# DEMLER INSIDE



## Ausgabe 05 | Dezember 2015

# Liebe Geschäftsfreunde und Kollegen,

auch bei uns gilt, wie für viele andere Branchen auch:

Alles wird immer schneller, immer größer und immer spektakulärer.

So haben wir in diesem Jahr eine Vielzahl von Baustellen mit sehr großen Bohrdurchmessern (150 cm – 200 cm) und mit Bohrtiefen bis zu 50 m abgewickelt. Hierüber, aber auch über ganz anders gelagerte Baustellen, berichten wir mit Dankbarkeit und natürlich auch mit etwas Stolz in der aktuellen Ausgabe der DEMLER INSIDE.

Unsere Mannschaft hat wiederum mit großer Leidenschaft hervorragende Leistungen vollbracht. Gleichwohl gelingt dies immer nur in enger Zusammenarbeit mit unseren Partnern und Auftraggebern, denen ich ausdrücklich für das entgegengebrachte Vertrauen danke.

Neben unserem beruflichen Tun haben wir aber im Jahr 2015 alle erfahren müssen, welchen Einfluss fanatische und diktatorische Kräfte auch auf unseren Alltag haben. Ich nenne hier nur die Flüchtlingsproblematik und die jüngsten Attentate in Paris.

Insgesamt sehen wir, dass im Jahr 2016 vielschichtige und große Aufgaben auf uns zukommen, die wir mit Freude und Zuversicht annehmen werden.

Vor diesem Hintergrund wünsche ich Ihnen ruhige und erholsame Feiertage, ein gehöriges Maß an Entschleunigung und für das kommende Jahr Gesundheit und Erfolg.

Herzliche Grüße

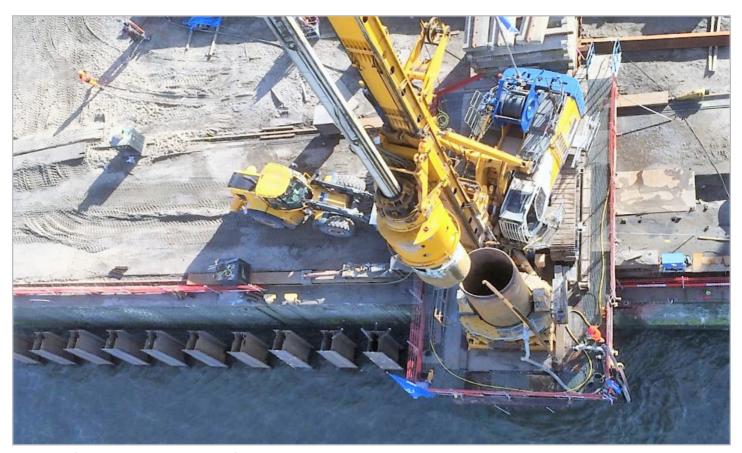
M. Juyyy Ansgar Langemeye

BAUSTELLEN				
	Seite			
Hamburg Hafen Lotsenhöft	2 - 4			
Ersatzneubau Freybrücke, Berlin	5 - 7			
Deutsche Edelstahlwerke, Witten	8 - 9			
Hangsicherung /geänderte Straßenführung B62, bei Lützel	10 - 11			
Neubau einer gasisolierten Schaltanlage, Mecklar	12			
Stützwand zur Sicherung eines Höhenversprungs, Mainz	13			
AKTUELLES / INSIDE DEMLER				
Auslandspraktikum in Portsmouth/England	14 - 15			
DEMLER Männer & Frauen	16 - 17			
Betriebsrat	18			
Arbeitsschutz bei DEMLER	19			
Neuer Ausbildungsberuf bei DEMLER	19			
Unser Team	19 - 20			



# Hamburg Hafen, Lotsenhöft

Lutz Weigand, Bauleiter



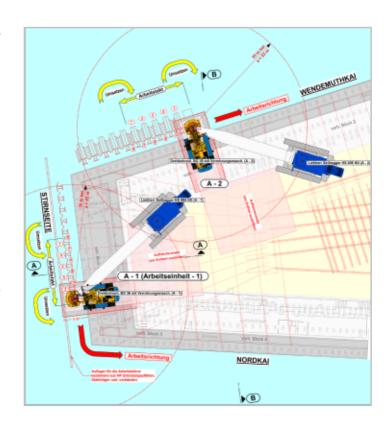
BG 39 auf verschiebbarer Bohrplattform

Im Hamburger Hafen wird das Hafenbecken im Bereich Pier Lotsenhöft um 6,70 m vertieft, damit dort die großen Container- und Kreuzfahrtschiffe unabhängig von der Tide wenden können.

Dazu muss vor der vorhandenen Kaimauer des Piers eine neue Kaimauer gebaut werden. Die Baustelle befindet sich auf dem Gelände der Werft Blohm und Voss.

Die neue Kaimauer besteht aus einer kombinierten Wand bestehend aus sogenannten Tragbohlen mit je einer dazwischen eingebauten Spundwand-Doppelbohle. Als Tragbohlen werden 70 Doppelträger (Typ HZ 1080 M) mit einer Länge von 34,50 m und einem Stückgewicht von 24 t im Bohrverfahren eingebaut. 54 Stück der Träger und Spundbohlen werden mit einer Neigung von 6 Grad eingebaut.

Für die dazwischen einzuvibrierenden Spundbohlen werden vorlaufend Bodenaustauschbohrungen mit einem Bohrdurchmesser von 1,20 m bis 13,40 m unter Hafensohle durchgeführt, um die Erschütterungen beim Einbringen der Spundbohlen zu





Einbau Tragbohle

minimieren und damit die vorhandene Kaimauer zu schützen. Die vorhandene Wassertiefe beträgt i. M. 10,00 m, Tidenhub i. M. 2,50 m.

Eingesetzt werden zwei Drehbohrgeräte BG 39, jeweils mit Verrohrungsmaschine BV 2000.

Für die von Land auszuführenden Bohrungen auf dem Wasser wurde für jede der beiden Bohranlagen eine Plattform hergestellt, die ca. 4,00 m über die vorhandene Kaimauer auskragt. Das Gesamtgewicht der Plattform mit Bohrgerät, Verrohrungsmaschine, Bohrrohren und Ballast beträgt rund 300 t. Um das Bohrgerät von einer Bohrung zur nächsten umzusetzen, wird die gesamte Plattform auf Gleitschienen parallel zur Kaimauer mit hydraulischen Pressen verschoben. Dies wird jeweils während der Nacht ausgeführt, um den Tagesrhythmus der Bohrungen nicht zu unterbrechen.

Nach dem Abteufen der Bohrung mit Bohrdurchmesser 200 cm bzw. 180 cm bis 20,00 m unter Hafensohle werden die Tragbohlen in das Bohrrohr eingesetzt und die Bohrung an-

schließend mit Sand verfüllt. Im Zuge dieser Verfüllung wird das Bohrrohr rein statisch ohne jegliche Drehbewegung mit einer Zugkraft von rund 260 t gezogen. Auf jegliche Rotations- oder dynamische Bewegung des Bohrrohres wird beim Ziehen verzichtet, um die Lagegenauigkeit der Tragbohle zu gewährleisten. Diese Lagegenauigkeit muss bereits beim Abteufen der Bohrrohre und Einbau der Tragbohlen mit aufwändiger messtechnischer Überwachung gesichert werden.

Beim Abteufen der Bohrung wird extrem darauf geachtet, dass im Bohrrohr ständig ein Wasserüberdruck von mehreren Metern gegenüber dem schwankenden Elbe-Wasserstand vorhanden ist, um unter allen Umständen einen hydraulischen Grundbruch zu verhindern, der die Standsicherheit der vorhandenen Kaimauer gefährden würde.

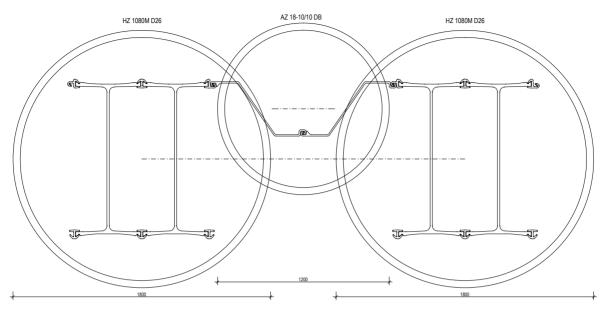
Eine besondere Schwierigkeit besteht bei den 54 Tragbohlen, die mit einer Neigung von 6° eingebaut werden müssen. Es erforderte besonders ausgeklügelte Führungseinrichtungen, um die Bohrrohre Ø 180 cm und Ø 200 cm, die während des Abteufens zu einer Länge von 40,00 m zusammengeschraubt werden und dann ein Gewicht von 60 t haben, lage- und neigungsgenau einzubringen.

Die präzise Positionierung der Tragbohlen unter Berücksichtigung der extrem schwierigen Einbaubedingungen fand große Aufmerksamkeit und Anerkennung der Fachwelt.



Großdrehbohrgerät BG 39





Draufsicht System Tragbohlwand

Auftraggeber:

ARGE PRIEN-HAGEMANN

Bauherr:

HPA Hamburg Port Authority

Geräte:

- 2 Großdrehbohrgeräte Bauer BG 39
- 2 St. BV 2000
- 2 St. Seilneigungsmesssystem
- Radlader JCB HT 456
- Radlader JCB HT 437

Mannschaft:

Ronni Althaus, Benjamin Ressl, Christian Neu, Maik Breuning, Pascal Hilberg, Björn Klotz, Alexander Cramm, Lars Küthe, Samardzic Ivic, Philipp Flender,

Leistungszeitraum:

Juli 2015 bis Dezember 2015

## Leistung:

Leisiong.					
Austauschbohrungen		Tragbohlenbohrung			
Stück		Stück			
52	17	34	20	16	
Durchmesser		Durchmesser			
Ø 120 cm	Ø 120 cm	Ø 200 cm	Ø 180 cm	Ø 180 cm	
Neigung		Neigung			
6 Grad geneigt	senkrecht	6 Grad geneigt	6 Grad geneigt	senkrecht	
OK Bohrung		OK Bohrung			
-10,00 mNN	-10,00 mNN	-10,00 mNN	-10,00 mNN	-10,00 mNN	
UK Bohrung		UK Bohrung			
-23,40 mNN	-23,40 mNN	-29,80 mNN	-29,80 mNN	-29,80 mNN	
Bohrtiefe		Bohrtiefe			
13,40 m	13,40 m	19,80 m	19,80 m	19,80 m	
OK Rohr		OK Rohr			
8,60 mNN	8,60 mNN	10,20 mNN	10,20 mNN	10,20 mNN	
Rohrlänge		Rohrlänge			
32,00 m	32,00 m	40,00 m	40,00 m	40,00 m	



# Ersatzneubau Freybrücke, Berlin

# Bohrpfahlgründung

Lutz Weigand, Bauleiter



Herstellung der Gründungspfähle für die Hilfsbrücke. Im Hintergrund die alte Freybrücke.

Die Freybrücke in Berlin überspannt die untere Havelwasserstraße (UHW) und ist Bestandteil der Bundesstraße B 2. Diese bildet als Ein- und Ausfallstraße in Ost-West-Richtung die wichtigste und am stärksten befahrene Verbindung zwischen den westlichen Stadtrandgebieten und dem Zentrum Berlins. Die Bogenbrücke mit einer Stützweite von 80 m und zwei Vorlandbrücken hat eine Gesamtlänge von insgesamt 158 m. Als wesentliche Gründungselemente werden die beiden Pfeiler auf jeweils zwölf Bohrpfählen (Ø 150 cm) bis zu 33 m tief gegründet. Die Widerlagergründung besteht aus jeweils zehn Bohrpfählen (Ø 150 cm) bis zu 30 m Tiefe.

Die alte Freybrücke wurde bereits 1911 erbaut und nach erheblicher Beschädigung durch Sprengung bzw. Bombentreffer im Zweiten Weltkrieg in den Jahren 1948 bis 1951 auf Anordnung der britischen Militärregierung wieder aufgebaut. Dabei kamen

im Wesentlichen die aus dem Flussbett geborgenen Brückenteile wieder zum Einsatz.

Im Zuge einer Brückenprüfung im Jahr 2008 wurden an dem Bauwerk schwere Mängel festgestellt, sodass ein Ersatzneubau der Brücke erforderlich wurde. Um das erhebliche Verkehrsaufkommen auch während der Baumaßnahmen bewältigen zu können, wurde als Vorabmaßnahme im Jahr 2013 eine Behelfsbrücke parallel zur bestehenden Brücke errichtet. Diese aus einzelnen Segmenten bestehende Brücke wurde ebenfalls auf Bohrpfählen Ø 150 cm in 30 m Tiefe gegründet.

Nach der Fertigstellung und Inbetriebnahme der Hilfsbrücke konnte mit den Abbrucharbeiten der alten Freybrücke begonnen werden. Um den eng gesteckten Terminplan einzuhalten, begannen bereits kurz nach der Entfernung der Vorlandbrücken und des Belags die Gründungsarbeiten an der Ostseite der Brü-



cke. Drei wesentliche Aspekte für die Herstellung der Pfahlgründung mussten bereits bei der Planung für die Hilfsbrücke und den Ersatzneubau der Freybrücke berücksichtigt werden:

- Die beengten Platzverhältnisse aufgrund der bis dicht an die Brücke reichenden Bebauung und die unmittelbare Nähe der vorhandenen zu den neuen Brückengründungen
- die in Teilbereichen nicht für die Belastung durch die Bohranlage ausreichende Uferbefestigung sowie
- die im Baugrund eingelagerten, teilweise sehr m\u00e4chtigen, weichen Torflagen.

#### Platzverhältnisse

Bei der Planung der Pfahlstandorte war eine sehr enge Abstimmung zwischen Planer, Bauherr, AG und Spezialtiefbauer erforderlich. Die eingesetzte Gerätetechnik, bestehend aus einer Drehbohranlage BG 39 mit Verrohrungsmaschine BV 2000, setzte der Anordnung der Pfähle enge Grenzen, die planerisch berücksichtigt werden mussten. Da die Hilfsbrücke unmittelbar neben der alten Freybrücke errichtet wurde, war es erforderlich, einen detaillierten Herstellungsablauf mit genauer Festlegung der Gerätestandorte zu erstellen, um bereits in einem frühen Stadium der Planung auftretende Probleme zu erkennen und entsprechende Lösungen zu erarbeiten.

Auch die Tatsache, dass die Gründungspfähle in unmittelbarer Nähe zu den bereits bestehenden Gründungselementen der alten Freybrücke hergestellt wurden, führte zu erhöhten Anforderungen bei der Herstellung: Eine Beeinflussung der nicht so tief reichenden Altgründung und eventuell daraus resultierende Schäden an dem Bestandbauwerk musste unbedingt vermieden werden.

Zu den ohnehin schon sehr beengten Platzverhältnissen speziell auf der östlichen Havelseite kam erschwerend hinzu, dass die mitten durch das Baufeld verlaufende Zufahrt zu einem an der Havel gelegenen Bootsbetrieb ständig offen gehalten werden musste, um die Anlieferung und Abholung der Boote nicht zu beeinträchtigen. Die Anlieferung der aus jeweils zwei Teilen bestehenden Bewehrungskörbe musste "just in time", entsprechend dem exakt geplanten Bauablauf erfolgen, damit es zu keinen Verzögerungen bei der ohnehin knapp kalkulierten Bauzeit kam.

#### Uferbefestigung

Die Uferbefestigung im Bereich der Hilfsbrücke war nicht geeignet, um die hohen Gesamtlasten bei der Pfahlherstellung – bestehend aus dem Eigengewicht der Bohranlage mit Verrohrungsmaschine und den zusätzlich auftretenden Rückzugkräften

beim Ziehen der Bohrrohre – aufzunehmen. Daher mussten im Vorfeld der Arbeiten zusätzliche Spundwände eingebracht und eine Vorschüttung in die Havel eingebaut werden. Eine Rückverankerung der Spundwand war indes nicht möglich, da die Anker geometrisch nicht zwischen den Gründungspfählen anaeordnet werden konnten.

## Bodenaufbau

Im Bereich zwischen drei und acht Meter unter Gelände steht im Baufeld eine sehr weiche Torfschicht an. Für die geplante Bohrpfahlgründung hatte dies unmittelbare Konsequenzen:



Gründungspfähle für die Behelfsbrücke dicht an der alten Brücke



Durch den Einbau spezieller Textilhülsen wurde das Verlaufen des Pfahlbetons in den Torfschichten und eine unkontrollierte Verdickung verhindert.

Um zu vermeiden, dass bei der Herstellung der Bohrpfähle der Pfahlbeton in diesen Bereichen verläuft und es zu unkontrollierten Verdickungen der Pfähle kommt, war in der Ausschreibung ursprünglich der Einbau von Stahlhülsen vorgesehen. Diese Maßnahme hätte jedoch herstellungsbedingt in einer Verringerung des Pfahldurchmessers resultiert. Als technische Lösung, die sowohl die Umfangsvergrößerung verhindert wie auch die Beibehaltung des vorgesehenen Querschnitts ermöglicht, wurden im Bereich der Torfschicht Textilhülsen verwendet. Auch wirtschaftlich bietet diese Lösung erhebliche Vorteile gegen-

über den ursprünglich vorgesehenen Stahlhülsen. Die speziell für diesen Einsatz konfektionierten Textilhülsen wurden im Zuge des Bewehrungseinbaus über den Bewehrungskorb gezogen und an vorher am Korb angebrachten Bügeln befestigt. Der tatsächliche Betonverbrauch bei der Herstellung der Pfähle wie auch die im Anschluss durchgeführten Integritätsmessungen haben den Erfolg dieser gewählten Variante bestätigt.

Für die Herstellung der neuen Uferspundwand im Bereich der Freybrücke musste als Vorabmaßnahme die Trasse auf der Westseite durch Bodenaustauschbohrungen Ø 130 cm als überschnittene Bohrungen beräumt werden. Um den engen Terminplan einhalten zu können, wurde für diese Arbeiten eine zusätzliche Bohranlage eingesetzt. Im Zuge dieser Maßnahme mussten in Teilbereichen die alten Brückenpfeiler aus Ziegelmauerwerk ausgebohrt werden. Darunter befanden sich jedoch noch massive Stahlteile, die aus den vorhandenen Unterlagen nicht ersichtlich waren. Dieser Bereich konnte nur unter Einsatz spezieller Bohrwerkzeuge und entsprechend angepasstem Bohrverfahren beräumt werden.

Unsere Bohrmannschaft mit Polier Benjamin Ressl, Maschinenfahrer Christian Neu und den Facharbeitern Christian Petzold und Alexander Cramm schaffte es, die Gründungsarbeiten sowohl für die Hilfsbrücke wie auch für den Ersatzneubau der Freybrücke in enger Zusammenarbeit mit allen Projektbeteiligten erfolgreich auszuführen, sodass der Ersatzneubau der Freybrücke zügig voran geht und die neue Brücke bald in Betrieb genommen werden kann.



Gründungspfähle für die neue Brücke



# Deutsche Edelstahlwerke, Witten

# Neubau Wärmebehandlungslinie

Jan Weigand, Bauleiter



Baustellenübersicht in der Halle der DEW in Witten

Die Deutsche Edelstahlwerke (DEW) haben mit den Bauarbeiten für eine neue Abschrecklinie im Wittener Walzwerk begonnen. Bis Sommer 2016 will der Hersteller und Verarbeiter von Spezialstahlprodukten eine in die Walzlinie integrierte Wärmebehandlungslinie und Abschreckstrecke installieren. Dafür investiert das Tochterunternehmen der Schmolz & Bickenbach Gruppe rund 17 Mio. Euro.

Sobald die Linie in Betrieb ist, können die Edelstahlwerke die nach dem Walzen im Produkt vorhandene Wärme nutzen um durch gezieltes Abkühlen/Abschrecken des Stahles auf einer neuen Kühlstrecke die gewünschten Werkstoffeigenschaften einzustellen.

Da das Projekt während der laufenden Produktion zu realisieren war, mussten Teile der Lagerhaltung und Produktionsbetriebe in andere Hallenbereiche verlegt werden. Nach der Bereinigung des Baufeldes und der Herstellung der Arbeitsebenen konnte Ende Juli mit den Spezialtiefbauarbeiten begonnen werden.

Für die Herstellung von ca. 520 m² Baugrubenverbau mit-

tels überschnittener Bohrpfahlwand Ø 880 mm und 18 Stück, 12,60 m tiefe Gründungspfähle wurde wegen der beschränkten Hallenhöhe eine angemietete Bauer BG 18 H LowHead eingesetzt. Die freie Höhe zwischen Bohrplanum und Dachbinder betrug max. 14,30 m.

Zeitgleich mit der Herstellung der Bohrpfahlwand wurde im angrenzenden Baufeld ca. 470 m² Spundwandverbau hergestellt, in dessen Schutz anschließend ca. 600 stgdm duktile Gusspfähle als Gründungspfähle für den neu zu erstellenden Hubbalkenhofen gerammt wurden. Hier konnten wir mit der Vielseitigkeit unseres CAT 336 als Trägergerät punkten.

Die Spundwand wurde mit Seitengrifframme Movax SPH80 einvibriert und die Gusspfähle mit Hydraulikhammer HM 1500 eingerammt. Die Arbeiten wurden im vereinbarten Zeitrahmen abgeschlossen.

Bauherr:

Deutsche Edelstahlwerke GmbH, Witten



Spundverbau/Duktile Gusspfähle

## Auftraggeber:

W. Hundhausen Bauunternehmung GmbH, Siegen

#### Leistung:

- 520 m² überschnittene Bohrpfahlwand,
   Ø 88 cm in Tiefen bis zu 10 m
- 18 St. Gründungspfähle Ø 88 cm bis in Tiefen von 12,60 m
- 350 lfdm temporäre Injektionsanker
- 600 stgdm duktile Gusspfähle 170 x 9,0 mm
- 470 m² Spundwand mit Vergurtung für eine Baugrubentiefe von 5,60 m
- 110 stdgm Mikropfähle aus GEWI Ø 50 mm SKS für die Gründung eines Kaminfundamentes

#### Geräte:

- Bohranlage Bauer BG 18 H Low Head
- Rammanlage CAT 336 W mit Moxax SPH 80 und HM 1500
- Kompaktbagger JCB 8085 mit Erkat-Fräse
- Radlader JCB HT 427

## Mannschaft:

BG 18: Manuel Brüssler, Markus Klein, Wolfgang Mosch, Pascal Hilberg

CAT 336: Gerald Kunz, Sven Nawroth, Zuhdija Beculic

#### Leistungszeitraum:

August 2015 bis Oktober 2015



wie so oft: es ist sehr eng





fertige Pfahlwand

# Hangsicherung und Verschiebung der Straßenführung

# B62 Kronprinzeneiche Netphen

Ringo Hendrich, Bauleiter

Industrie und Pendler im Wittgensteiner Land stöhnten auf, als die B62, wichtigste Verkehrsader für das Wittgensteiner Land zur Autobahn, im Bereich zwischen Kronprinzeneiche und Lützel für fast ein Jahr halbseitig gesperrt und der Verkehr nur noch einspurig mit Ampelregelung geführt wurde.

Der talseitige Steilhang, an dessen Fuß die Bahnlinie Kreuztal – Erndtebrück verläuft, drohte abzurutschen. Die gesamte Straße musste auf einer Länge von fast 200 m in den bergseitigen Hang verschoben werden. Für die dabei entstehende sehr hohe bergseitige Böschung wurde eine Stützwand erforderlich, die als überschnittene Bohrpfahlwand mit rückwärtiger Verankerung geplant und ausgeschrieben wurde.

Den Auftrag über die gesamte Maßnahme erhielten wir in ARGE mit der Firma Herzog, Niederlassung Bad Berleburg, wobei der ARGE-Partner den Erd- und Straßenbau ausführte und wir die Bohrpfahlwand einschließlich Verankerung.

Die bergseitige Fahrbahnhälfte musste während der gesamten Baumaßnahme für den Verkehr frei bleiben. Deshalb wurde ca. 5 m über dem ursprünglichen Straßenniveau im bergseitigen Hang eine ca. 7 m breite Berme angelegt, von der aus die Pfähle gebohrt wurden. Wegen der direkt im Anschluss an die Herstellung der Pfahlwand nachlaufenden Erd- und Straßenbauarbeiten war das Andienen der Bohranlage nur von einer Seite aus möglich. In Verbindung mit den örtlichen Verhältnissen ergab sich hieraus eine sehr schmale Arbeitsebene mit den typischen Herausforderungen einer Streckenbaustelle.

Kritisch für die Bohrarbeiten war ein Trassenabschnitt mit sehr schwer bohrbarem Fels. Dank der von Anfang an zweischichtig betriebenen Baustelle konnten die Arbeiten dennoch termingetreu abgewickelt werden.

Für die Verankerung der Pfahlwand hatten wir einen Sondervorschlag mit Dauerlitzenankern vorgelegt, der auch beauftragt und ausgeführt wurde. Zur Überwachung der Ankerkräfte wurden in definierten Messquerschnitten Ankerkraftmessdosen installiert.

Während der Bohrarbeiten war die Baustelle im Durchschnitt mit 4 Mann pro Schicht besetzt. Wegen des zweischichtigen Be-



Bohrschablone



Oberhalb der Fahrbahn

triebes über mehrere Monate, der auch während der Ferienzeit nicht unterbrochen werden durfte, waren im Laufe der Bauzeit auf dieser Baustelle insgesamt 20 Mitarbeiter aus unserem Unternehmen eingesetzt.

## Auftraggeber:

Landesbetrieb Straßen NRW, Niederlassung Südwestfalen



Felsbohrung



Bohrtrasse

Leistung:

166 Bohrpfähle Ø 88 cm in Tiefen bis zu 10 m, mithin 146 lfdm aufgelöste Bohrpfahlwand sowie zweilagige Rückverankerung mit 134 Dauerlitzenankern in Längen bis 13,50 m, mithin 1.450 lfdm

#### Geräte:

- Bohranlage BG 20
- Radlader HT426
- Minibagger JCB 8055
- Ankerbohrgerät KR806
- Verpressstation MPS100

## Vornehmlich eingesetztes Personal:

Ronni Althaus, Ralf Treude,
Harald Brückmann, Manuel Brüssler,
Dennis Simon, Volker Ohrndorf,
Maik Breuning, Udo Isbert, Maik Schröder,
Thomas Berens, Björn Klotz, Marcel Bähr,
Nico Gronau, Christian Schlabach, Pascal
Hilberg, Danny Burgmann, Mato Prgomet,
Peter Klein, Markus Alberts, Philipp Flender

Leistungszeitraum eigene Arbeiten:

• April 2015 bis November 2015



# **Umspannwerk Mecklar**

# Neubau einer gasisolierten Schaltanlage

Philipp Terzyk, Bauleiter



freigelegte Bohrpfalwand

Der Netzbetreiber TenneT TSO GmbH baut eine neue gasisolierte 380 kV-Schaltanlage. Das Baugelände liegt an einem Hang. Um eine horizontale Baufläche zu erhalten, wurde auf der Bergseite eine Stützwand mit einer Höhe von ca. 7 m bis



Injektionsanker bohren

11 m erforderlich, die wir als überschnittene Bohrpfahlwand mit rückwärtiger Verankerung herstellten.

Statik und Ausführungspläne erstellte unser technisches Büro in Münster.

Die Achslänge der Pfahlwand beträgt 251 m. Sie besteht aus 251 Pfählen Ø 120 cm in Längen von 12 m bis 26 m (insgesamt 3000 m), verankert mit 182 Permanent-In-

jektionsankern mit Einzellängen bis 62 m.

Eingesetzt waren 2 Drehbohrgeräte (BG 28H und BG 24H), 2 Radlader JCB HT 427, 2 Minibagger und 1 Ankerbohrgerät KR 806 mit Misch-Pump-Station MPS 100 E-B.

Während der Bauzeit von Februar bis August 2015 waren auf der Baustelle die Poliere Ralf Treude, Christopher Lorenz, Manuel Brüssler und Harald Brückmann. Die Bohrgeräte führten Volker Ohrndorf und Markus Klein mit Ihrer Mannschaft Maik Schröder, Philipp Flender und Pascal Hilberg.

Auftraggeber:

W. Hundhausen Bauunternehmung GmbH

Bauherr:

TenneT TSO GmbH



# Streckennetzerweiterung Straßenbahn Mainz "Mainzelbahn"

# Stützwand zur Sicherung eines Höhenversprungs

Philipp Terzyk, Bauleiter



Einbringen der Verbauträger

Im Zuge der Streckennetzerweiterung der Mainzer Straßenbahn "Mainzelbahn" haben wir im Bereich der 4-spurigen Saarstraße einen 3,5 m hohen Geländesprung mit einer Spundwand als Dauerbauwerk gesichert.

Um die im späteren Betrieb entstehenden Kräfte resultierend aus dem Straßenbahnverkehr aufnehmen zu können, wird der sichtbare Teil der Spundwand mittels einer "Totmannankerkonstruktion" gehalten. Dazu wird die Spundwand, welche im späteren Betrieb der Straßenbahn den Geländesprung sichert, mittels GEWI-Ankern mit einer zweiten, parallel verlaufenden, später nicht mehr sichtbaren Spundwand verbunden.

Aufgrund der parallel laufenden Erdarbeiten und der sehr beengten Platzverhältnisse zwischen der vielbefahrenen Saarstra-Be und der Verbauachse war ein hoher planerischer und organisatorischer Aufwand erforderlich.

Für die Sicherung des Höhenvorsprungs wurden 324 Doppelbohlen (Typ Larrsen 603) und 23 Verbauträger (Typ HEB 300 – HEB 320) einvibriert. Es wurden 380 lfm Gurtung (Typ DU 280 – DU320) montiert. Für die Rückverankerung des sichtbaren Teils der Spundwand wurden 56 Totmannanker eingebaut. Für das Einvibrieren der Spundbohlen kam eine Rammanlage ABI TM 11/14 und ein Radlader JCB HT 427 zum Einsatz.



Spundwand im Kurvenbereich

Während der Bauzeit von Juli bis August 2015 waren Harald Brückmann, Stefan Farkas, Sven Nawroth und Joachim Schumann für alle anfallenden Arbeiten zur Herstellung der Spundwand zuständig.

Auftraggeber:

Bauunternehmung Albert Weil AG

Bauherr:

Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH



Mit Schotter überdeckte Totmannanker



# Auslandspraktikum in Portsmouth / England

vom 20. September 2015 – 17. Oktober 2015



Während meiner Ausbildungszeit als Industriekauffrau erfuhr ich mehrmals von dem Projekt "WINGS – Work Experience in Great Britian" der IHK Siegen.

In der Schule sowie im Unternehmen wurde für das Projekt geworben. Anfang dieses Jahres habe ich mich selbst, in Absprache mit Frau Spies, für das Programm beworben.

Nach einem Gespräch mit der zuständigen Mitarbeiterin der IHK und nach Bestätigung der britischen Partnerorganisation IBD stand fest, im Herbst dieses Jahres werde ich ebenfalls das Auslandspraktikum antreten.

Beim Vorbereitungstreffen der IHK lernte ich die anderen neun Gruppenmitglieder kennen. Wir bekamen noch wichtige Informationen von der IHK und jeder stellte ein kleines Referat über England vor.

Am 20. September 2015 war der große Tag gekommen. Nachmittags startete der Flug in Köln. Nachdem wir am Flughafen London Gatwick angekommen waren, nahmen wir den Gatwick Express Richtung Portsmouth.

Am späten Abend erreichten wir Portsmouth und wurden von einer Mitarbeiterin der englischen Organisation IBD in Emptang genommen. Einzeln wurden wir mit dem Taxi zu unseren Gastfamilien gebracht.

Am ersten Tag in England versammelten wir uns im Büro der IBD und wir erhielten eine kurze Einführung über Verhaltensregeln, die englische Kultur und weitere nützliche Tipps für unsere Zeit in England.

Am darauffolgenden Tag hatte ich meinen ersten Arbeitstag im englischen Gastbetrieb. Ich arbeitete für die Firma Repro Engineering Ltd in Waterlooville, die im Bereich CNC-Fräsen tätig ist. Es ist ein mittelständisches Unternehmen, das wie unseres seit Jahrzenten in Familientradition geführt wird.

Neben meinen kaufmännischen Aufgaben kontrollierte ich au-





Katharina Renner, 2. von links

Berdem die Endprodukte und bereitete die Produkte für den Versand vor. Zudem hatte ich die Möglichkeit, Außendienstmitarbeiter bei Kundenterminen zu begleiten sowie bei verschiedenen Konferenzen teilzunehmen.

Während meines Einblicks in die englische Berufswelt habe ich viel über das Geschäftsverhalten, die Kultur und die Sprache der Engländer erfahren.

Meine Arbeitskollegen in England waren immer freundlich und zuvorkommend und haben viel Interesse an uns Deutschen gezeigt.

Portsmouth hatte viele Freizeitaktivitäten zu bieten. Direkt am Hafen bestiegen wir den Spinnaker Tower, von dem wir einen Ausblick über ganz Portsmouth hatten. Bars, Restaurants und viele Einkaufsmöglichkeiten gab es in Hafennähe.

Jeder Stadtteil von Portsmouth bot etwas Schönes zu entdecken. In den vier Wochen, die ich in England verbracht habe, hat es nur an insgesamt drei Tagen geregnet und viele Tage hatten wir strahlend blauen Himmel mit viel Sonnenschein. Bei diesem tollen Wetter war es umso schöner an der Strandpromenade entlang zum Clarence Pier in Southsea zu spazieren.

An den Wochenenden besuchten wir die Städte Brighton, Southampton und Bournemouth. Wir fuhren auf die Isle of Wight und erkundeten die Insel.

Bei allen Unternehmungen hatten wir eine Menge Spaß und haben die Zeit in England sehr genossen.

Das Wohnen in einer Gastfamilie konnte ich mir anfangs nur schwer vorstellen. Aber meine Gastfamilie war sehr herzlich und ich habe mich sehr wohlgefühlt.

Wenn jemand die Möglichkeit hat, an einem Programm wie diesem teilzunehmen, sollte er die Chance nutzen.

Ich bin an der Herausforderung und an dem Unbekannten gewachsen und habe menschlich, kulturell und sprachlich viel für mein Leben gelernt und werde diese Zeit nie vergessen.

Vielen Dank an die Firma Demler, die mir diese Reise ermöglicht hat.

Katharina Renner





# Inside DEMLER-Männer & Frauen







## **Betriebsrat**

## Der Betriebsrat informiert

Stefan Kohlberger

## Zusammensetzung Betriebsrat

Vorsitzender: Stefan Kohlberger
 Vorsitzender: Ronni Althaus
 Schriftführer: Birgit Schmidt
 Beisitzer: Frank Hoffmann
 Beisitzer: Jörg Wünsche
 Jugend-/Ausbildungsvertretung: Anne Groß

#### ■ Prämie

Auch in diesem Jahr hat unser Chef unsere Langzeitarbeitszeitkonten und unsere Lohnshop-Karten wieder äußerst großzügig aufgefüllt. Für diese zusätzliche, freiwillige Arbeitgeberleistung an dieser Stelle im Namen der gesamten Belegschaft ein herzliches Dankeschön

#### ■ Lohnrunde 2015

Tarifrunde 2015 Lohn- und Gehaltserhöhung der Westlöhne 2,6% im Juni 2015.

Die Ostlöhne stiegen im Juni 2015 erstmals um 0,7 Prozent mehr als im Westen um 3,3%.

Die Umsetzung der tariflichen Regelung hat in unserem Betrieb zu keinerlei Problemen geführt.

## ■ Betriebsvereinbarungen

Der Betriebsrat konnte mit der Geschäftsleitung eine positive Einigung im Bezug auf Überstundenzuschläge in Verbindung mit der Monatsarbeitszeit finden.

An dieser Stelle sei mir der Hinweis erlaubt, mal daran zu erinnern, dass die Betriebsvereinbarung, die wir als Betriebsrat mit der Geschäftsleitung getroffen haben, auf jeden Fall über den tariflichen Regelungen steht! Dafür bekommen wir immer wieder großes Lob von der IG-Bau .

## ■ Ausbildung bei DEMLER

Der demografische Wandel hat mittlerweile auch Demler erreicht.

Auch hier setzt sich der Betriebsrat vermehrt ein, um einen starken Nachwuchs für unsere deutschlandweiten Baustellen zu gewinnen. Besonders gilt die Unterstützung von Ronni Althaus (ebenfalls Betriebsratsmitglied), der die Aufgabe als Ausbilder und Betreuer unser Lehrlinge übernommen hat.

#### ■Wenn mal nicht alles rund läuft...

...dann ist der Chef gefragt.

Und dabei haben wir ihn gerne unterstützt.

Besonders ging es um Personalanliegen, wo wir den Chef bei der Erarbeitung von Lösungen unterstützt haben und so für ein gutes Betriebsklima sorgen konnten.

## ■ AMS-Zertifizierung (Arbeitschutz mit System)

Der Betriebsrat hat auch nach der AMS-Zertifizierung an sehr vielen Sitzungen und Entscheidungen zum Thema Arbeitssicherheit teilgenommen sowie auf die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften im Betrieb und auf den Baustellen geachtet.

#### ■ Danke!!!!

An die Belegschaft für das entgegengebrachte Vertrauen in unsere Betriebsratsarbeit.

An unsere Geschäftsleitung für einen fairen Umgang miteinander.

An Frau Spies, für die gute Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat und für das Lösen von Fragen und Problemen unserer Mitarbeiter.

An die Gewerkschaft IG-Bau, die für alle Fragen ein offenes Ohr und stets Lösungen parat hatte.

Zu guter Letzt, ein Dank an die Kollegen vom Betriebsrat, die stets bemüht sind auch nach Feierabend sowie am Wochenende ihren Einsatz zum Wohle unserer Arbeitskollegen zu erbringen.

■ Für Tips, Anregungen, Sorgen und Probleme, Lob und Tadel erreicht ihr den Betriebsrat unter folgender E-Mail-Adresse

betriebsrat@demler.de

Natürlich auch wie gewohnt persönlich oder per Telefon! Alle Fragen, Anregungen oder Beschwerden werden zu 100% vertraulich behandelt!!!!!!



## Arbeitsschutz bei DEMLER

Seit gut 2 Jahren sind wir im Bereich Arbeitsschutz durch die BG Bau mit dem Logo AMS Bau zertifiziert.

Neben einem Online-Unterweisungssystem haben wir im Intranet eine Online-Plattform Arbeitsschutz erstellt. So sind alle Dokumente und Regelwerke stets für alle Mitarbeiter einsehbar.

Für Arbeiten im kontaminierten Bereich haben wir in Abstimmung mit unserem Arbeitsmediziner Dr. Schauerte vom Arbeitsmedizinischen Zentrum Siegen das Angebot unserer arbeitsmedizinischen Untersuchungen ausgeweitet. Dort werden auch die Vor- und Nachsorgeuntersuchungen beim Einsatz auf kontaminierten Baustellen durchgeführt.

Im neuen Jahr werden wir daran arbeiten, die Ganzkörper- bzw. Hand-Arm-Vibrationen bei Stemmarbeiten zu verringern. Weiterhin wird das Thema Augenschutz in der nächsten Zeit im Fokus stehen. Insgesamt hat das Thema Arbeitssicherheit bei uns höchsten Stellenwert, so dass wir guter Dinge sind, im nächsten Jahr, nach Ablauf der Gültigkeitsdauer von 3 Jahren, die erneute Zertifizierung zu erhalten.

# Neuer Ausbildungsberuf bei DEMLER

# Beton- und Stahlbetonbauer im Fachbereich Spezialtiefbau

Für die Ausbildung im Spezialtiefbau mussten unsere Lehrlinge bisher in das Ausbildungszentrum der Bauindustrie in Rostrup am Zwischenahner Meer.

Dort verbrachten sie einen großen Teil ihrer Ausbildungszeit auf der Lehrbaustelle mit Unterbringung in einem Internat, also weit weg von Zuhause. Das schreckte manchen Jungen ab, der sonst gerne zu uns gekommen wäre.

Ab diesem Jahr können unsere Lehrlinge im Ausbildungszentrum des Bauhandwerkes in Kreuztal-Fellinghausen und dem BerufskollegTechnik des Kreises Siegen-Wittgenstein als Beton- und Stahlbetonbauer mit Ausrichtung Spezialtiefbau ausgebildet werden.

### ■ Infos

www.awz-bau.de www.berufskolleg-technik.de

## **Unser Team**

## Freud & Leid

## ■ Jubiläum

Wir gratulieren:



- Jan Weigand, 01.10.2015
- Mato Prgomet, 12.11.2015
- Birgit Schmidt, 01.12.2015

#### ■ Nachwuchs

- Michelle-Carina Forrest & Ronni Althaus,
   Sohn Moritz Althaus, 03.12.2014
- Eva & Philipp Terzyk, Sohn Henner, 11.01.2015
- Bo Stroek & Benjamin Thees, Sohn Mattis, 14.07.2015
- Bianca & Ralf Treude,
   Tochter Leni, 14.08.2015
- Jacqueline Bensch & Markus Alberts,
   Sohn Leon Bensch, 17.10.2015

#### ■ Trauer

Am 16. Juli 2015 verstarb Martin Seidel, der seit dem Abschluss seines Ingenieurstudiums im Jahr 1965 bis zu seinem Eintritt in den Ruhestand, am 31.12.2000, als Bauleiter bei uns gearbeitet hat.

Martin Seidel hat mit fundiertem praktischem und theoretischem Fachwissen die Belange unserer Firma stets mit hohem persönlichen Einsatz vertreten. Er wird uns in ehrendem Gedenken unvergessen bleiben.



## **Unser Team**

# Personelle Veränderungen

## ■ Neueinstellungen

- Leon Bader, Facharbeiter, 29.06.2015
- Anna-Katharina Langemeyer, Assistentin, Büro Münster, 01.07.2015

## ■ Neue Lehrlinge

- Johanna Diehl, kaufm. Lehrling, 01.08.2015
- Tom Münker, gewerbl. Lehrling, 01.08.2015
- Mijo Matuzovic, gewerbl. Lehrling, 01.10.2015



# **HERZLICH WILLKOMMEN**

Wir wünschen allen neuen Kollegen und Kolleginnen viel Freude und Erfolg und hoffen auf eine gute und langjährige Zusammenarbeit.



# DEMLER SPEZIALTIEFBAU GMBH & CO. KG

Lahnstraße 92 D-57250 Netphen

Fon: +49 (0) 2738 608-0 Fax: +49 (0) 2738 608-130 info@demler.de · www.demler.de

#### **Impressum**

Herausgeber

DEMLER Spezialtiefbau GmbH & Co. KG

Redaktion

HAD

Layout

Claudia Kohlberger