG, Frankfurt a.M.
- Erneuerung und Neubau Wupper Brücke Remlingrade, in Arbeitsgemeinschaft, Stadt Wuppertal
- ESTW Zulaufstrecke Dortmund I, 2 Signalausleger in Castrop-Rauxel und Dortmund-Mengede, DB Netz AG, Duisburg
- Rahmenvertrag Oberbauinstandsetzung in Gleisen und Weichen, Bereiche Düsseldorf, Köln, Hagen, in Arbeitsgemeinschaft, DB Netz AG, 2016–2019
- Bf. Schwerte, Gleiserneuerung Gl. 217, 219, 32, 34, ca. 2.300 m, DB AG, Duisburg



Der neue technische Geschäftsführer stellt sich vor



H. KLOSTERMANN mit den Niederlassungen in Hamm und Velten zusammen mit meiner Geschäftsführerkollegin Erika Kühner aus der Gesellschafterfamilie gewissenhaft und zielorientiert in die Zukunft zu führen, nehme ich bewusst und gerne an. Mit dem Umzug im Januar 2015 nach Hamm habe ich die westfälische Fährte aufgenommen. Bereits im ersten Jahr konnte ich viele positive Eindrücke von der reizvollen Landschaft und dem offenen, geradlinigen und warmherzigen Menschenschlag rund um Hamm gewinnen.

Wenn die gestiegenen Investitionszusagen unseres Hauptkunden (DB AG) für die nächsten Jahre zuverlässig sind, sollten wir in der Lage sein, sowohl im Ingenieurbau als auch im Gleisbau davon zu profitieren. Die wesentliche Aufgabe besteht darin, dass wir uns firmenintern „offen die Karten legen“, unsere Prozesse und Schnittstellen den Gegebenheiten des Marktes und unserer Hauptkunden anpassen und nicht zuletzt für uns selber die Höhe der Messlatte, sprich die Ansprüche an uns selber, festlegen. Über allem steht das Ziel der langfristigen und erfolgreichen Fortschreibung einer stolzen mittelständischen Unternehmensgeschichte, die auch zukünftig im Wesentlichen auf dem Willen und der Leistungskraft Ihrer Mitarbeiter basiert. Ich wünsche uns allen (mir natürlich auch) ein gutes Händchen (und Köpfchen) im richtigen Umgang miteinander bei den vielen neuen und anspruchsvollen Projekten unter der Fahne unserer Baugesellschaft H. KLOSTERMANN.

F. Schricker

Am 1. Februar 2015 habe ich, Dipl.-Ing. (univ.) Frank Schricker (46), die Aufgabe des technischen Geschäftsführers bei der Firma H. KLOSTERMANN Baugesellschaft mbH übernommen. Meine 18-jährige Erfahrung im Bau- und (Gleis-) Logistikbereich während meiner Tätigkeit bei der mittelständischen Mindelheimer Baufirma XAVER RIEBEL (14 Jahre), 2008 in Teilen umfirmiert zur Unternehmensgruppe SPITZKE (Großbeeren), habe ich überwiegend im süddeutschen Raum gesammelt. Im Jahr 2001 bot sich mir die Chance, die Geschäftsführerverantwortung bei RIEBEL für den Bereich Gleisbau und kurz danach auch für die Gleislogistik zu übernehmen, die ich dann über 14 Jahre kontinuierlich, zuverlässig und im Sinne der Gesellschafter agierend, inne hatte. Die neue Herausforderung, das Traditionsunternehmen

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

Betriebsratswahlen 2014

Mit der Betriebsratswahl Ende Mai 2014 wurde turnusgemäß für 4 Jahre ein neuer Betriebsrat gewählt. Wir danken dem ehemaligen Vorsitzenden, Herrn

Günter Lindner, für seine langjährige Tätigkeit. Für Fragen, Anregungen, Kritik etc. stehen die Betriebsratsmitglieder stets zur Verfügung. *T. Polster*



H. Bollmann (Kassenwart), C. Capci (Betriebsratsmitglied), M. Schmidt (Betriebsratsmitglied, fehlt – als Nachrücker: M. Marburger), R. Ossenkemper (Vorsitzender), M. Amenda (Betriebsratsmitglied), U. Pudwell (stellvertr. Vorsitzender), T. Polster (Schriftführer)

Bester Gleisbauer NRW



Es gab viele gute Auszubildende im Jahr 2015. Der beste Gleisbauer in NRW ist jedoch ein KLOSTERMANN:

Herr **Recep Öksüzoglu**.

Wir gratulieren ihm herzlich zu dieser erarbeiteten Auszeichnung und freuen uns, dass er unser Team seit dem Sommer 2015 verstärkt.

M. Stempel