

## Die filmreife Baustelle zu Babelsberg:

### Umbau S-Bahnhof Potsdam Babelsberg

Ingenieurbau und Gleisbau ZNL Oranienburg, Velten



#### Szene 1:

„Die Baustelle: Eine breite Palette von abhängigen Gewerken des Bahnbaus.“

Die Bauzeit: Ein 4-monatiges Hindernissen von Zwischentermin zu Zwischentermin.

Das Baufeld: Unzugänglich und beengt, größtenteils nur mit Arbeitszügen erreichbar, ...“

...so beschrieben die beiden Veltener Kalkulatoren Wilfried Schmiade und Klaus Gross, nach Durchsicht der Ausschreibungsunterlagen, das Bauvorhaben „S-Bahnhof Babelsberg“, Auftraggeber DB Netze AG und DB Station & Service. Zu erneuern waren S-Bahn-Gleise und die Stromschienenanlage zwischen Bahnhof Griebnitzsee und dem Potsdamer Hauptbahnhof. Ein Bahnsteig, Teile des Bahnsteigdaches und die Stützwände am S-Bahnhof in Babelsberg sollten neu gebaut bzw. ertüchtigt werden. Für die Gleisbrücken an den beiden Bahnsteigenden waren neue Abdichtungen geplant. Telekommunikationssicherungstechnische und Weichenheizungsanlagen waren zu erneuern.

#### Szene 2:

Unsere Firma gewinnt das Ausschreibungsverfahren und wird kurz vor Weihnachten 2015 beauftragt.

#### Szene 0 – der Beginn:

Der Bahnhof Babelsberg wurde in den Jahren 1911 bis 1914 erbaut. Eine Geschichtsträchtige Zeit für Babelsberg, das damals noch den tschechischen Namen NOWAWES trug. 1911 wurden „gleich um die Ecke“ die späteren Babelsberger Filmstudios gegründet. Nach dem ersten Weltkrieg entstanden dort Filme, wie METROPOLIS oder DER BLAUE ENGEL. Alfred Hitchcock begann in den Filmstudios 1924/1925 seine Karriere als Filmregisseur.



In der heutigen Zeit wird in Babelsberg wieder am großen „Filmrad“ gedreht. „Das Bourne Ultimatum“, „Inglourious Bastards“ oder „Grand Budapest Hotel“ sind Streifen, die die ganze Welt kennt .... o.k. – zurück, zu etwas noch Spannenderem!

#### Szene 3 – DIE STÜTZWAND:

Aus Stampfbeton gebaut und mit Jugendstilelementen versehen, stützt diese 5 m hohe, in die Jahre gekommene Schwergewichtsmauer auf

eine Länge von 54 m das äußere S-Bahngleis im Bahnhof Babelsberg. Darunter verläuft der Verkehr in der Rudolf-Breitscheid-Straße mit zwei Straßenbahngleisen unmittelbar neben der Stützwand.

Nach Beginn der Bauarbeiten wird schnell klar, dass der Plan, die Konstruktion nur mit einer verankerten Spritzbetonschale zu ertüchtigen, eventuell nicht aufgeht. Wegen vieler Horizontalrisse, steingewordene Pausen der Kollegen von 1913, ist die alte Wand schon im Bauzustand nicht standsicher. In die Rückseite müssen 6 m lange Ischebeckanker wie „Korsettstäbe“ eingeböhrt und vergossen werden, um ein Abkippen von Teilen der Stützwand zu verhindern. Erst danach können die Fräs- und Ankerarbeiten ausgeführt werden. In der Zwischenzeit liegen die Forderungen des Denkmalschutzes zur Oberflächenstruktur auf dem Tisch. Scharrierte Oberflächen an den Stützwandsockeln und aufgehenden Kanten sollen die neue Wandoberfläche verzieren. Mit der geplanten Spritzbetonkonstruktion werden diese Forderungen nicht erfüllt. Auch der Bewehrungsgrad und die Bewehrungsführung in der Vorsatzschale machen den Einsatz von Spritzbeton unmöglich. Vom Auftraggeber wird deshalb eine Ortbetonlösung beauftragt.

#### ES IST HALBZEIT:

5 m hoch und einhäufig! – das ist schon etwas Spezielles im Stahlbetonbau, zumal der Einsatz der hierfür üblichen Stützkonstruktion wegen des fehlenden Arbeitsraumes nicht möglich ist. Sechs Meter neben der Stützwand verkehrt während der Bauarbeiten die Straßenbahn und die Stützböcke können deshalb nicht gestellt werden. Es bleibt nur der Einsatz von Klebankern.

Die sollen den bei der Betonage auftretenden Frischbetondruck, in die bestehende Stützwand abtragen. Die Wand besteht aus äußerst schlechtem Beton und die Risse im Bestand gaben uns zu Bedenken. Es ist zweifelhaft, ob die errechneten 6 Tonnen Zugkraft durch die Anker abgetragen werden können.

#### Szene 4:

Da keine andere Möglichkeit besteht, werden die ca. 150 Schalungsanker trotzdem eingeböhrt und zwar besonders tief und danach in die bestehende Stützwand verklebt. Jeder einzelne Anker wird auf die 1,5-fache Zugkraft (9,0 t) mittels einer hydraulischen Ankerpresse geprüft. Am Ende fällt dabei nur 1 Anker durch. Dieser wird ersetzt. Sechs Wochen verbleiben, um die aufgehenden Teile der Wand in 21 einzelne Abschnitte zu schalen und zu betonieren.

#### Szene 5 – DER GLEISBAU & BAHNSTEIGBAU:

Inzwischen haben unsere Kollegen der Abteilung Gleisbau Velten in äußerst kurzen technologischen Abschnitten tausende Tonnen alten Schotter durch Neuen ersetzt. Zwischen Griebnitzsee und Potsdam Hauptbahnhof wurden seit dem Baubeginn im März 2016 mehrere Kilometer Gleise und zwei Weichen umgebaut. Beide Bahnsteigkanten des S-Bahnhofes Babelsberg, die Entwässerungsanlage und Kabeltrassen wurden bis zum Juni 2016 komplett erneuert. 12 Stützen des Bahnsteigdaches erhielten neue Fundamente. Die 70 m lange Stützwand 3 am Gleis 841 erhielt einen neuen Stützwandkopf der ebenfalls mit 16 m langen Verpressankern gehalten wird.

#### Szene 6:

Zum geplanten Termin am Morgen des 26. Juni 2016 kann die S-Bahn wieder fahren.

Die Einhaltung des Inbetriebnahmetermins wurde möglich, da auf die Änderung des Bauentwurfes der Stützwand schnell und zielgerichtet reagiert wurde und gleichzeitig die im Zuge der Angebotsbearbeitung erstellte Ablaufkonzeption für die Oberbauarbeiten über die gesamte Bauzeit hin taggenau eingehalten wurde.



#### Finale Szene – DER DANK:

Vor allem aber gelang das Bauvorhaben durch den großen Einsatz der Veltener Kollegen, durch ein hohes Maß an Kooperation zwischen Gleisbau, Betonbau und unseren Nachunternehmern.

VIELEN DANK, G. Richter

## Das Wort der Geschäftsführung

### Liebe Leserinnen, liebe Leser,

willkommen zur neuen Ausgabe unserer BauWerk! Ein interessantes und bewegendes Jahr liegt hinter uns; hierzu werden sie auf den nächsten Seiten mehr lesen!

Ein weiteres Jubiläum stand in 2016 an. Das 25-jährige Bestehen unserer Zweigniederlassung Oranienburg in Velten wurde im Firmenkreis feierlich begangen und dabei u. a. Mitarbeiter mit 25-jährigem Firmenjubiläum geehrt.

Interessante und fordernde Bauvorhaben wurden gemeistert: Unser Leitartikel dokumentiert dabei beispielhaft die täglichen Herausforderungen bei komplexen und anspruchsvollen Maßnahmen der Eisenbahninfrastruktur.

Ein herzliches Willkommen möchte ich unserem neuen technischen Geschäftsführer, Herrn Hannes Sebastian Huber, ausrichten.

Last but not least einen großen Dank an unsere engagierten Mitarbeiter, die herausragende Arbeit im Geschäftsjahr 2016 geleistet haben, sowie einen Dank für Ihre Beiträge zu dieser Zeitung! Davon lebt die BauWerk!

Wir freuen uns auf weitere, spannende Projekte im Jahr 2017.

Eine gute Lektüre wünscht,

Erika M. Kühner

## 16 MIETE

### 30-Tonner im Höhenflug

Mietequipment für Bahnhofssanierung in Potsdam



Ab ins Gleisbett: der Cat 330FLN aus dem Zeppelin Rental Mietpark schwebt durch die Luft. POTSDAM (CL). Der Bahnhof Potsdam-Babelsberg ist in die Jahre gekommen. Von März bis Ende Juni dieses Jahres nahm die H. Klostermann Baugesellschaft mbH im Auftrag der S-Bahn deshalb Sanierungsarbeiten an einer Stützmauer, dem Bahnhof sowie an den Gleisen vor. Unterstützt wurde das Unternehmen von der Mietstation Schenkendorf von Zeppelin Rental. Sie stellte unter anderem einen Cat Kettenbagger 330FLN zur Verfügung, der zur Ausführung seiner Arbeiten eine Flugeinlage zu absolvieren hatte.



Ralph Fiedler, Mietstationsleiter von Zeppelin Rental in Schenkendorf (links) mit Bauleiter Dieter Müller von H. Klostermann.

Der denkmalgeschützte S-Bahnhof Babelsberg wurde im Jahr 1912 errichtet und letztmals 1992 saniert. Da bei einer solchen langen Betriebszeit Alterserscheinungen nicht ausbleiben und auch Gleise und Gleislotter ihre beste Zeit hinter sich

hatten, beauftragte die S-Bahn das auf Eisenbahn-, Tief- und Ingenieurbau spezialisierte Unternehmen H. Klostermann mit umfangreichen Sanierungsarbeiten. Zwischen Griebnitzsee und Babelsberg mussten ein neues Gleis verlegt und Weichen erneuert werden. Dazu kamen die Sanierung des Bahnsteigs inklusive der Herstellung eines taktischen Leitsystems für Blinde und sehbehinderte Menschen sowie der Neubau einer Stützmauer. Und genau diese Stützmauer war es, die einem Kettenbagger aus dem Mietpark von Zeppelin Rental zu einer Flugeinlage verhalf. Da die Wand am Bahndamm an der Rudolf-Breitscheid-Straße sich den immensen Lasten beugte, musste sie dem aktuellen Stand der Technik angepasst werden. Dazu setzte Klostermann Fertigteile – das schwere Mauerwerk wog neun Tonnen – vor die Mauer und befestigte sie mit 19 Meter langen Anker, die im 45-Grad-Winkel durch die Stützwand ins Erdreich gebohrt wurden. Die Montage der Fertigteile wurde mit einem Kran vorangetrieben. Die Montage mit einem Kran voran zu bringen war dieses Vorgehen nicht möglich. Der Grund: ein dem Bahnhof gegenüberliegendes Parkhaus. Seine niedrigen Deckenlasten sowie seine Nähe zur Stützmauer standen einem Kraneinsatz im Weg. Die Lösung stellte ein Cat Kettenbagger 330FLN zur Miete dar, den Mietstationsleiter Ralph Fiedler in den Abendstunden Ende Mai anliefern ließ. Die Maschine – dank der Erfüllung der Abgasstufe IV – gehörte sie zum ecoLine-Programm von Zeppelin Rental – hob Klostermann mithilfe eines Krans an einem Ende des Parkhauses ein. Er schwert wurden diese Arbeiten zusätzlich durch ein heftiges einsetzendes Gewitter. Doch der Kettenbagger gelang sicher an Ort und Stelle. Vom Gleisbett aus unterstützte er beim Setzen der Fertigteile. Diese wurden mit einem Kran an einem Ende des Parkhauses auf einen von einem Ende des Parkhauses gezogenen Plattenwagen dem noch vorhandenem Sanitärerweiterungsbauwerk zugeführt.

Bildquelle: Zeppelin Rental  
Redaktionsschluss: 25.11.2016



# Baustellen im (Rück-)Blick

## KLOSTERMANN vor Ort in Velten: 25 Jahre Zweigniederlassung Oranienburg

Die Geschichte von Velten, unserer Zweigniederlassung Oranienburg, begann mit einem Briefkasten – heute nichts Ungewöhnliches.

Nach Anmeldung der Beteiligungsgesellschaft MGW Gleis- und Weichenbau-Gesellschaft mbH & Co. KG im April 1991 bei dem Gewerbeamten Oranienburg, u. a. durch die „Klostermänner“ Möhlenkamp und J. Kühner, wurde der Entschluss gefasst, dort auch eine Niederlassung / Zweigniederlassung zu gründen. In einem ersten Schritt wurde eine „Briefkastenadresse“ bei einem Bekannten in Oranienburg eingerichtet. Wir hatten uns entschlossen, nicht in ein existierendes Unternehmen einzusteigen und zu investieren, sondern eine Niederlassung aufzubauen, deren Geschäftsaktivitäten sich an denen von Hamm anlehnen sollten.

Die ersten Mitarbeiter wurden zum 1.7.1991 eingestellt: Herren Bödecker, Salomon und Groth – wobei Rene Groth heute noch bei H. KLOSTERMANN arbeitet, genauso wie die Mitarbeiter M. Kley und M. Roß, die im November 1991 dazu kamen und damit auch ein 25-jähriges Betriebsjubiläum feiern können.

Zwischenzeitlich waren nach Sondierung verschiedener Möglichkeiten im damaligen Landkreis Oranienburg auch ein Büro und Werkplatz gefunden worden – in Velten, wobei Teile dieses Werkplatzes auch heute noch genutzt werden.

Die ersten Arbeiten der Zweigniederlassung wurden vom Personal aus Hamm ausgeführt. Davon bleibt in besonderer Erinnerung die ersten Maßnahmen: die Streckenberäumung vor allem von Altschwellen im Bf. Oranienburg und an ausgehenden Strecken, wobei ein Zweibegebagger von einem Bahnwagen aus unter eingeschalteter (niedriger) Oberleitung arbeiten musste, was nur mit der funktionierenden Hub-



begrenzung gewagt werden konnte. Es folgten Weichenumbauten in Wustermark und schließlich dann auch mit Veltener Personal die Untergrundarbeiten im Bf. Wiesenburg, und für die neue Ingenieurbauabteilung Abbrucharbeiten an einem Betonwerk in Germendorf, Werksgrubenarbeiten im Bf. Lichtenberg und Brückenbauarbeiten bei der S-Bahn in Berlin.

In der ersten Zeit wurden Veltener Projekte bzw. Projektanteile in ARGEN grundsätzlich von gemeinsamen Arbeitsgruppen aus Velten und Hamm abgearbeitet, später konnten auf Grund des Wachstums der Zweigniederlassung Projekte eigenständig akquiriert und bearbeitet werden.

Mit der ständigen Verstärkung von Fachpersonal in den Bereichen Gleisbau und Ingenieurbau und in der Verwaltung, wurden auch erhebliche Investitionen in Geräte und Maschinen getätigt; dabei sollte die Ende 1992 von Plasser & Theurer ausgelieferte Universalstopfmaschine 08-475/4S mit dem Schotterpflug SP 100 hervorgehoben werden. Es gibt sicherlich viele erwähnenswerte



Projekte, die bei vielen Mitarbeitern aus unterschiedlichen Gründen in Erinnerung geblieben sind:

- Gesamtumbau von Gleisen und Bahnsteigen des Bf. Belzig
- ARGEN mit den Firmen Limea und Friese auf der Hamburger Strecke (Berger Damm, Paulinenaue, etc.), wie auch auf der Hallenser Strecke von Gräfenhainichen nach Burgkernitz
- ARGEN mit der Firma Heitkamp, z.B. an der Ostsee
- ARGEN mit den Firmen Kemmer und Trapp, vor allem die zur Herstellung der Freifläche der Berliner Messe, mit Gleisanlagen und Betonplattenverkleidung
- oder die Arbeiten für Firma Köhne in Rathenow mit der Erstellung der „KLOSTERMANN-Kurve“ als Feste Fahrbahn auf der ICE-Strecke Hannover-Berlin

Nach Jahren der Arbeit in den neuen Bundesländern wurde diese mangels ausreichender Projekte auf dem Markt weniger, so dass die Veltener Kolonnen auch in den alten Bundesländern bei Gleisbau- und Ingenieurbau-Projekten



tätig wurden, vor allem aber auch im Süden, bei Projekten die unter großen Bemühungen akquiriert worden waren. Durch gute Organisation und Qualität konnten viele dieser Projekte positiv abgewickelt werden. Zur Abfederung der starken Wettbewerbssituation wurde wieder eine engere Zusammenarbeit zwischen der Hauptniederlassung Hamm und der Zweigniederlassung Oranienburg angestrebt, um sämtliche positiven Synergien zu nutzen. In der im Allgemeinen positiven Entwicklung der Zweigniederlassung gab es auch verschiedene Rückschläge, die jedoch jeweils überwunden werden konnten.

Die Zweigniederlassung ist bekannt und hat einen guten Namen; Attribute, die eine solide und förderliche Grundlage dafür bilden, mit den vorhandenen Fähigkeiten und Einsatzbereitschaft der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, gute Ergebnisse zu erzielen, mit denen die Zukunft gesichert werden kann!

Wir wünschen der Zweigniederlassung alles Gute!

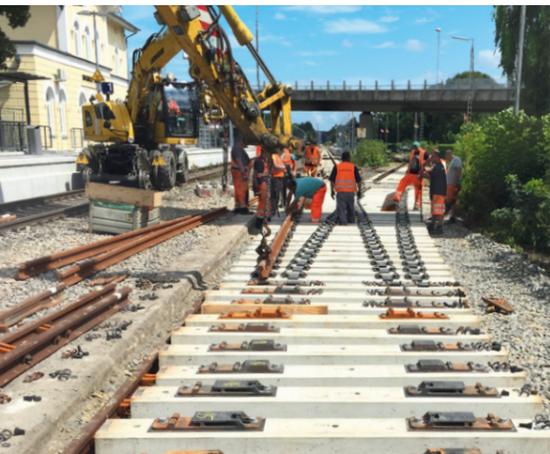
J. Kühner und M. Kühner

## Perfekt inszenierte Sommerbaustelle im Ruhrtal

5500 m neues Gleis und sieben neue Weichen für die Strecke von Wickede nach Neheim

Gleisbau HNL Hamm und Gleisbau ZNL Oranienburg, Velten – in ARGE

Projektdaten: Strecke 2550 – Aachen – Kassel, GE Wickede – Neheim-Hüsten, km 185,006 – km 190,510, WE Bf Wickede W 201, 202, 203, 222, 223, WE Bf Neheim W 101, 102



Die DB-Netze AG erteilte unserer Bietergemeinschaft nach gründlich kalkuliertem Angebot, gut ausgearbeitetem Nebenangebot und überzeugendem Bauablaufplan den Auftrag zur Erneuerung von 5.500 m Gleis auf der Strecke (2.550 – Aachen – Kassel) von Wickede zum Bf. Neheim-Hüsten sowie zur Erneuerung von insgesamt sieben Weichen in den Bahnhöfen Wickede und Neheim-Hüsten.

Für die gesamte Abwicklung der Maßnahme war eine Bauzeit von fünf Wochen vorgesehen. Beginnend mit der Gleiserneuerung mussten zuerst einige Bahnübergänge für den Straßenverkehr gesperrt werden, hierzu wurden umfangreiche Umleitungsmaßnahmen installiert. Mit Beginn der Sperrpause und Einrichtung der Baugleisreglung begannen dann die erforderlichen Vorarbeiten für den Einsatz der Bettungsreinigungsmaschine. Zum Einsatz kam von unserem Beteiligungsunternehmen MGW Gleis- und Weichenbau-Gesellschaft mbH & Co. KG die RM 95-700 mit acht MFS-100 Wagen.

Mit dieser Hochleistungsmaschine wurde die Reinigung der vorhandenen Gleisbettung, einschließlich der exakten Einhaltung der Querneigung für das neue Erdplanum mit einer Leistung von ca. 250 m in der Stunde souverän erledigt. Im Anschluss an die Bettungsreinigung wurde dann das alte Gleis in transportable Längen gebrannt und jochweise ausgebaut, die Demontage erfolgte auf den seitlich hergerichteten Zwischenlagerflächen. Mit der lasergesteuerten Planierraupe wurde ein Schotterplanum mit durchgängig perfekter Ablagehöhe hergestellt, somit war eine Grundlage für die konventionelle Gleismontage gegeben. Für die Gleisherstellung wurden Schienen mit einer Länge von 180 m eingebaut, die erforderlichen, rund 9.200 Stück B70-Betonschwellen, wurden vom Auftraggeber per Lkw zur Ladestraße in Neheim antransportiert und mussten alle zum Einbau auf unsere vorgehaltenen Bahnwagen umgeladen und ins Baufeld transportiert werden. Die Montage des neuen Gleises konnte trotz der sommerlichen Hitze von über 30 Grad durch den unermüdlchen Einsatz unserer Gleisbauer gut 24 Stunden vor Plan fertiggestellt werden.

Doch keine Zeit zum Durchatmen: An den beiden darauffolgenden Wochenenden wurden im Bf. Wickede und Bf. Neheim noch die sieben Weichen erneuert! Da diese Weichen zeitgleich herzustellen waren, hatten wir drei Bauspitzen zu bedienen. Hier kam die Konstellation unserer Arbeitsgemeinschaft, bestehend aus drei Firmen, unter der technischen Leitung von H. KLOSTERMANN voll zur Geltung. Auch für die Abwicklung der Logistik waren diese Wochenenden anspruchsvoll, hier musste jeder Rangiervorgang unter Berücksichtigung der drei zeitgleich laufenden Umbauten exakt abgestimmt und koordiniert werden.

Bei der Erneuerung der Weichen war die folgende Aufgabenstellung umzusetzen: Herstellung einer vollständigen Bettungsrenewierung, Einbau einer

Fortsetzung auf Seite 4

## ESTW Dortmund –

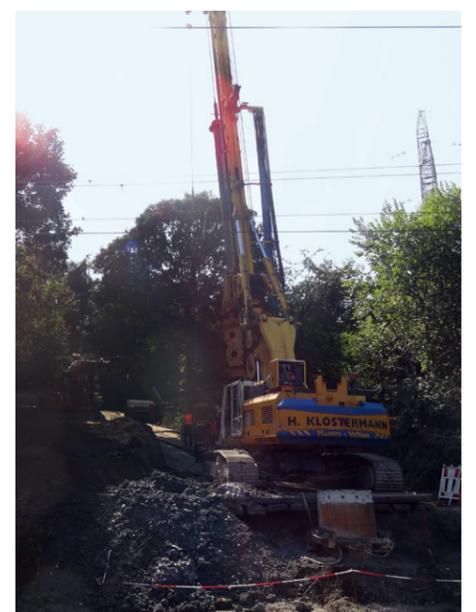
### Eine große Mittelstadt zittert

Ingenieurbau ZNL Oranienburg, Velten

Erheblich in die Jahre gekommene Stellwerke sowie eingeschränkte Verfügbarkeit aller benötigten Ersatzteile zur Instandhaltung alter Stellwerke hat die DB Netz AG dazu bewogen im Rahmen der Baumaßnahme „ESTW Zulaufstrecke Dortmund I“ die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik durchzuführen und die Signalanlagen auf den neusten Stand der Technik zu überführen.

Der Anteil der H. KLOSTERMANN Baugesellschaft mbH an der Modernisierung lag in der Planung, Gründung und Montage von zwei neuen Signalauslegern samt aller hierfür erforderlichen Zuarbeiten.

Die Gründungen wurden ab dem 05.09.2016 als Tiefgründung mittels eines Bohrpfahles (DN 1.200 mm, Tiefe 8,50 m) bzw. Ramppfahles (DN 700 mm; Tiefe 13,00 m; inkl. 4 Stk. Flügel) ausgeführt. Hierfür standen nächtliche Sperrpausen wochentags von jeweils 7 Stunden zur Verfügung. Die Bohrpfahlarbeiten waren durch umfangreiche Erdbaumaßnahmen unter Sicherheitsleistungen am Tage unter Betrieb möglich. Die Rammarbeiten wurden gleisgebunden ausgeführt und unterlagen dem Sperrpausenregime. Unter Anbetracht der Abmessungen des Ramppfahls (13,00 m lang, 4 Flügel à jew. 4,00 m, 7,50 t Eigengewicht) sowie der unmittelbaren Nähe zwischen 1,00 – 2,00 m zu bestehenden Signalen, OL-Masten (Querfeld) und Schallschutzwänden war eine exakte Arbeitsvorbereitung unter Betrachtung einer Vielzahl von Faktoren und möglicher Probleme bei Ausführung nötig. Unter anderem resultierten aus dieser Betrachtung eine baubegleitende Kontrollmessung umliegender baulicher Anlagen sowie die Erfassung und Auswertung von Erschütterungsemissionen. Des Weiteren wurde klar, dass sich das Eigengewicht aus Ramppfahl und Rammbar im Grenzbereich der Rammeinheit bewegte. Folglich war der Rammehinsatz in zwei Nächten mit unterschiedlichen Rammaufsätzen auszuführen. Während die Gründungsarbeiten mittels



eigenem Bohrergerät, einer BG 24 H, abseits dicht bebauter Siedlungen erfolgten, fanden die Rammarbeiten in einer großen Mittelstadt (Castrop-Rauxel), in minimalem Abstand von 15 m zu angrenzender Wohnbebauung statt. Erhebliche Belästigungen der umliegenden Anwohner durch nächtlichen Lärm sowie Schwingungen lagen auf der Hand und mit massiven Protesten wurde gerechnet. Trotz diverser Hinweise über Postwurfsendungen, Zeitungsartikel und Radiobeiträge waren die Anwohnerproteste so enorm, dass der Bauausführung massiv Gewalt angedroht wurde und folglich die Polizei eingeschaltet werden musste.

Pünktlich 28 Tage nach erfolgter Gründung wurden beide Signalausleger im Schutze von Straßenvollsperrungen samt Umleitungsverkehr mittels eines 180 t Autokrans montiert und konnten nun in das neue ESTW eingebunden werden.

G. Kuchling



Leitartikel aus der 5. Ausgabe:

## Update: Schienenwechsel auf der Neubau-Strecke Köln – Rhein/Main



Im April/Mai 2015 waren beide Gleisbau-Abteilungen aus Hamm und Velten sowie die LST-Abteilung Hamm der H. KLOSTERMANN Baugesellschaft mbH zusammen mit einem Partnerunternehmen auf den Beinen, um die insgesamt 136 km Schienen zu wechseln. Diese Hauptleistung wurde an vier Wochenenden in jeweils 50-Stunden-Sperrpausen bewältigt und später auch von der DB Netze AG ohne Probleme abgenommen. Die Bahn beschloss allerdings noch zusätzlich weitere Schallabsorber wechseln zu lassen; dies wurde von unserer Arbeitsgemeinschaft im Frühjahr 2016 in nächtlichen Sperrpausen zur Zufriedenheit unseres Auftraggebers erledigt. *R. Lenze*

## EÜ über den Ruthsenbach in Darmstadt-Kranichstein

Ingenieurbau HNL Hamm



Seit Februar 2016 ist eine Kolonne unter dem Polier U. Schneider der Ingenieurbauabteilung aus Hamm im 300 km entfernten Darmstadt-Kranichstein tätig. In den letzten Monaten wurde hier eine vorhandene Eisenbahnüberführung über den Ruthsenbach abgebrochen und ein neuer Stahlbetonvollrahmen in Ort betonbauweise hergestellt.

Der Amtsentwurf der DB Netze AG sah eine Baustraße zwischen den Gleisen im Mittelkern vor, jedoch war dieser Bereich „angeblich“ bereits durch Zauneidechsen besetzt. Da sich die Eidechsen auf die Schnelle nicht umsiedeln ließen, wurde die erforderliche Baustraße kurzerhand umgeplant und verschoben. Das Baufeld wurde nun von außen erschlossen; hierzu musste ein Ausziehgleis inkl. Prellbock und Bahndamm zurückgebaut werden.

Nach Fertigstellung der Baustraße und Einrichtung der Baustelle wurden an vier Wochenenden im März 2016 insgesamt vier Hilfsbrücken sowie deren Auflager und Verbauträger für einen Trägerbohlwandverbau eingebaut. Anschließend begann der Baugrubenaushub sowie der Abbruch des Gewölbes aus dem Jahr 1880. Hierzu wurde der Ruthsenbach zuvor in ein anderes Gewässer provisorisch umgeleitet. Bei der Herstellung der Baugrube im Schutze des aus-

gesteiften Trägerbohlwandverbau wurden insgesamt 2.300 m<sup>3</sup> Boden ausgehoben, bewegt und entsorgt; der Abbruch des vorhandenen Gewölbes ergab eine Masse von 840 m<sup>3</sup>.

Der neue 51 m lange Stahlbetonvollrahmen wurde innerhalb von 12 Wochen in 4 Abschnitten eingeschalt, bewehrt und betoniert. Hierbei wurde zuerst eine Negativschalung für die Bodenplatte mittels Füllbeton als notwendiger Bodenaustausch und Bauwerkshinterfüllung eingebaut. Innerhalb dieser Negativschalung konnte dann die gesamte Bodenplatte bewehrt und betoniert werden. Anschließend wurden die Wände inklusive der Decke der jeweiligen 4 Abschnitte einzeln eingeschalt, bewehrt und monolithisch betoniert. Auf ein erforderliches Arbeitsfugenband am Übergang Wand zu Decke konnte somit verzichtet werden. Das konventionelle Schalsystem des Stahlbetonvollrahmens bestand aus H20-Querträgern und WS10- bzw. WU12-Mehrzweckriegeln. Als Schalhaut wurden 21 mm starke, geölte Holzwerkstoffplatten verwendet „RS Special, geölt“. Durch diese großformatigen Schalhautplatten wurde hier eine ausgezeichnete Betonoberfläche erzielt. Innerhalb dieser 12 Wochen wurden ca. 372 m<sup>3</sup> Stahlbeton und 700 m<sup>3</sup> Füllbeton als Bodenaustausch bzw. Bauwerkshinterfüllung verbaut.

Nach der Abdichtung des Rahmens, Rückbau des Trägerbohlwandverbau und Verfüllung der Baugrube wurden Anfang November 2016 an zwei Wochenenden die vier Hilfsbrücken wieder ausgebaut und die Gleise wieder hergestellt.

Zum Schluss möchte ich mich bei allen Facharbeitern, Maschinisten, Polieren und Bauleitern der Ingenieurbauabteilung sowie der Gleisbauabteilung in Hamm, die an der Umsetzung der Maßnahme beteiligt waren, für die sehr gute Zusammenarbeit bedanken. Ein besonderer Dank geht an den Polier U. Schneider und an den Oberbauleiter S. Goff.

*R. Jochheim*

## Weiter geht's im Gleis Hamm-Uentrop – Richtung 2017

Bereich Oberbauschweißen HNL Hamm

Gleich zu Beginn des Jahres 2016 konnte der Bereich Oberbauschweißen, verstärkt durch neues Personal und Gerät, die Arbeit aufnehmen. Nach erfolgreicher Wiederholungsprüfung des in 2015 gegründeten Bereichs durch die Aufsichtsstelle DB Leipzig, wurden die QM-Auditoren im März 2016 von Qualitätssicherung und Verfahrensabläufen in der Oberbauschweißtechnik überzeugt. Die Herausforderung im Jahr 2016 lag weniger an der Art der Baustellen, sondern vielmehr in der Masse der zu verschweißenden Stöße. Hier wurde ein Zuwachs von 2015 zu 2016 um mehr als 700 Schweißungen verzeichnet. Positiv hierbei ist sicherlich zu erwähnen, dass dies bei konstant guter Qualität geschah. Dank der hohen Einsatzbereitschaft unserer Schweiß-

teams und der vollen Unterstützung der Geschäftsführung konnten die angestrebten Ziele in 2016 erreicht werden. Für das Jahr 2017 möchten wir für unsere Kunden und im eigenen Haus weiterhin eine feste Säule in den Bauvorhaben sein. Denn das Gleis Hamm-Uentrop – 2017 hat gerade erst begonnen und wir sehen der Herausforderung voller Interesse entgegen.

*R. van Well*



## Mit dem Einkauf im Gespräch

BauWerk:

*Guten Tag Herr Arbes, schön, dass wir in diesem Jahr zusammen kommen können, um die Abteilung Einkauf im Unternehmen H. KLOSTERMANN kennen zu lernen. Erzählen Sie doch bitte in ein paar Worten über sich selbst und Ihre Abteilung!*

*M. Arbes:* Ja, was gibt es über mich zu berichten: Nach einem 4-jährigen Intermezzo als Zeitsoldat habe ich 1989 eine kaufmännische Ausbildung in einer Bauunternehmung absolviert und dort bis 1997 im Einkauf gearbeitet. Nach einer weiteren Station als Einkäufer in einem Bauunternehmen bin ich seit 10 Jahren ein „KLOSTERMANN“. Zusammengefasst kann man sagen, dass ich nunmehr seit 27 Jahren in der Bauindustrie tätig bin, davon 25 Jahre im Einkauf. Herr Lokatsch als zweiter „Lead Buyer“, wenn ich diesen Ausdruck bemühen darf, blickt auf eine ähnliche Vita zurück. Er ist seit 25 Jahren als Kaufmann in der Bauindustrie unterwegs. In den vergangenen Jahren haben wir in unserer Abteilung gemeinsam sämtliche Einkaufsprozesse schrittweise umgestellt – von einer überwiegend dezentralen Struktur zu einem einheitlichen, zentralisierten Prozess. Hierdurch haben wir den organisatorischen Rahmen geschaffen, um den ständig steigenden Ansprüchen der „internen“ Kunden an Einhaltung von Kostenbudgets, Terminen und Qualität, besser gerecht zu werden. Unser Ziel ist die Zentralisierung von Informationen, aber nicht die Wiederkehr des alten Zentraleinkaufs.

BauWerk:

*Erzählen Sie uns von dem Geheimnis des Einkäufers im Hintergrund jeden Bauvorhabens. Was ist Ihre Herangehensweise?*

*M. Arbes:* Ich glaube nicht, dass es bei uns „Geheimnisse des Einkäufers“ im Sinne eines Alleinstellungsmerkmals gibt. Um eine gleichbleibend gute Qualität im Einkauf zu gewährleisten, müssen die Prozessschritte standardisiert werden. Beschaffungsprozesse, egal ob es sich um Lieferanten, Nachunternehmer oder andere Dienstleister handelt, haben immer einen administrativen Anteil. Diese Tätigkeiten muss kein Einkäufer machen, das macht bei uns eine administrative Kraft kostengünstiger und motivierter. Im Ergebnis bedeutet das, dass sich der Einkäufer auf seine Kernaufgaben konzentrieren kann. Zu diesen Aufgaben gehört weit mehr als nur die preisbewusste Versorgung der Baustelle. Ich kenne kaum einen Wirtschaftszweig, der sich wie die Bauindustrie in einem solch hochregulierten Umfeld befindet. Der Einkäufer, als Bindeglied zwischen der Baustelle mit Bauleitung und Polier und dem Nachunternehmer bzw. dem Lieferant, muss heute über eine profunde Kenntnis aller maßgeblichen



Gesetze, Verordnungen, Erlasse und Vorschriften verfügen, damit er rechtssichere und belastbare Verträge schließen kann. Sobald Sie heute beispielsweise einen Wagen Aushub von einer Baustelle abfahren wollen, sind gefühlt 25 Vorschriften betroffen. In Wahrheit sind, abgesehen von dem mit geltendem EU-Recht, allein 6 Gesetze, 16 Verordnungen getrennt nach Bundesländern sowie die jeweils kommunale Satzung, zu beachten. Was ich damit sagen will ist, dass der Einkäufer im Hintergrund eines Projekts neben seinen eigentlichen Aufgaben auch den klassischen „Baukaufmann“ ersetzen können muss.

BauWerk:

*Was ist dabei im speziellen und allgemein Ihr Ziel für Ihre Abteilung und was macht den Einkauf bei H. KLOSTERMANN besonders aus?*

*M. Arbes:* Die Frage die wir uns stellen, lautet: „Was muss der Einkauf heute tun, um nachhaltig seinen Wertbeitrag zum Unternehmenserfolg zu steigern?“. Die Zielvereinbarungen müssen operationalisierbar formuliert sein, das heißt sie müssen erreichbar und der Erreichungsgrad muss messbar sein. Priorität hat die Reduzierung der Kosten, das betrifft die Prozesskosten und die Einkaufspreise. Bedingt durch den hohen Spezialisierungsgrad in den Leistungsbeschreibungen sind die Möglichkeiten für den Einkauf oftmals sehr begrenzt. In diesen Fällen macht es auch wenig Sinn viel Zeit und Energie in eine Preisverhandlung zu investieren, vielmehr liegt dann der Fokus auf der Substituierung der ausgeschriebenen Leistung. Voraussetzung hierfür ist allerdings die frühzeitige Einbindung des Einkaufs, bereits in der Kalkulationsphase und später im Bauprozess. Unser Ziel ist, Transparenz zu erzeugen und die Zusammenarbeit mit den anderen Abteilungen zu verbessern. Nur wenn wir als kompetenter, interner Dienstleister wahrgenommen werden, wird es zukünftig heißen: „Ihr müsst den Einkauf mitnehmen. Wir brauchen den Einkauf!“

BauWerk:

*Vielen Dank für das anregende Gespräch, es war wirklich sehr interessant, einen Einblick in Ihr „Geschäft“ zu bekommen.*

*Weiterhin viel Erfolg!*



– im Bereich Beteiligung

## „Die Maus“ mit dabei – das Bauvorhaben Nürnberg

Die Beteiligungsgesellschaft, MGW Gleis- und Weichenbau-Gesellschaft mbH & Co. KG, führte im Auftrag der DB Bahnbau Gruppe GmbH das Bettungsrecycling mit Schotterwaschen auf 2.526 m, auf der Strecke Dreiseisenbahn, Abschnitt Aha-Seebrugg, mit der Maschine RM95-800W und acht MFS-100 durch. Bauzeit für die MGW war an zwei Tagen im Mai diesen Jahres (19.5. – 20.5.2016).

**Highlight der Baustelle:** „Die Maus“ war mit dabei, um die Funktionsfähigkeit einer Bettungsreinigungsmaschine den (kleinen) Zuschauern der Sendung zu erklären. Unschwer lässt sich auf dem Bild jedoch erkennen, dass auch die „Großen“ an den Dreharbeiten Gefallen hatten.

*S. Brühn*





Fortsetzung von Seite 2

## Perfekt inszenierte Sommerbaustelle im Ruhrtal

Planumsschutzschicht auf vorher verlegtem Geoverbundstoff. Aufgrund des kurzen Vorlaufs von der Lieferung zum Einbau konnten die Weichen nicht vormontiert werden. Nach dem Fertigen des Schotterplanums wurden somit die Weicheneinzelteile mittels Zweiwegebagger eingefahren, verlegt und an Ort und Stelle in Endlage montiert. Daran folgte, wie üblich, das Einbringen des Verfüllschotter, der Einsatz der Weichenstopfmaschine, gestellt durch die Beteiligungsfirma DGU Deutsche Gleisbau-Union GmbH & Co. KG und zum Schluss, die Erbringung der LST-, Schweiß- und Planierarbeiten. Die Weichen wurden gleich abnahme-reif hergestellt.



In der Woche zwischen den Weichenumbauten wurde der Verfüllschotter, rund 6000 t, ins Gleis eingebracht. Der Schotter musste am Zwischenlager im 36 km entfernten Bestwig in unsere vorgehaltenen FC-Wagen geladen werden. Im direkten Anschluss an die Weichenerneuerung, in der letzten Woche vor Ende der Sperrung, liefen dann die weiteren Arbeitsgänge bei unserer Gleiserneuerung ab. Nun war der nächste Einsatz der DGU mit der CSM 09/32 und SSP 110 SW vorgesehen, für die Maschinenvormessung wurde das System Gedo CE eingesetzt, die Durchführung der Stopfarbeiten verlief ebenfalls ganz nach Plan. Somit konnten die Schweißarbeiten angegangen werden, die Ausführung erfolgte durch unseren eigenen Schweißbereich.



Die letzten beiden Tage waren für die Oberflächenherstellung der Bahnübergänge vorgesehen, hier mussten Strail- bzw. Bodanplatten ins Gleis eingebaut werden, die Anschlussflächen wurden in Asphalt hergestellt und die Fahrbahnmarkierung wurde aufgebracht. Die LST und E-Technik des Auftraggebers installierten noch die erforderlichen Schaltmittel und, wie terminiert, konnte die Probefahrt, die problemlos verlief, durchgeführt werden! Somit konnte die Strecke wieder planmäßig der DB AG für den regulären Bahnbetrieb übergeben werden! Ganz großen Dank an alle Mitarbeiter, Maschinisten, Poliere und Mitwirkenden auch unsere ARGE-Partner, für diesen gelungenen Einsatz und die erfolgreiche Umsetzung dieser Maßnahme! Noch positiv zu erwähnen ist an dieser Stelle die gute Zusammenarbeit der HNL Hamm und ZNL Velten!

B. Thomas

## Unser neuer technischer Geschäftsführer



Hannes Sebastian HUBER  
49 Jahre, ledig

### Studium:

Technische Universität in Graz (Steiermark/Österreich) „Wirtschaftsingenieurwesen für das Bauwesen“

### Berufserfahrung:

23 Jahre Tätigkeit in der gesamtdeutschen (und europäischen) Bauwirtschaft und zwar als Bau-, Projekt- und Niederlassungsleiter

und als Geschäftsführer für verschiedenste Einheiten und Unternehmen mit dem Leistungsschwerpunkt „öffentlicher Bereich“ – speziell DB AG – und dem Spartenschwerpunkt „allgemeiner Ingenieurbau“.

*Hobbies:* Motorflug, Laufen

### Warum KLOSTERMANN?

Weil der Name KLOSTERMANN für ein, über Generationen gewachsenes, etabliertes, solides Familienunternehmen steht, welches mit hoher Gleis- und Ingenieurbaukunst, kurzen Entscheidungswegen und letztendlich mit einem gesamtdeutschen Betätigungsfeld, punktet.

### Was steht im nächsten Jahr an Zielen an?

Der Bauleiter und die Baustelle stehen im Mittelpunkt unseres täglichen Handels! Dabei soll, in Beibehaltung des klaren Blickes auf unseren Hauptkunden, eine marktorientierte, strukturierte und doch breitere Weiterentwicklung des Hauses auf allen Ebenen erfolgen; dies basiert auf nachhaltigen Visionen und Strategien; so sollen beispielsweise komplexe,

jedoch profitable Nischenthemen zu Lasten unkomplizierter Standardaufgaben forciert werden.

### Herausforderungen:

Neben der Bewältigung des stetig zunehmenden Personalproblems in allen Bereichen steht auch der strategisch richtige und langfristige Umgang mit unserem Schlüsselkunden, der Deutschen Bahn AG, als Aufgabe an.

### Chancen:

Ich sehe als Chance, die häufig avisierte, doch leider mehrfach verschobene, Investitions-offensive im gesamten öffentlichen Sektor und den nachgelagerten Bereichen und staatsnahen Unternehmen. Gerade dabei sollte Firma KLOSTERMANN mit dem erfahrenen Baustellenpersonal und der Eigenfertigungstiefe erfolgreich sein und zwar im Eisenbahn-, Ingenieur- und Spezialtiefbau und der Bauwerkserhaltung.

### Fazit:

Nur dem arbeitsreichen Mute folgt der Erfolg (Fontane). Glück auf!

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