BB kompakt

Balfour Beatty
Rail

Ausgabe 12/2014

BB-AKTUELL
Knoten Halle

BB-PROJEKT
Gotthard-Basistunnel

Weichenheizungen Bad Reichenhall + Hallthurm

Wehrhahn-Linie Düsseldorf

München Steinhausen

BB-INTERN
Kongress Signal + Draht

„Es gibt kein Vergangenes, das man zurücksehnen dürfte, es gibt nur ein ewig Neues, das sich aus den erweiterten Elementen des Vergangenen gestaltet."

Johann Wolfgang von Goethe

Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter,

mit dieser Dezemberausgabe der BBkompakt stehen das Weihnachtsfest und das neue Jahr vor der Tür.

Das Jahr 2014 war für uns alle nicht einfach. Der immer noch andauernde Verkaufsprozess, die laufenden Restrukturierungen und die effizienzsteigernden Maßnahmen haben uns alle neben dem laufenden Geschäft viel Kraft gekostet.

Der Verkauf des GB Fahrweg befindet sich zwischenzeitlich zwar auf der Ziellinie, bedarf aber bis zum Ende des Jahres noch den vollen Einsatz der beteiligten Abteilungen. Neben den Monteuren und Gleisbauern, die zwischen den Feiertagen arbeiten, werden auch viele Büros besetzt sein, um den Jahresabschluss zu bewerkstelligen. Die Anlaufphase der BB Gleisbau macht ebenfalls für viele Kolleginnen und Kollegen die Arbeit zwischen den Feiertagen notwendig.

Nach dem Verkauf ist vor dem Verkauf, das bedeutet, dass wir im neuen Jahr die Gespräche mit den Unternehmen wieder aufnehmen, die an den Bereichen Ausrüstung (Fahrleitung, 50 Hz, LST) und der Bahnenergieversorgung interessiert sind.

Hier hoffe ich, dass wir möglichst schnell auch diesen Schritt im nächsten Jahr erfolgreich abschließen können. Aber wie bereits erläutert, trifft der Käufer die Entscheidung, nicht der Verkäufer!

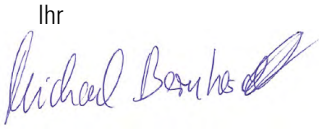
Das neue Jahr wird uns alle erneut fordern. Die Zurückhaltung der DB AG, trotz gesteigerter Finanzmittel weniger Fahrleitungsprojekte an den Markt zu geben, wird leider auch in 2015 bis ins Jahr 2016 anhalten. Das bedeutet für uns, es wird weiterhin einen starken Wettbewerb geben und wir müssen uns dieser Herausforderung durch verschiedene Maßnahmen zur Kostensenkung und des flexiblen Personaleinsatzes stellen.

In der Bahnenergieversorgung muss unser Hauptaugenmerk auf der Akquisition der geplanten Projekte und deren effizienten Abwicklung liegen sowie der termin- und kostentreuen Entwicklung unserer Produkte.

Ihnen wünsche ich eine geruhsame Weihnachtszeit und einen guten Start in das neue Jahr. Erholen Sie sich gut über die Feiertage, damit wir zusammen mit Ruhe und Besonnenheit die Aufgaben des Jahres 2015 angehen können.

Ich würde mich freuen, wenn Sie in den Stunden der weihnachtlichen Besinnung auch an die Kollegen denken, die aufgrund von Arbeitsunfällen nicht bei ihren Familien sein können.

Ihr



Dr. Michael Bernhardt

INHALT

3 VDE 8.2 Knoten Halle
Betriebsrat Montagen

4/5 Gotthard-Basistunnel
Letzter Fahrdraht gezogen

6 Weichenheizanlagen in
Bad Reichenhall und Hallthurm

TracFeed® OSS Stromschiene
München Steinhausen

7 Wehrhahn-Linie Düsseldorf

Kündigung Zeitschriften

8 14. Internationaler Kongress
Signal + Draht

Geburtstage und Jubiläen

Impressum

VDE 8.2 Knoten Halle

Im September 2014 erhielt der Geschäftsbereich Ausrüstung den Auftrag für die Errichtung der Oberleitungsanlage und OSE für das Projekt „VDE 8.2 Knoten Halle VP 21 BA 2 und BA 5“ als Nachunternehmer der Jaeger Umwelt + Verkehr GmbH + Co KG in Bernburg.

Kanena

Leuchtturm

Hbf Halle

LSW am HP Messe

Die Leistungen betreffen sowohl die Oberleitungsanlage des Knoten Halle als auch die westliche Einfahrgruppe der ZBA Halle. Im Detail geht es um:

- Erstellen der Ausführungsplanung für die Bauzustände und den Endzustand
- Rückbau von 45 km Kettenwerk, 69 Quertragwerken und mehr als 250 Oberleitungsmasten
- Neubau von:
  - 580 Stück Gründungen
  - 550 Stück Oberleitungsmaste
  - 144 Stück Mehrgleisausleger
  - 27 Querfelder
  - 69.640 m Kettenwerk Re 100
  - 4.330 m Kettenwerk Re 200
  - 5.000 m Umbau von Kettenwerken
  - 99 Stück Masttrennschalter
  - 615 m Bahnenergieleitung
  - 21.395 m Verlegung und Anschluss von Steuerkabeln

Diese werden in verschiedenen Bauzuständen geliefert und gebaut und müssen mit den Leistungen des Generalunternehmers für Gleisbau, Tiefbau, konstruktiven Ingenieurbau, Kabeltiefbau, elektrische Energieanlagen und Anlagen der Telekommunikation koordiniert und integriert werden. Die erste Ausführungsplanung wurde zur Prüfung und Baufreigabe bei der DBPB eingereicht. Die Arbeiten auf der Baustelle beginnen am 12. Januar 2015 mit Gründungsleistungen für den Bauzustand 5.0. Laut Vertrag müssen die Leistungen am 24. November 2016 fertiggestellt sein.

Karen Reimann, Projektleiterin für GB Ausrüstung, Berlin

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

das Jahr 2014 neigt sich dem Ende zu und auch dieses war ein schwieriges und unruhiges Jahr. Über allem hing stets die Verkaufsabsicht des Unternehmens, was uns dann auch in 2015 weiter beschäftigen wird, zumindest was die Bereiche Ausrüstung (also Fahrleitung) und Signal angeht. Im November konnte der Verkauf der Bereiche Fahrweg (Gleisbau), JumboTec und Österreich zum 31.12.2014 verkündet werden. Aber auch die wirtschaftliche Gesamtsituation des Unternehmens beschäftigte die Betriebsräte und so mussten Mitte des Jahres die Verhandlungen zur Restrukturierung geführt werden. Auf einigen Nebenschauplätzen gab es Verhandlungen, bei denen die Betriebsräte unter schwierigsten Bedingungen das aktuell Bestmögliche erzielen konnten. Der absolute Tiefpunkt im Bereich der Montage wurde mit dem tödlichen Unfall des Kollegen Thomas (Jumbo) Klotzbach erreicht. Ihm wollen wir alle ein ehrendes Andenken bewahren und auch seiner Familie in dieser schwierigen Zeit gedenken.

Viele Monteurskollegen werden mal wieder innerhalb der Betriebsruhe arbeiten. Alljährlich wird die Regelung zur Betriebsruhe ausgehebelt. In allen mir bekannten Fällen habe ich bei den Kolonnenführern nachgefragt und mich vergewissert, dass die Kollegen freiwillig in dieser Zeit arbeiten. Meine Hoffnung und auch meine Erwartung ist, dass sich das Unternehmen hierfür erkenntlich zeigen wird.

Die Aussichten für 2015 stimmen die Betriebsräte nicht sehr zuversichtlich. Die Auftragslage ist so schlecht wie seit zehn Jahren nicht mehr. Bereits jetzt wurde uns mitgeteilt, dass in verschiedenen Bereichen keine Auslastung vorhanden ist und in großem Ausmaß Zeitguthaben und Urlaub abgebaut werden müssen. Wir hoffen, dass wir schadlos durch diese Zeit kommen – ohne Maßnahmen, wie sie 2004 getroffen wurden.

Wir wünschen allen Kolleginnen und Kollegen sowie deren Familien einen guten Rutsch und ein gesundes und glückliches neues Jahr 2015.

Mark Siepen, Betriebsratsvorsitzender Montagen, Bochum

Gotthard-Basistunnel: ein Jahrhundertprojekt – erfolgreich gestaltet

Zeit für eine kleine Feier und ein Resümee von Martin Solka, Projektleitung ARGE 16,7 Hz, Transtec Gotthard.

Etwa 2.860 Tragwerke wurden verbaut, 4 x 114 km Feeder und 3 x 114 km Erdseil gezogen. Damit sind die Fahrleitungsarbeiten im Gotthard-Basistunnel termingerecht und in herausragender Qualität „auf Kurs". Mit rund 57 km Länge, bestehend aus zwei Röhren, etlichen Verbindungsstollen und zwei Überleit- bzw. Multifunktionsstellen bildet der Gotthard-Basistunnel den längsten Eisenbahntunnel der Welt.

Neben den außergewöhnlichen technischen Herausforderungen galt es zusätzlich, die Anforderungen aller beteiligten Unternehmen zu berücksichtigen, um einen reibungslosen Ablauf der notwendigen Arbeiten zu gewährleisten. Balfour Beatty Rail und Kummler+Matter, verantwortlich im Teilsystem Energie für den Funktionsnachweis Fahrstrom 16,7 Hz, sind im Speziellen für folgende Leistungen verantwortlich: übergeordnet LP 5x Fahrstromversorgung; dazugehörig LP 50 Fahrleitungsanlage, LP 51 Schaltanlagen 16,7 Hz, LP 52 Leittechnik 16,7 Hz und LP 53 Erdung/Rückleitung (aller Gewerke).

Nicht nur durch den Teamgedanken, der von allen Kollegen gelebt wurde, konnte diese bedeutende Zwischenetappe – der letzte Fahrdrahtzug – termingerecht und in hervorragender Qualität fertiggestellt werden. Entscheidend war ebenfalls das außergewöhnliche Know-how aller Beteiligten. Beispielsweise mussten die Konstrukteure aufgrund des kleinen Tunnelquerschnitts auch hohe mechanische Belastungen der Bauteile durch Staudrücke und schwierige klimatische Bedingungen, wie ca. 40 °C und 70 % Luftfeuchtigkeit, berücksichtigen. Aufgrund der relativ engen Verhältnisse in den Hauptröhren kommen spezielle, extra für dieses Projekt konzipierte Bauzüge für Montagearbeiten zum Einsatz, die entsprechend der auszuführenden Arbeiten zusammengestellt werden. Diese Bauzüge

Am Dienstag, den 11. November 2014, wurde der letzte Fahrdraht gezogen!

erreichen dabei Längen von bis zu 100 m, mit jeweils festen Bestandteilen wie Stromgenerator, Werkstatt und Aufenthaltscontainer.

Jeder Tag erforderte aufs Neue von der Bauleitung eine kleine logistische Meisterleistung, damit alle Beteiligten Hand in Hand arbeiten konnten. Hier mussten zum Beispiel die vorgesehenen Tätigkeiten von den einzelnen Unternehmen spätestens drei Wochen vor Beginn angemeldet werden.

Im Jahr 2013 waren besondere Anstrengungen erforderlich, um wieder „in die Spur" zu kommen. Aufgrund von organisatorischen und Qualitätsproblemen innerhalb der ARGE 16,7 Hz mit neun Wochen Verzug gestartet, wurden in einem Workshop alle Schwachstellen erkannt, die Aufgaben innerhalb der Projektleitung neu verteilt und Maßnahmen eingeleitet. Unter anderem erfolgte die Einführung einer Materialdatenbank zum fristgerechten Abruf der Komponenten und eines ergänzenden internen Terminprogramms mit Ressourcensteuerung zur Überwachung des Arbeitsfortschrittes. Zusätzliche Mitarbeiter, Montagefahrzeuge und Werkzeuge wurden erforderlich. Wie sich bald herausstellte, fruchteten die oben genannten Maßnahmen.

Der Terminverzug wurde aufgeholt und die Qualitätsprobleme behoben.

Bis zur Übergabe an den Betreiber, die Schweizerische Bundesbahn (SBB), bleibt noch einiges zu tun. Dazu zählen Restarbeiten im Tunnel, Arbeiten an den Zulaufstrecken im Norden und Süden mit einem Umfang von ca. 40 Kettenkilometern und der Aufbau der Schaltposten in Rynächt und Pollegio. Zusätzlich müssen die Systemdokumentationen, Pläne des ausgeführten Bauwerks und Schulungsunterlagen erstellt und aufbereitet werden. Schließlich muss ein Antrag auf Testbetrieb des Gotthard-Basistunnels gestellt werden. Nach der geplanten Inbetriebsetzung am 1. Oktober 2015 und dem sich anschließenden Testbetrieb ist die Funktionsfähigkeit des kompletten Fahrstromsystems nachzuweisen. Ziel ist die mangelfreie Abnahme am 31. Mai 2016.

Wir sind zuversichtlich, dass wir neben unserer termin- und qualitätsgerechten Fertigstellung zwei weitere große Ziele mit dem Bau des Gotthard-Basistunnels erreichen werden. Zum einen wird eine Fahrzeitverkürzung zwischen Zürich und Mailand von gut einer Stunde auf 2.40 h erreicht, zum anderen wird die entstehende Verlagerung des Schwerlastverkehrs von der Straße auf die Schiene einen spürbar positiven Effekt auf unsere Umwelt und damit auf zukünftige Generationen haben.

Erneuerung Weichenheizanlagen in Bad Reichenhall und Hallthurm

Ende Juli 2014 hat Balfour Beatty Rail den Auftrag von der DB Netz AG zur vollständigen Erneuerung der elektrischen Weichenheizanlagen und deren Steuerung an den Bahnhöfen Bad Reichenhall und Hallthurm im Berchtesgadener Land erhalten.

Unser Auftrag lautete, sieben Weichenheizungen auszutauschen, ein Betonschalthaus mit einem Transformator und einer intelligenten Whz-Verteilung auszurüsten und aufzustellen sowie die Stellwerke mit je einer Zentraleinheit und einer seriellen Bedieneinheit zu versehen.

Des Weiteren wurden wir beauftragt, einen mobilen Oberleitungsflachmast zu planen und zu erstellen. Dies geschah in Verbindung mit dem Fahrleitungsbaubüro Süd/München in hervorragender Zusammen- arbeit mit Herrn Friedrich und seiner Kolonne.

Das Wetter spielte uns Anfang Oktober in die Karten und die Herren Chmielus, Böhler und Krause wickelten die Baustelle innerhalb von 4 Wochen reibungslos ab. Hierzu ein herzliches Dankeschön an alle Projektbeteiligten für die erfolgreiche Abwicklung des Projektes im schönen Bad Reichenhall.

Marco Brüggemann, Projektleiter Projekte 50 Hz & Telekommunikation, GB Ausrüstung, Berlin

TracFeed® OSS Stromschiene München Steinhausen

Anfang November 2013 erhielten wir die Anfrage der Deutschen Bahn, eine Stromschiene über dem Gleis 102 mit der entsprechenden Steuerung in der Werkstatthalle München Steinhausen zu montieren.

Nach Verhandlung mit dem Einkauf der Bahn und dem eigentlichen Auftraggeber – Station und Service – erhielten wir den Auftrag am 8. Januar 2014.

Herr Tölle hatte nicht nur in der Angebotsphase mitgewirkt, sondern auch vor Ort die steuerungstechnischen Elemente angeklemmt. Von dem Steuerschrank aus werden u. a. die LED-EL 6 Signale inner- und außerhalb der Werkhalle, alle Türen der Aufgänge und das Einfahrtstor sowie das Überwachen der Spannung in der Stromschiene gesteuert. Dafür mussten vorher ca. 3.000 Meter Kabel in unterschiedlichen Dimensionen von Gunther Wolf und seinen Monteuren in den Kabelkanälen verlegt werden.

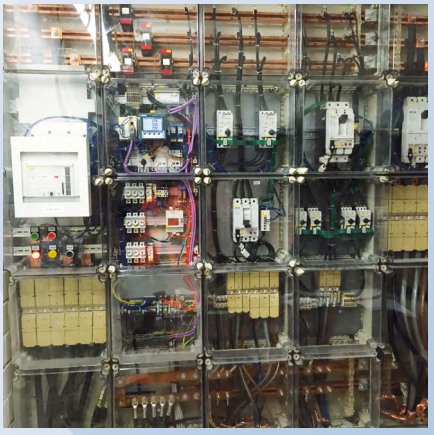
Eine Besonderheit der montierten 150 m langen Oberleitungsstromschiene war eine Steigung im Einfahrtsbereich von 400 mm auf einer Länge von 9 Metern, die zwei Biegungen im Aluminiumprofil erforderte, die für unsere Werkstatt in Neuaubing eine neue Herausforderung darstellten und letztendlich perfekt ausgeführt wurden.

Außer bei unserem Projektleiter Thomas Sonntag und Bauobermonteur Peter Grottke möchte ich mich bei allen anderen beteiligten Kollegen bei der erfolgreichen Umsetzung dieses Projektes – auch wenn nicht alles beim ersten Mal optimal umgesetzt werden konnte – bedanken.

André Pohlan, Vertrieb Fahrleitung, München

BB-PROJEKT

Wehrhahn-Linie Düsseldorf



Im September letzten Jahres wurde das Projekt „Wehrhahn-Linie Düsseldorf“ erstmals in der BBkompakt vorgestellt.

Seitdem hat sich einiges getan: Die Montagepläne für alle sechs U-Bahnhöfe sind nahezu vollständig freigegeben. In zwei der sechs Bahnhöfe konnten die Niederspannungsanlagen mitsamt der Netzleittechnik erfolgreich in Betrieb genommen werden. Die Tunnelinstallationen (Tunnelsteckdosen und -sicherheitsbeleuchtung sowie die Erdungsanlagen) sind so gut wie fertiggestellt. Die Inbetriebnahmen für die weiteren Bahnhöfe liegen voll im Zeitplan.

Die Herausforderung in diesem Projekt wird es sein, die kritischen Termine trotz der schwierigen Verhältnisse auf der Baustelle einzuhalten. Die verspätete Fertigstellung des Rohbaus, vor allem im U-Bahnhof Heinrich-Heine-Allee, verlangt einen stets optimierten und dynamischen Bauablauf. Als Schnittstellengewerk erbringen wir die Vorleistungen für diverse beteiligte Auftragnehmer. Dies erfordert eine enorme Zuverlässigkeit und Termintreue. In der Vergangenheit konnten wir unsere Ressourcen dem geforderten Bauablauf entsprechend bündeln und dynamisch einsetzen.

Den spannenden und herausfordernden Aufgaben, die uns bis zum voraussichtlichen Bauende im Dezember 2015 erwarten, sehen wir zuversichtlich entgegen.

Jens Assmann, Projektleiter Projekte 50 Hz & Telekommunikation, GB Ausrüstung, Bochum

BB-INTERN

Kündigung Zeitschriften

Seit mehreren Jahren versuchen wir, Einsparpotenziale zu finden und diese auch umzusetzen.

Die auf Balfour Beatty Rail abonnierten Zeitschriften stellen uns seit nunmehr über 3 Jahren vor eine besondere Herausforderung: Die Zeitschriften haben oft eine veraltete Abteilungszuordnung und/oder einen Ansprechpartner. Wenn z. B. Mitarbeiter das Unternehmen verlassen haben, wurden die Abos nicht weitergegeben und neuen Verantwortlichen zugeordnet. Auch ein Abteil- ungswechsel zog nicht automatisch die Mitnahme oder Kündigung einer Zeitschrift nach sich. Das Ergebnis war eher eine Zunahme von Bestellungen.

Um diesem „Abo-Dschungel“ Herr zu werden, haben wir uns entschlossen, konsequent alle Zeitschriftenabonnements zum Jahresende zu kündigen. Jetzt kommt bestimmt ein Aufschrei.

Keine Panik, wir haben auch eine Lösung für die Zukunft parat: Mit dem Dienstleister „Schweitzer Fachinformationen“ wurde vereinbart, dass wir jederzeit ein neues Abonnement für einschlägige Fachzeitschriften aufnehmen können, so dass alle wichtigen Informationen in den einzelnen Abteilungen lückenlos zur Verfügung stehen. Die Bestellung eines Abonnements erfolgt ausschließlich über die Abteilung Kommunikation & Marketing. Zudem sind wir mit den Verlagen hinsichtlich der Nutzung von Online-Archiven in Verhandlung. Gesetzestexte, arbeitsrechtliche Informationen und Normungsunterlagen sind von den Kündigungen unberührt geblieben.

Petra Schmidt, PA Vorsitzender der Geschäftsführung, Berlin

14. Internationaler Kongress Signal + Draht

Am 6. und 7. November fand in Fulda der diesjährige internationale Kongress Signal + Draht der gleichnamigen Fachzeitschrift statt.

Zu diesem Anlass trafen sich, wie auch schon in den letzten Jahren, fast 300 Vertreter namhafter Hersteller von Eisenbahnsicherungstechnik, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Planungsfirmen, Projektsteuerer, Aufsichtsbehörden, Forschungseinrichtungen und internationaler Eisenbahngremien.

Das Thema der Veranstaltung lautete heuer:

„Herausforderungen und Innovation bei der Realisierung von Projekten der modernen Leit- und Sicherungstechnik"

In den 16 Vorträgen wurden schwerpunktmäßig drei Themen behandelt und auch teilweise kontrovers diskutiert.

- Die Harmonisierung der signaltechnischen Strecken- und Fahrzeugausrüstung in den europäischen Ländern und insbesondere die Sicherstellung der Interoperabilität auf den transeuropäischen Korridoren. Hier wurde anhand von Beispielprojekten (u. a. Gotthard-Basistunnel, VDE 8 und Transitknoten Luxemburg) dargestellt, wie diese Harmonisierung vonstattengehen soll und welche Erfahrungen bisher in den unterschiedlichen Migrationsstufen gesammelt werden konnten. Das Zauberwort für die Strecken und Fahrzeuge heißt dazu „ETCS European Train Control System". Hier gilt es, die Systeme so zu gestalten, dass eine verzögerungsfreie länderübergreifende Betriebsführung zum Bahnalltag wird.
- Cross-Acceptance – Vereinheitlichung der Zulassungsverfahren und gegenseitige Anerkennung bereits in einem Land zugelassener generischer Produkte. Dies gewinnt aus zeitlichen Aspekten immer mehr an Bedeutung, da Zulassungsverfahren im herkömmlichen Sinne immer einen hohen zeitlichen und finanziellen Aufwand bedeuten.
- Als dritter Schwerpunkt kristallisierte sich die Datensicherheit in den elektronischen Steuerungsanlagen heraus. Dieser Aufgabenstellung muss durch die Nutzung IP-basierter Netzwerke und Protokolle bei der Gewährleistung sicherer Verkehrsverbindungen immer mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Zusammenfassend kann ich aus meiner Sicht sagen, dass die Bahnindustrie, die Aufsichtsbehörden und die Eisenbahnverkehrsunternehmen erhebliche Anstrengungen unternehmen müssen, um im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern auch in Zukunft bestehen zu können. **Erste Schritte sind getan, aber es bleibt in puncto Harmonisierung noch sehr viel zu tun.**

Uwe Etzold, GF Balfour Beatty Rail Signal GmbH, Staßfurt

GEBURTSTAGE

50. Geburtstag

03. Januar	Jürgen Bonn	BB West
22. Januar	Peter Pfeiffer	BB Südost
23. Januar	Harun Yavus	BB West
23. Januar	Frank Korth	Montage LST
30. Januar	Rüdiger Mayer	Abwicklung PS
30. Januar	Torsten Reich	Konstruktion

60. Geburtstag

23. Januar	Christian Schleider	BB Nordost
31. Januar	Herbert Grosse	Großgeräte

JUBILÄEN

25-jähriges Jubiläum

01. Januar	Stefan Stegmann	Vertrieb
01. Januar	Robert Ligresti	Commercial Fahrleitung
01. Januar	Jürgen Fromme	Großgeräte
15. Januar	Detlef Frank	BB West

35-jähriges Jubiläum

01. Januar	Hans-Dieter Haufe	BB Südost
07. Januar	Gerrit Grenz	BB Südost

IMPRESSUM

Herausgeber:
Balfour Beatty Rail GmbH

Garmischer Str. 35 · 81373 München
Tel. 089 41 999-0 · Fax 089 41 999-270

Verantwortlich für den Inhalt:
Dr. Michael Bernhardt, Tel. 030 45 30 56-210
Redaktionsteam:
Claudia Bode, Tel. 02234 18 49-43
Dorrit Isensee, Karin Kayser,
Petra Schmidt, Mirjana Sorda

Gestaltung und Realisation:
designhaus berlin
Allgemeine Daten:
Ausgabe: 12/2014
Gesamtauflage gedruckt & online: 1.900
Erscheinungsweise: monatlich

Alle Rechte sind
Balfour Beatty Rail GmbH vorbehalten.

Gedruckt auf FSC®-zertifiziertem Inapa Infinity Silk Papier, halbmatt gestrichen, holzfrei, weiß.

MIX Papier aus verantwortungsvollen Quellen FSC® C081792

Balfour Beatty ist eine eingetragene Marke der Balfour Beatty plc.