



AT&P INTERN 21

ARCADIS Trischler und Partner Hausmagazin, November 1998

Inhalt

- 2** Verjüngungskur für die Geschäftsführung
- 4** „Stiftung Bellevue“ tagte in Darmstadt
- 5** ARCADIS Grebner debütiert in Mainz
- 6** CERT eine neue Tochter von AT&P
- 8** Neue Projekte bei ARCADIS
- 10** Hansjörg Kaiser - erster IHK-Sachverständiger für Altlasten
- 11** Vorläufiges Ergebnis der Betriebsratswahl von AT&P-Region Süd
- 12** Funnel-and-gate in Karlsruhe
- 17** VAWS-Anlagenerfassung bei Mercedes-Benz Bremen
- 18** Anwohner drohte mit Hungerstreik
- 20** Personalnachrichten
- 24** Impressionen vom 1. ARCADIS Deutschland Rasencup 1998
- 27** Personalnachrichten AT&PC und der acd Vermessung
- 28** Was gibt es neues von Tschernobyl?
- 29** Eine Reise ins polnische Ruhrgebiet
- 31** Exkursion zum Tunnel Wandersmann

Part of a bigger picture ...



Neben vielen anderen Dingen wurde auch das Layout des Prospektmaterials im Zuge des "One-Firm-Concepts" für die ganze ARCADIS-Gruppe vereinheitlicht.

Als Maß aller Dinge gilt daher seit April 98 auch für AT&P die "ARCADIS CORPORATE IDENTITY GUIDELINE" (von ersten Spöttern auch bereits als "Blaue Bibel" bezeichnet).

war. Einer der Gäste, ein Mitarbeiter einer der zahlreichen Fremdfirmen, die das Werk mit aufgebaut haben, geleitete uns dann zum Standort des neuen Opel-Werkes, in dem in Kürze die ersten ASTRA Classics (das ist das alte Modell) vom Band laufen sollten. Auch wir waren - als Dienstleister - angetreten, unseren Teil zum Kuchen „Auto“ beizutragen, auch wenn es dabei „nur“ um die Entsorgung der Abfälle ging. Während nämlich die Versorgung des Werkes mit Blechen, Lacken, Motoren und sonstigen Anbauteilen bereits geregelt war, war die Entsorgung bislang vernachlässigt worden. Innerhalb kürzester Zeit sollte ein Entsorgungskonzept für den Standort erarbeitet und darauf aufbauend sollten Ausschreibungsunterlagen erstellt werden. Genau das hatten wir schon einmal für den deutlich komplexeren Produktionsstandort in Rüsselsheim getan. Der Auftrag hier wurde innerhalb von nur zwei Wochen nach der ersten kurzen Besprechung vergeben und ebenso zügig abgearbeitet.

Im Projekt wurde erstmals die Zusammenarbeit mit unserer polnischen Schwester Ekokonrem erprobt, denn wir brauchten Unterstützung in der schwierigen Interpretation des polnischen Abfallrechts. Pawel Dziedzic stieß für einen halben Tag zu uns, gab uns wichtige Hinweise und erarbeitete ein Kapitel zum polnische Abfallrecht für unseren Bericht.

Zweifellos, das äußere Erscheinungsbild des Automobilwerk zeigte eine beeindruckende Ähnlichkeit mit dem Pendant in Eisenach. Die Gebäude waren äußerlich bereits fertiggestellt und das Gelände wurde umlagert von unzähligen Bauwagen und Containern der vielen Fremdfirmen, die dem Werk und besonders den Fertigungseinheiten noch den letzten Schliff verpassen sollten.

Ohne halbtägige Sicherheitsbelehrung hätten wir keine Chance, auf das Gelände zu kommen, wurde uns von unserem Weggeleiter versichert. Also gingen wir rein. Und zwar durch irgendeinen Nebeneingang des erstbesten Bürogebäudes, da der Haupteingang wegen Bauarbeiten geschlossen

war. Wie viele Leute sich zu dieser Zeit auf dem Gelände befunden haben, ließ sich nicht sicher sagen, es mögen zwischen 500 und 2.000 gewesen sein. Arbeiter, Manager und Ingenieure aller Nationalitäten bewegten sich in einem wilden Getümmel in alle Richtungen durcheinander. Wir hatten uns mit Herrn Neumeier vom Einkauf verabredet, doch wo bloß? Jedenfalls, die erste Person, die wir befragten, wo finden wir denn ..., stellte sich plötzlich mit Herr Neumeier vor, so einfach ist das in Polen.

Und auch weiterhin lief alles außergewöhnlich glatt. Uns wurde ein Arbeitsplatz mit Steckdose für unsere Notebooks sowie mit Telefon- und Faxzugang zur Verfügung gestellt.

Wir bekamen einen detaillierten Werksplan – diesbezüglich waren wir von Rüsselsheim ganz anderes gewohnt – und nicht zuletzt wurden uns Essensmarken für die Kantine überreicht.

Vielleicht lag es daran, das man weitgereiste Gäste nicht lange warten läßt, vielleicht aber auch an der polnischen Mentalität, jedenfalls alle Termine, die wir vereinbarten, wurden prompt eingehalten. Alle benötigten Informationen selbst vertrauliche Unterlagen wie Verträge mit Dienstleistern wurden uns schnell und unbürokratisch zur Verfügung gestellt.

So haben wir in den 4 Tagen vor-Ort nicht nur die geplante Analysephase durchgeführt, sondern dazu noch fast die vollständigen Ausschreibungsunterlagen fertiggestellt.

Und abends hatten wir auch noch Zeit, uns die Altstadt von Gliwice anzusehen, unter Sonnen-Regen-Schirmen gemütlich und sehr günstig zu essen und das rege Treiben der polnischen Bevölkerung auf dem wunderschönen Marktplatz von Gliwice zu beobachten. Alles in allem, ein sehr erfolgreiches Projekt, das dem Globalisierungsgedanken wieder ein Stückchen Nahrung verschafft hat. Und daß wir den Sommer in Darmstadt verpaßt haben, na ja man kann halt nicht alles haben!

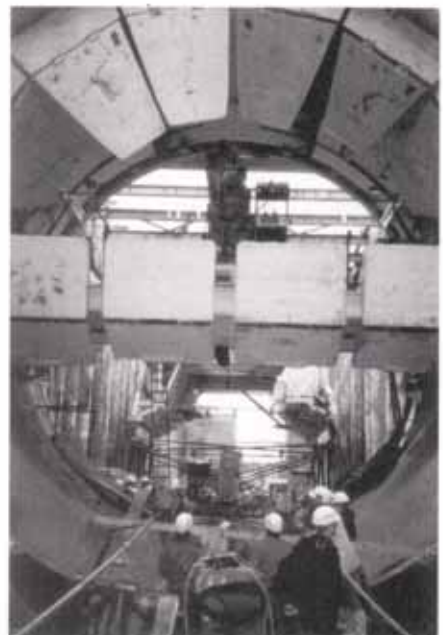
Wer sich noch mehr für den fachlichen Teil unserer Exkursion interessiert: Wir sind für alle Fragen offen.

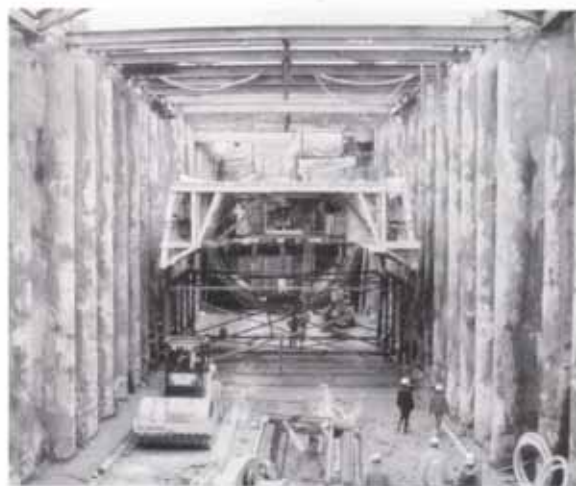
Schon wieder ein Tunnel ! Warum sind Tunnelbaustellen interessanter als andere ?

von Jürgen Schmitt und Alexander Jost

Für die Abteilung Numerik und Meßtechnik steht der Tunnelbau weit oben auf der Liste der auszubauenden Arbeitsgebiete. Nach dem Prüfauftrag zum Tunnel Frankfurter Kreuz wird derzeit durch AT&P die Prüfung des bergmännischen Teils des Tunnels Wandersmann Nord für das Eisenbahnbundesamt als geotechnischer Sachverständiger durchgeführt. Der Wandersmann Tunnel Nord wird im Los C der Neubaustrecke Köln/Rhein in geschlossener und offener Bauweise hergestellt. Die beiden Tunnelröhren haben eine Länge von ca. 800 m bzw. 1000 m und unterqueren südlich der Ortschaft Wallau die BAB A3.

Durch die Einladung eines ehemaligen TuPlers Chris Peter Meier, der





jetzt für die bauausführende Firma DYWIDAG arbeitet, war es möglich die Anfahrbaugrube sowie den Vortriebsschild mit dem die geschlossene Bauweise hergestellt wird, in einer Exkursion zu bestaunen. Nach dem Erfolg der ersten Tunnalexkursion zum Frankfurter Kreuz war die Motivation zur Teilnahme in der gesamten Abteilung trotz des Einsatzes von Freizeit sofort vorhanden und die Exkursion konnte kurzerhand am 13.10.1998 starten.

Nachdem sich die teilnehmenden Personen auf drei Autos verteilt hatten, ging das Abenteuer los. Pünktlich um 16.30 kamen fast alle Beteiligten auf der Baustelle an. Nur gewisse Frauen- und Herrenschaften, die sich auf der Suche nach der A 66 und des Tunnels trotz Anfahrtsskizze verfahren hatten und irgendwelche schnelleren Geheimwege benutzen mußten, wurden vermißt.

Nachdem auch die besonders schnellen Teilnehmer eingetroffen waren, konnte die Exkursion fast gestartet werden. Es gab nur noch ein paar unwesentliche Dinge zu klären. Neben der Frage, ob es nun das oder der Schild heißt, gab es bei einigen Teilnehmer aufgrund der Haarpracht und Kopfgröße Probleme beim Anpassen des Baustellenhelms. Ebenso war zu klären, inwieweit das vorhandene Schuhwerk inklusive des jeweiligen Benutzers in der Lage ist, die Exkursion zu überleben. Dabei stießen insbesondere die Schuhe von Frau Eva G.

und Nicole B. auf besonderes Interesse. Nach kurzer Begutachtung durch fachkundiges Baustellenpersonal wurden doch erhebliche Zweifel geäußert, daß mit Plateauschuhen und Sportschuhen eine Begehung der Baustelle möglich sei, ohne in den aufgeweichten Bodenschichten zu versinken und steckenzubleiben. Nach der Aussage „Wir brauchen keine Stiefel“ und daß es sich um altes Schuhwerk handle und deswegen ein Schadensfall für die weitere Benutzung untergeordnete Priorität besitze, konnte nun endlich mit der Exkursion begonnen werden. Nach einer kurzen Einführung zur Baumaßnahme durch Herrn Meier ging es sofort wieder in die Automobile zurück, um in den Bereich der nördlichen Baugrube zu fahren. Hier wurden Großbohrpfähle mit einem Durchmesser von 1,20 m für eine aufgelöste Bohrpfahlwand hergestellt. Durch eine vorgefertigte Schablone, die aus Beton bestand, wurde mittels eines Bohrgerätes, eines Bewehrungskorbes und ein bißchen Beton ein ca. 14 m langer Bohrpfahl hergestellt. Nach Herstellung der Bohrpfahlreihen wird die Baugrube schrittweise ausgehoben und zwischen den Bohrpfählen bewehrter Spritzbeton angebracht.

Danach ging es per Auto wieder zurück zur südlichen Baugrube, die bereits vollständig ausgehoben war und in der das Objekt der Begierde, der



aufgebaute Schild auf uns wartete. Angekommen an der südlichen Baugrube galt es zunächst, die extra für uns geschüttete Rampe aus Rupelton mit einer Neigung von 1:1 in die Baugrube herabzusteigen. Dabei erwies sich der lose geschüttete Rupelton für das zuvor angesprochene Schuhwerk als zäher Gegner. Unbeschadet unten in der Baugrube angekommen, konnte der Schild mit einem Durchmesser von 11,50 m bestaunt werden. Der Vortrieb erfolgt mit teilgestützter Ortsbrust, d.h. in der oberen Schildhälfte und an der Bühne, die sich in der Mitte des Schildes befindet, liegen Brustplatten gegen das Erdreich an. Die Brustplatten werden nur bereichsweise geöffnet, so daß der anzutreffende Rupelton abgegraben werden kann. Nachdem der Ausbruch erfolgt ist, wird der Schild durch hydraulische Pressen mit einer Kraft, die maximal 4200 kN betragen kann, in Vortriebsrichtung verschoben. Die Kraft von 4200 kN entspricht dem Gesamtgewicht von 4200 ca. 100 kg schweren Menschen, die der Erdbeschleunigung ausgesetzt sind. Im Bereich des Schildschwanzes des Schildes werden fünf Tübbinge, die aus Stahlbetonfertigteilen bestehen, eingelegt. Die Tübbinge bilden die temporäre Sicherung für den Tunnel. Im Schutze der Tübbinge erfolgt dann der Innenausbau.

In stiller Beteiligung des Vortriebschildes wurde in ausgeprägt fachlichen Gesprächen mit den vor Ort am Bau Beteiligten technische Details und Arbeitsabläufe besprochen. Nachdem sich gegen 19.00 Uhr zunehmend gurgelnde Magengeräusche bemerkbar machten, ging die Exkursion langsam dem Ende entgegen. Mit dem Gefühl, daß man sehr interessante Dinge gesehen und erfahren hat, machte man sich auf den Weg nach Hause.

Wer als interessierter Leser weitere Fragen zu Rupeltonen, Schildschwänzen und Tübbinge sowie geeigneten Baustellenschuhen hat, kann sich gerne vertrauensvoll an die Teilnehmer der Exkursion wenden. Die nächste Exkursion zum Tunnel kommt bestimmt !