

## RRX – Depot in Dortmund

### Für die Zukunft im Regionalverkehr NRW *Gleisbau HNL Hamm*

Die Siemens AG hat für das Projekt „Rhein-Ruhr-Express (RRX)“ den Zuschlag für die Lieferung von 82 elektrischen Desiro-HC Triebwagen erhalten. Zum Lieferumfang der Siemens AG gehört die Instandhaltung der Triebfahrzeuge für einen Zeitraum von 32 Jahren. Für die Durchführung der Instandhaltung wird eine Eisenbahnwerkstatt (Depot RRX) auf dem Gelände des ehemaligen Rangierbahnhofs in Dortmund Eving errichtet.

Die Gesamtmaßnahme wurde in mehreren Vergabepaketen ausgeschrieben. Das Team der Angebotsbearbeitung von H. KLOSTERMANN Baugesellschaft mbH unter Leitung der technischen Geschäftsführung Herrn Huber, der Abteilungsleitung Herrn Lenze und der Kalkulation Herrn Dobroch, erarbeitete ein Angebot für das Vergabepaket Erd- und Gleisbau einschl. Kabeltiefbau. Das Angebot von H. KLOSTERMANN überzeugte die Siemens AG!

Ende Januar 2017 wurde der Auftrag über benannte Arbeiten an H. KLOSTERMANN erteilt. Mit Auftragserteilung bildete sich um den für die Ausführung zuständigen Projektleiter Herrn G. Wille und dem Bauleiter Herrn D. Kleine ein Team, das mit dem Polier Herrn Ch. Swierczek umgehend die Arbeitsvorbereitung in Angriff nahm. Wichtig war hierbei die enge Einbindung der Abteilung Einkauf um Herrn M. Lokatsch. Es galt als erstes, Lieferanten für 45.000 to Bodenmaterial, 30.000 to wasser-durchlässiges Mineralgemisch, 22.000 to PSS-Material KG II und 25.000 to Gleisschotter zu binden. Auch 8.000 Stck. gebrauchte Betonschwellen sowie 8.000 m neue und gebrauchte Schienen S 54 wurden von H. KLOSTERMANN vertragsgemäß beigestellt. Die Siemens AG lieferte für das Depot 24 Weichen.

Beginnend mit dem Erdbau wurde das Erdplanum auf einer Fläche von 40.000 qm für den Einbau der Bodenmaterialien hergestellt. Der Bodeneinbau einschließlich erforderlicher Konditionierungsmaß-



nahmen mit hydraulischen Bindemitteln, der Einbau des Mineralgemisches, der Planumsschutzschicht sowie der Einbau des Grundschanters wurden größtenteils mit eigenen Geräten durchgeführt. Parallel zum Erdbau wurden die Kabelquerungen im Bau Feld eingebracht, mit der Verlegung von 3.800 m Betonkabelkanälen Größe II begonnen sowie 260 m Winkelstützwände aus Betonfertigteilen eingebaut. In nächtlichen Sperrpausen wurde am südlichen Bahnhofskopf der Anschluss an das DB-Streckennetz realisiert. Generell bewährte sich hier zum wiederholten Mal die gute Zusammenarbeit zwischen der HNL Hamm und der ZNL Velten. Mit entsprechendem Know-How unterstützten die Veltener Maschinisten Herr A. Röhl und Herr D. Otte sowie die Arbeitsgruppe um Herrn R. Lemke die Arbeiten.

Der anschließende Gleisbau erfolgte gemäß den Bauphasen abschnittsweise, um den anschließenden Gewerken, wie z.B. der Oberleitung, die erforderliche Baufreiheit gewähren zu können. Eine besondere Herausforderung war die Koordination und Durchführung der Arbeiten im direkten Werkstattbereich. Hier mussten täglich Absprachen mit

den Schnittstellengewerken getroffen werden, wo und wann gearbeitet werden konnte. Eine besondere Flexibilität war hier von allen Mitarbeitern unter der Führung der Poliere Herrn Ch. Swierczek, Herrn H. Chakif, Herrn A. Pollmüller, Herrn R. Heike, Herrn M. Jentsch und Herrn M. Guderian gefordert.

Bei einer Bauzeit von Februar bis November 2017 waren die Schnittstellen zu den anderen Vergabepaketen, wie den Bau des Betriebswerkstattgebäudes, den Straßen- und Tiefbau, der Leit- und Sicherungstechnik und den Oberleitungsarbeiten besonders zu betrachten. Die im Bauvertrag in Abhängigkeit mit den anderen Gewerken vereinbarten Vertragstermine wurden allesamt eingehalten. Die Gleisbauabteilung Hamm profitierte dabei auch aus früher gemachten Erfahrungen vergleichbarer Projekte, wie den Neubau des Betriebswerks der Eurobahn und der Erweiterung des Kraftwerks Westfalen.

Allen beteiligten Mitarbeitern, die durch ihre hohe Leistungs- und Einsatzbereitschaft zum Erfolg des Bauvorhabens beigetragen haben, möchten wir hiermit ganz besonders danken!

G. Wille

## Das Wort der Geschäftsführung

Liebe Leserin,  
Lieber Leser,

Willkommen zur neuen und bereits siebten Ausgabe der BauWerk!

Ein weiteres spannendes Baujahr neigt sich dem Ende. Wie Sie den nächsten Seiten entnehmen können, waren alle unsere Abteilungen der Haupt- und Zweigniederlassung wieder erfolgreich unterwegs!

Im Baujahr 2017 sind mehrere Leuchtturmprojekte gebaut wie auch akquiriert worden; hierzu zählen u.a. der Bau der Gleisanlagen des RRX-Depots in Dortmund für die Siemens AG und der Start der Rekonstruktion des historisch wertvollen Bahnhofshallendachs des Hbf. Bonn (in Arge) für die DB AG.

Weiterhin haben wir uns erneut bei kurzen leistungsintensiven Bauvorhaben bewiesen, siehe hierzu „Fünf Durchlässe in einer Woche“ und „Für alle zum verlässlichen Partner gewachsen!“

An dieser Stelle nochmal einen großen Dank an alle unsere Mitarbeiter für den erneut starken Einsatz im Baujahr 2017 und vor allem auch für Ihre Beiträge zur neuen BauWerk!

Einen guten und erfolgreichen Start allen ins Jahr 2018.

Eine gute Lektüre wünscht,

Erika M. Kühner

Redaktionsschluss: 27.11.2017

## Zwanzig Meter in Dreißig Minuten

*Erneuerung der Eisenbahnüberführung  
Giroder Brücke im Westerwald –  
Ingenieurbau HNL Hamm*

Im Dezember 2016 erhielt die Ingenieurbauabteilung der Hauptniederlassung in Hamm von der DB Netz AG in Frankfurt/ Main den Auftrag zur Erneuerung der EÜ Giroder Brücke in Girod/Westerwald. Unsere Baustellenmannschaft um den Polier Schröder hatte die Aufgabe, das neue Rahmenbauwerk in seitlicher Herstelllage zu fertigen und in einer Sperrpause vom 07.08. bis 14.09.2017 mit den Kollegen des Gleisbaus in Hamm in die Endlage zu verschieben. Hierzu zählten auch der Rückbau/Neubau des Gleises, der Abbruch des vorhandenen Gewölbes sowie die nachfolgenden Straßenbauarbeiten zur Wiederherstellung des Kapellenweges. Nach intensiver Arbeitsvorbereitung wurden die Arbeiten Ende April 2017 mit der Baustelleneinrichtung sowie der Herstellung der 400 m langen Baustraße aufgenommen. Die Fertigung des Rahmenbauwerkes mit Fundamenten, Widerlagerwänden,



Überbau und Kappen erfolgte dann ab Mitte Mai bis Mitte August 2017.

Das neue Bauwerk mit Geländer und kompletter Abdichtung im Überbaubereich stand nun rund 20 m von der Endlage entfernt und wartete darauf, mittels Verschiebesystem in die richtige Lage gebracht zu werden.

Nachdem das Gleis durch die Gleisbauabteilung Hamm zurückgebaut wurde, erfolgte der Abbruch des Gewölbes und der Aushub der Baugrube für die Endlage.

Am 29. August 2017 war es dann soweit: Die vorbereitenden Arbeiten in der Sperrpause waren erledigt, der Verschiebesystem des ca. 600 to schweren Rahmen-

Bauwerkes konnte beginnen. Pünktlich um 8:00 Uhr, wie mit allen Beteiligten und interessierten Kollegen besprochen, setzte sich die Brücke in Bewegung. Schon rund 30 Minuten später war die Ziellage erreicht und weitere 15 Minuten später konnte die EÜ in der exakten Lage abgesetzt werden.

Die nachfolgenden Erdarbeiten sowie die erforderlichen Gleisbauarbeiten mit dem Einsatz einer unserer Stopfmaschinen der Beteiligungsgesellschaft DGU Deutsche Gleisbau-Union GmbH & Co. KG wurden termingerecht umgesetzt, so dass die Strecke 3731, Staffel – Siershahn pünktlich am 18.09.2017 wieder in Betrieb gehen konnte.

Die Abnahme für die Gleisbauleistung fand am 19.10.2017 statt, die Abnahme für die Ingenieurbauleistung am 10.11.2017.

Ein Dank an alle Beteiligten für den fairen und freundlichen Umgang vor Ort: Unserer Baustellenmannschaft um Sebastian Schröder und Martin Guderian, der Projektleitung der DB Netz AG aus Frankfurt/ Main, Herr Andreas Ziegler sowie der örtlichen Bauüberwachung Herrn Vitali Fix und Herrn Gerd Herzmann.

T. Polster



# Baustellen im (Rück-)Blick

## Auftakt zur Rekonstruktion des Hallendaches am Bonner Hauptbahnhof

Ingenieurbau ZNL Oranienburg, Velten



Die Ingenieure des ausgehenden 19. Jahrhunderts hatten gerade die Vorzüge neuer Stahlgussverfahren entdeckt. Diese revolutionierten den Eisenbau und machten schlanke und imposante Stahlbauwerke möglich. Eine Kombination aus diesen – damals hochmodernen – Stahlelementen und reich verzierten susseisernen Stützen macht die aus dem Jahr 1884 stammende Konstruktion des Hallendachs des Hauptbahnhofs Bonn einzigartig und zu einem der ältesten noch erhaltenen Beispiele für Hallendächer aus dieser Bahnepoche.

Die Niederlassung in Velten wird zusammen mit ihrem ARGE-Stahlbau-Partner in den nächsten drei Jahren unter Beachtung der Auflagen des Denkmalschutzes die Bahnhofshalle modernisieren. Ein wichtiger Bauschritt ist bereits vollzogen. Die 40 m lange Montagebühne, von der aus in sieben Bauabschnitten das Stahldach zurückgebaut und mit den dann aufgearbeiteten und konservierten Bauteilen wieder errichtet werden soll, ist in die Bahnhofshalle eingeschoben worden.

G. Richter

Leitartikel aus der 6. Ausgabe:

## Update: Bauvorhaben S-Bahnhof Babelsberg

abgeschlossen ZNL Oranienburg, Velten



Der Umbau des S-Bahn-Streckenabschnitts zwischen Potsdam Hauptbahnhof und dem Bahnhof Griebnitzsee war im Vorjahr ein Schwerpunktvorhaben der Niederlassung Velten. Im März dieses Jahres wurden noch Gleisarbeiten in Zusammenhang mit Belastungsstopfgang und Schienenschleifen ausgeführt.

Die große Bandbreite der von unseren Kollegen in Babelsberg zu bewältigenden Herausforderungen wurde noch einmal deutlich, als in diesem Jahr denkmalpflegerischen Aspekte bei den abschließenden Arbeiten an den Bahnsteigzugängen und Bahnsteigaufbauten im Vordergrund standen.

G. Richter

## Fünf Durchlässe in einer Woche

Ingenieurbau HNL Hamm

Ersatzneubau von fünf Durchlässen einschließlich Gleisbauarbeiten und zwei Schlammstellen auf den Strecken 2265 Empel-Rees und 2273 Bottrop Nord – Quakenbrück

Nachdem im letzten Jahr 2016 bereits erfolgreich sieben Durchlässe bei Hamminkeln durch die H. KLOSTERMANN Baugesellschaft mbH erneuert worden sind, wurden im September dieses Jahres vier Durchlässe bei Coesfeld und ein Durchlass bei Münster erneuert. Zusätzlich erfolgte die Beseitigung zweier Schlammstellen im Bahnhof Billerbeck.

Die vorhandenen Durchlässe aus dem Jahr 1910 befanden sich in einem baulich schlechten Zustand. Mit dem Ersatzneubau der fünf Durchlässe wurde die Standsicherheit des Bahndammes für den ungehinderten Bahnbetrieb wieder gewährleistet. Die neuen Durchlässe wurden vom Auftraggeber, der DB Netz AG in Münster, als Rahmenbauwerke aus Stahlbetonfertigteilen geplant. Nach Herstellung der entsprechenden Baugruben und Rückbau der vorhandenen Durchlässe wurden die Fertigteile innerhalb einer siebentägigen Totsperrung in offener Bauweise per Mobilkran sowie bei einem Durchlass per Gleiskran der Beteiligungsgesellschaft MGW Gleis- & Weichenbau Gesellschaft mbH & Co. KG eingehoben, miteinander verspannt und vergossen.



Anschließend wurden die Baugruben wieder verfüllt und der Gleisoberbau wieder hergestellt. Im Anschluss der Totsperrung folgten die Nebenarbeiten, wie z.B. die Montage der Geländer und Anpassungsarbeiten im Bereich der Ein- und Ausläufe. Aufgrund der zeitlich kurz gehaltenen Streckensperrung mussten die Arbeiten rund um die Uhr im Mehrschichtenbetrieb ausgeführt werden.

An dieser Stelle möchten wir uns bei den beiden Polieren M. Schnepf und T. Scherik und gleichermaßen bei allen Beteiligten für deren Einsatz bedanken.

M. Lippmann & R. Jochheim

## „Altes muss Neuem weichen“

### Rückbau- und Demontearbeiten ESTW Wuppertal

Kabel-, Signal- und Montagebau, Willich

In den Zeitungen des Ruhrgebietes vielfach publizierten „6-wöchigen Sperrung“ der Strecke im Wuppertal zur Inbetriebnahme des Stellwerkes Wuppertal waren die „Klostermänner“ zeitweise mit bis zu drei Bauspitzen am Werk und haben alte signaltechnische Anlagen rückgebaut.

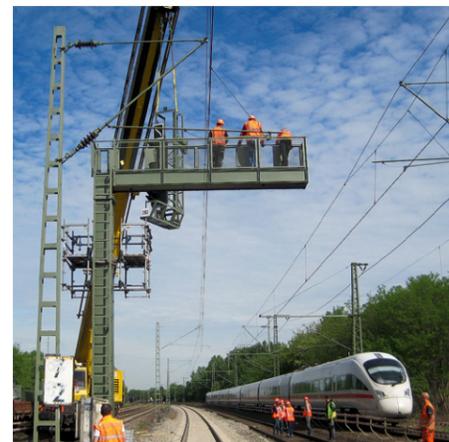
Unter anderem waren acht alte Signalausleger und eine Signalbrücke, 188 Signalmasten inkl. Fundamente, 158 Gleismagneten und 205 Gleisstromkreise sowie diverse Weichenantriebe und sonstige Steuereinrichtungen davon betroffen. Neue Befestigungskonstruktionen an Bahnsteigdächern, hauptsächlich im Bf Elberfeld, mussten montiert werden.

Beauftragt sind ein weiterer SIA, mittlerweile der 22., Tausch von zwei Arbeitsbühnen an Signalauslegern, Neubau von fünf Befestigungskonstruk-

tionen an Bahnsteigdächern für Signalwiederholer und eine aufwendige Rammrohrgründung im Böschungsbereich mit Anpassungen von vorhandenen Absturzsicherungen, welche bis Ende Januar 2018 fertigzustellen sind.

## „Rhein-Ruhr-Express“ macht Signalausleger erforderlich –

Im Abschnitt Köln-Mühlheim, Gbf Leverkusen-Chempark, errichteten Mitte Mai 2017 die „Klostermänner“ drei Signalausleger in einer (angenehmen) Tagesschicht. Aus topographischen Gründen mussten die drei Signalausleger in gleis-



gebundener Technik mittels Eisenbahndrehkran aufgestellt werden. Ein Verschwenken der Oberleitungsanlagen war nicht erforderlich, was die Montageabläufe vereinfachte.

J. Hegemann

## Motto: Wir können das...! Gleisbau ZNL Oranienburg, Velten

Durch die Niederlassung Oranienburg in Velten wurde vom 03.04. bis zum 22.04.2017 am Bahnhof Rockenhausen im Donnersbergkreis (Rheinland-Pfalz) umfangreiche Gleisbauarbeiten in einer Verbundvergabe durchgeführt. Ausschreibende Stelle war hierbei die DB Netz AG, Frankfurt.

Die auszuführenden Leistungen beinhalteten 800 m Gleiserneuerung konventionell im „vor-Kopf-Verfahren“, Weichenerneuerung der Weichen 11, 12 und 13, Instandhaltungsmaßnahmen Weichen 1, 2 und 3 - Langschwelenwechsel und Austausch von Großteilen, 4 Stck. Bahnübergänge Kompletterneuerung und eine Schotterhalterung über 283 m, Spülen einer bestehenden Entwässerungsanlage und Reinigung diverser Schächte. Die Schwierigkeiten der Baumaßnahme in den Vorbereitungen und in der Ausführung waren die sehr beengten Verhältnisse zur Lagerung der Alt- und Neustoffe. Durch ein exaktes zeitabhängiges Zusammenspiel aller Beteiligten konnten diese Problematiken beherrscht werden.



Zum Rückbau der Altschottermassen von knapp 4.000 t kamen zum Einsatz: MFS-100 Förderwagen und eine Beladestation unserer Beteiligungsgesellschaft MGW Gleis- und Weichenbau-Gesellschaft mbH & Co. KG, Berlin (MGW). Der Einbau des Grundschotters erfolgte mit FANS - Wagen des Auftraggebers und der gleisgebundene Kran KC 810 der MGW wurde zum Einbau der Weichen 11, 12 und 13 verwendet. Stopf- und Richtarbeiten sind durch das Beteiligungsunternehmen DGU Deutsche Gleisbau Union GmbH & Co. KG, Koblenz, ausgeführt worden. Nicht zu vergessen ist der Einsatz von drei Stck. Zweiwegbaggern, ein Kettenbagger und unsere altbewährte Komatsu Raupe. Bauleitung für das Projekt waren Herrn Steffen, Herrn Kurzweg und Frau Krebs. Poliere des Bauvorhabens waren die Herren Ritter, Reishaus und Mikitta.

Vielen Dank nochmal an alle Beteiligten.

R. Steffen



## Für ALLE zum verlässlichen Partner gewachsen!

Schweißbereich HNL Hamm

Der Schweißbereich der H. KLOSTERMANN Baugesellschaft mbH führt ihre Erfolgsgeschichte weiter und ist für ALLE eine wichtige Adresse geworden; nicht nur die eigene Firma, sondern auch viele weitere Firmen unserer Industrie sowie unsere Mitbewerber nehmen die Leistungen unseres Schweißbereiches in Anspruch. Dies ist u.a. auf den Zuwachs um sechs neue Schweißer in 2017 zurückzuführen, die das Team um Hakan Yol und Roland Van Well auf eine Gesamtzahl von insgesamt 12 Schweißern und einen Schweißmeister ansteigen ließ.



Aber nicht nur im Bereich des Personals wurde eine Erweiterung vorgenommen, auch neue spezielle Schweißverfahren wurden zugelassen. Neben den Standardschweißverfahren wie das Thermit (SKV) und das E-Schweißen (E-V u. E-A) kamen folgende Schweißverfahren dazu:

SmWF (Schweißen mit Wulst Flach), SKS (Schweißen Kranschiene), SRZ (Schweißen Rillenschiene), SRE (Schweißen Rillenschiene mit Einlage), SoW5 (Schweißen optimiertes Wärmeverfahren), SRZL50 (Schweißen Rillenschiene Übergang Vignol-Rille).

Durch diese neuen Schweißverfahren ergeben sich nun neue Betätigungsfelder.

Das Jahr 2017 war für den Bereich Oberbauschweißen ein Jahr der E-Schweißung, welche um fast das 10-fache gestiegen ist und einen wesentlichen Anteil der Jahresauslastung darstellte. Der Grund dafür waren Baustellen wie z. B. RRX Dortmund, Siemens AG (HKH Gleisbau) und Rheinbahn „Nikolaus Knopp Platz – Düsseldorf“ (HKH Os). Auch der neue Werkvertrag mit ThyssenKrupp Steel aus Duisburg trug zur guten Auslastung bei.

Der Jahresvertrag 2017 wurde bis September 2018 mit Option auf eine weitere Erweiterung verlängert.

Im April und Mai diesen Jahres wurde eine Baustelle in der Nähe von Eisenach von vier unserer Schweißtrupps ausgeführt. Das Besondere daran: es wurden 234 Stück (SKV UIC 60) Schweißungen „abgekippt“, die im Anschluss nach dem US2 Ultraschall-Prüfverfahren (zweit höchste Ultraschallprüfung bei der DB AG) abgenommen wurden. Das Ergebnis konnte sich sehen lassen: nicht nur, dass bei der Ultraschallprüfung keine Fehler festgestellt wurden, es waren auch bei der geometrischen Abnahme keine Mängel festzustellen. Somit wurden alle 234 Schweißungen ohne Beanstandungen abgenommen. Eine technische Höchstleistung!

Diese positive Entwicklung ist ein Zeichen, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Dies wird durch unsere konstante Qualität und der guten Wettbewerbsfähigkeit aufgrund der hohen Truppstärke deutlich. Aus diesem Grund können sich ALLE unsere Partner auf uns verlassen!

H. Yol

## Auf den Spuren von Jim Knopf

in Augsburg *Leit- und Sicherungstechnik Hamm*

Im Oktober 2016 veröffentlichte die Deutsche Bahn AG, Nürnberg, die Ausschreibung auf der Strecke zwischen Augsburg und Donauwörth. Der Gleisumbau im Streckenabschnitt zwischen Gablingen Meitingen und der Erneuerung von sechs Weichen in Mertingen. Hier sollten im Zeitraum vom 30. Mai 2017 bis 19. Juni 2017 Schienen, Schwellen und das Schotterbett erneuert werden. Beauftragt wurde mit den Arbeiten die Firma H. F. Wiebe aus Achim. Ein interessantes Projekt für die Abteilung Leit- und Sicherungstechnik, die auf Anfrage der Firma

Wiebe im Februar 2017 den Zuschlag erhielt, die rund 18.000 Meter Linienleiterkabel zurückzuführen und wieder einzubauen.

Unter der Leitung von Dirk Lanfermann und der Unterstützung von Eduard Amendt wurde dieses Projekt mit viel „Manpower“ umgesetzt. Es blieb nur wenig Zeit für die Montage des Linienleiterkabels. In den verschiedenen Abschnitten wurden gleichzeitig folgende Arbeiten durchgeführt: Herstellung von ca. 6.900 Stck. Bohrungen in den Schwellen, Montage von ca. 6.900 Stck. Linienleiterbefestigungen (Clips), Verlegung 18 km Kabel mit einem Zweibegebagger und SKL-Anhänger, Feinverlegung und Herstellung von Muffen vom Linienleiter zum Kabelschrank. Für die Bohrung wurde ein eigens kreierter Bohrwagen konstruiert, der nicht nur eine Arbeitserleichterung für die Mitarbeiter war, sondern auch zeitliche Vorteile brachte.

Beim Weichenumbau in Mertingen lag der Schwerpunkt bei der Linienleiterkabelverlegung, damit eine Überwachung der Züge im geraden und im abzweigenden Strang der Weiche garantiert wird. Hierbei muss, im Gegensatz zu den Gleisen, das Kabel mehrfach die Schienen queren, (Zunge, Herzstück und am Radlenker) was das Verlegen des Linienleiterkabels kompliziert und wesentlich zeitaufwendiger machte. Zusätzlich kommt noch hinzu, dass das Kabel möglichst in einem Stück in der Weiche verlegt wird, um unnötige Muffen im Linienleiterkabel zu vermeiden.

S. Stratmann & D. Lanfermann



## Baustellen-Vorschau 2018

- EÜ Klöntrup Strasse, Osnabrück, DB AG, Hannover
- Erneuerung sieben EÜ's Strecke 3302 Lautertalbahn, Kaiserslautern, DB Netz AG, Saarbrücken
- ARGE EÜ Sonnenwalder Strasse, Finsterwalde, DB Netz AG, Berlin
- ESTW Dillingen, vier Signalausleger und eine Signalbrücke, Friedrich Duensing GmbH, Neustadt
- ESTW Mecklenbeck, ein Signalausleger, Friedrich Duensing GmbH, Neustadt
- Werkvertrag Oberbauschweißarbeiten, ThyssenKrupp Steel Europe, Duisburg
- Umbau Bf. Taucha, Schotterverklebung, Eiffage Infra-Rail, Herne

## Der Generationswechsel in der

## maschinentechnischen Abteilung (MTA)

Am 16. Januar 2017 habe ich, Bernhard Strohmann, die Aufgabe des neuen MTA Leiters in der H. KLOSTERMANN Baugesellschaft mbH übernommen.

*Zu meiner Person:*

Ich bin 38 Jahre alt, verheiratet und Vater von zwei Kindern. Zu meinen Hobbies gehören Laufen und Motorradfahren.

*Mein Beruflicher Werdegang:*

Da ich auf dem Land aufgewachsen bin, haben mich große Maschinen schon immer sehr beeindruckt. Somit habe ich meine erste Ausbildung zum Landmaschinenmechaniker gemacht. Die zweite Ausbildung absolvierte ich zum Industriemechaniker bei einem Straßen- und Tiefbauunternehmen, wo ich später, nach erfolgreicher Weiterqualifikation zum Baumaschinenmeister, die Werkstattleitung übernahm. Nach einiger Zeit im Baumaschinenvertrieb bei verschiedenen Maschinenherstellern bot sich die Stelle des MTA Leiters bei H. KLOSTERMANN an.

*Warum KLOSTERMANN?*

Auf der einen Seite passte die ausgeschriebene Stelle sehr gut zu meiner Ausbildung und meinen Erfahrungen. Auf der anderen Seite ist H. KLOSTERMANN in einer sehr interessanten Sparte innerhalb der Bauwirtschaft aktiv, wo hauptsächlich Spezialmaschinen zum Einsatz kommen. Da ich aus der Technik komme und wie es so schön heißt, „zurück zu den Wurzeln“ wollte, ging ich die neue Herausforderung gerne an.

*Was steht im nächsten Jahr an Zielen an?*

Die MTA weiter als Dienstleister innerhalb des Unternehmens H. KLOSTERMANN zu integrieren. Da das Geld auf den Baustellen verdient wird, müssen die Geräte pünktlich und betriebsbereit zur Verfügung gestellt werden; die notwendigen Dienstleistungen rund um die Wartung und Reparaturen, auch bei Sperrpausen, müssen



selbstverständlich auch funktionieren. Darüber hinaus findet in diesem Jahr nicht nur mit mir ein Generationswechsel innerhalb der gesamten MTA Abteilung statt, sondern auch an weiteren Stellen. Wir müssen als junges Team zusammenwachsen und die Zeit nutzen, neue Innovationen und Ideen aus unseren bereits generierten Erfahrungen nutzbringend für H. KLOSTERMANN einzusetzen.

*Herausforderung:*

Wir müssen stets mit der Zeit gehen, neue Techniken kontinuierlich einführen, das Vorhandene verbessert nutzen und den Dienstleistungsgedanken leben.

*Chancen:*

Die gesamte Mannschaft ist jung und hat ein sehr gutes technisches Fachwissen und Erfahrungen in ihren speziellen Bereichen. Mit meinen speziellen Erfahrungen in der Maschinenbeschaffung und speziellen Reparaturmethoden sind wir sehr gut aufgestellt, erfolgreich zusammen in die Zukunft zu gehen und den Paradigmenwechsel hin zum Service-Gedanken zu schaffen.

*Fazit:* Neue Besen kehren „anders“ gut!



- im Bereich Beteiligung

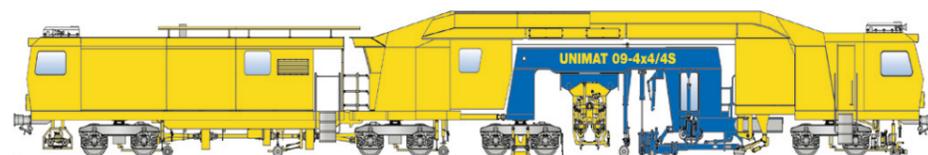


## Die NEUE

Zur Zeit in der Endbauphase bei der Firma Plasser & Theurer in Linz (Österreich) ist unsere neue Universalstopfmaschine USM 09 - 4x4 - 4s. Am Mittwoch den, 17. Januar 2018, wird diese Maschine offiziell in Dienst gestellt. Im Rahmen des Bauleiter-Treffens der Gesellschafterfirmen wird dies mit geladenen Gästen gefeiert. Der Maschinenpark der DGU umfasst mit dieser Maschine dann 12 Maschinen-Gespanne: 2 Gleisstopfmaschinen, 2 Weichenstopfmaschinen und 2 Kombinierte Maschinen mit ihren jeweiligen Schotterpflügen

L. Gerdtz, Geschäftsführer

DGU Deutsche Gleisbau-Union GmbH & Co. KG





# Mitarbeiter-Informationen

## HKH seit 10 Jahren dabei! – Der AOK-Lauf



Am 07.09.2017 startete der AOK-Firmenlauf in Hamm zum 10-jährigen Jubiläumslauf. Von den 62 Firmenteams aus dem ersten Lauf im August 2007 standen in diesem Jahr 61 Teams wieder am Start.

Auch H. KLOSTERMANN ging zum 10. Mal in Folge an den Start über die 5-km-Strecke und wurde dafür mit einer Urkunde und einem Pokal besonders geehrt, den Team-Chef Thomas Polster entgegennahm.

Vielen Dank an alle Laufbegeisterten für all das sportliche Engagement in den letzten 10 Jahren!

*Das Orga-Team*

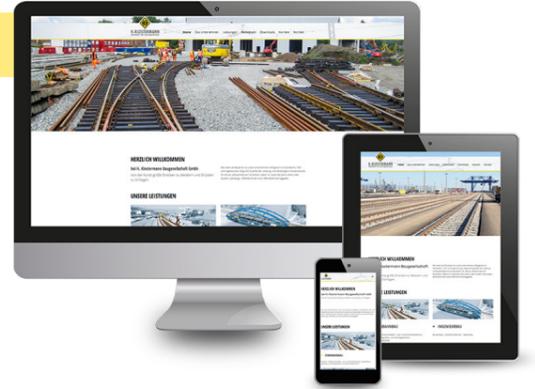
## Unsere neue Website stellt sich vor

Zum Start des neuen Jahres 2018 geht unsere neue Website auf [www.klostermann-hamm.de](http://www.klostermann-hamm.de) in Betrieb.

Herzlichen Dank für die Unterstützung nicht nur an alle mitwirkenden Mitarbeiter, sondern auch an unsere Werbeagentur, Henzgen&Schommer, und speziell an Herrn Alexander Fröhlich, der das Projekt geleitet hat!

Auf einen guten Start!

*E. Kühner*



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