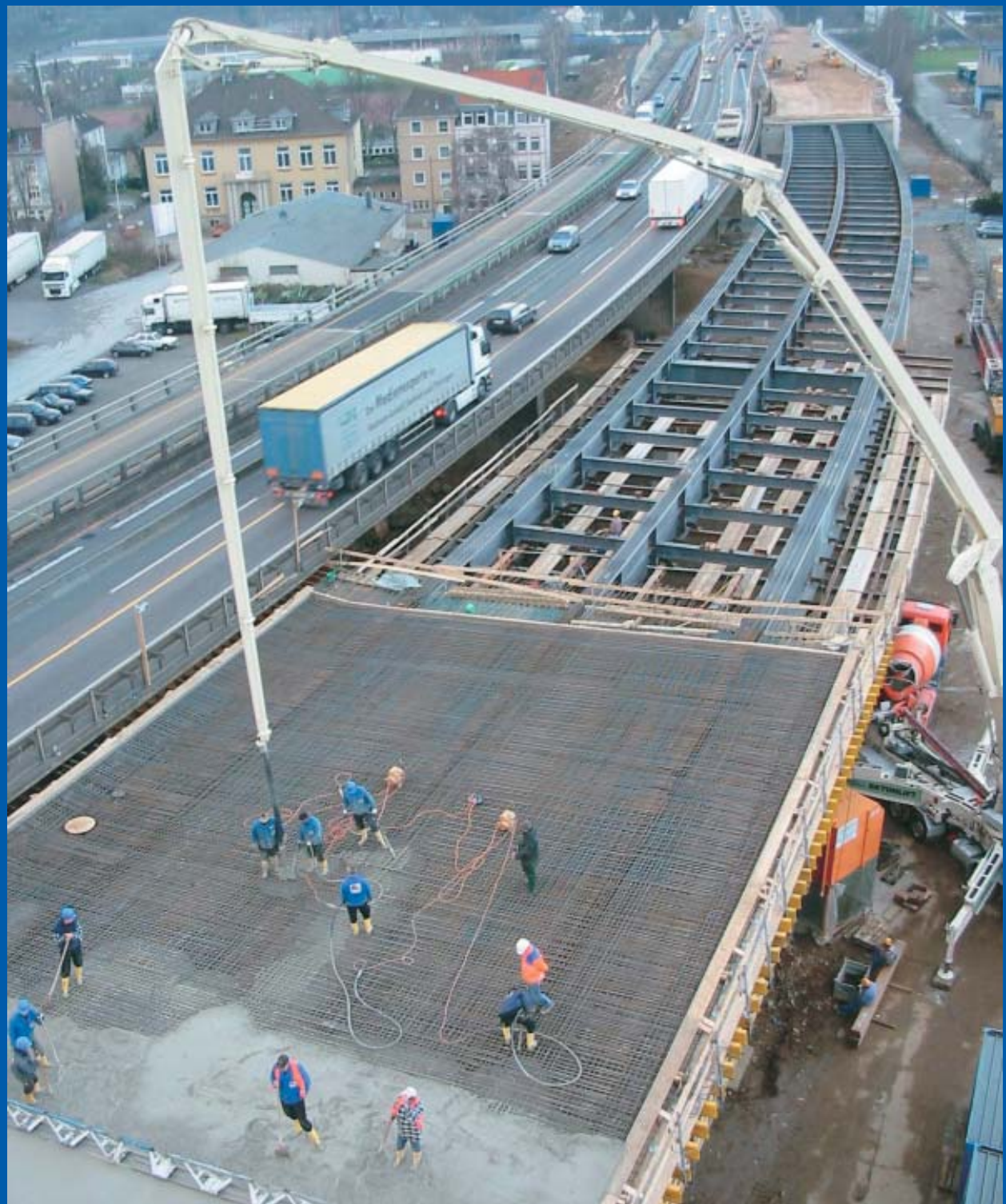




ECHTERHOFF

Nr. 39 – April 2004



Talbrücke A1 Langerfeld

| | |
|-------------------------------------------------------------------|----------|
| Inhaltsverzeichnis | |
| Grußwort _____ | 2 |
| Impressum _____ | 2 |
| Talbrücke Langerfeld _____ | 3/4 |
| Westtangente Plettenberg _____ | 5/6 |
| Neubau der Brücke über den Mittellandkanal _____ | 7/8 |
| Deichsiel Steendiekkanal in Hamburg _____ | 9 |
| Waggonbaudeich und Poetenwall in Dessau _____ | 10/11 |
| Abbruch und Neubau Hermann-Liebmann-Brücke in Leipzig _____ | 11/12/13 |
| MAG-Nord _____ | 13 |
| Renteninformation _____ | 14 |
| Personelles / Neue Mitarbeiter _____ | 15 |
| Was läuft Neues? _____ | 16 |

Impressum:

Echterhoff Bau Intern
– Zeitung für Mitarbeiter –

Echterhoff Bau-Gruppe
Industriestraße 9
49492 Westerkappeln

Verantwortlich:
Jutta Beeke, Robert Richter

Koordination:
Robert Richter

Satz und Druck:
A. Staperfeld GmbH

Liebe Mitarbeiterinnen, liebe Mitarbeiter, liebe Pensionäre, liebe Geschäftsfreunde,

auch das Jahr 2004 begann, wie sollte es anders sein, mit endlosen Debatten und Diskussionen über die Notwendigkeit von Reformen. Steuerreform, Gesundheitsreform, Reform des Arbeitsmarktes, Bildungsreform und viele weitere sinnvolle und unsinnige Reformvorschläge beherrschen die täglichen Nachrichten. Wir alle hören und lesen täglich, was warum wie reformiert werden soll, um gleichzeitig zu erfahren, wie genau diese oder jene Reform nicht zu machen ist. Allmählich verliert der geneigte Zuhörer oder Leser den Überblick darüber, was eigentlich an Notwendigkeiten doch nicht notwendig ist und was machbar, finanzierbar oder nicht machbar ist.

Uns allen ist sicherlich bewusst, dass in vielen gesellschaftlichen Bereichen dringende Reformen anstehen und durchgeführt werden müssen. Gleichzeitig sind sicherlich auch die meisten bereit, persönlichen Verzicht zu leisten, wenn denn klar erkennbar wäre, dass diese Maßnahmen dauerhaft zu einer Stabilisierung unserer gesellschaftlichen Systeme beitragen würden.

Momentan scheinen wir uns in einem Stadium der kleinen panikartigen Schritte ohne vermittelbarem Gesamtkonzept zu befinden.

In diesem unerfreulichen Umfeld befindet sich nicht nur jeder Einzelne, sondern auch unser Unternehmen. Die Situation der unverlässlichen und nicht eindeutigen Gesetzgebung erhöht das Risiko des notwendigen täglichen Handelns. Zusätzlich befinden wir uns in der Bauwirtschaft in einer schon lange anhaltenden Krise, die sicherlich nicht kurzfristig beendet sein wird. Zunehmende Insolvenzen kennzeichnen das Bild unserer Branche, überflüssigerweise noch garniert mit Schmiergeldaffären, und führen damit zu einem negativen Image, insbesondere bei immer vorsichtiger werdenden Banken. Die Risikoeinschätzung der Baubranche seitens der Banken ist mittlerweile so hoch, dass es für vollkommen gesunde Bauunternehmen nahezu unmöglich ist, in eine vernünftige Ratingposition zu kommen.

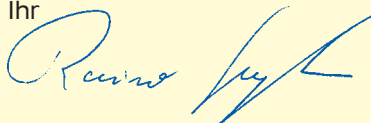
Dank unserer langjährigen kontinuierlichen Unternehmenspolitik und der Leistungsfähigkeit unserer Mitarbeiter konnten wir das abgelaufene Jahr 2003 mit einem positiven Ergebnis abschließen. Auch das vorgegebene Umsatzziel wurde leicht überschritten. Mit diesen erfreulichen Zahlen bewegen wir uns gegen den allgemeinen Trend der Baubranche.

So wie eine Schwalbe keinen Sommer macht, so ist auch ein gutes Jahr nicht zwingend der Beginn einer Hochkonjunktur. Die Probleme der leeren öffentlichen Kassen sind durch den Ausfall der Maut sicherlich nicht kleiner geworden. Auch das Preisniveau hat sich nicht spürbar verbessert. Verschärft wird die Situation momentan durch eine Preisexplosion auf dem Stahlmarkt.

Dies bedeutet, dass wir uns auch das Jahr 2004 hart erarbeiten müssen, um ähnlich erfolgreich zu sein wie im vergangenen Jahr. Dass dies gelingen kann, hat uns das Jahr 2003 gezeigt. Voraussetzung hierfür ist jedoch der motivierte Einsatz aller Mitarbeiter und der Wille, dieses Ziel gemeinsam zu schaffen. Jeder Einzelne alleine wird sicherlich scheitern, jedoch liegt in der gemeinsamen Anstrengung die Chance, auch in der Zukunft positive Ergebnisse zu erzielen und unser aller Existenz zu sichern.

Ich wünsche uns allen trotz der manchmal düsteren Prognosen eine positive Einstellung zur Zukunft, die wir nur dann gut gestalten können, wenn wir ihr positiv und aufgeschlossen gegenüberstehen. Betrachten Sie das Glas vor Ihnen nie als halb leeres Glas, sondern immer als halb volles Glas. Ihnen und Ihren Familien wünsche ich ein frohes Osterfest,

Ihr



Talbrücke Langerfeld

Nach nun fast drei Jahren Bauzeit steht die Verkehrsumlegung auf den zweiten Überbauabschnitt der Talbrücke Langerfeld in Wuppertal unmittelbar bevor. Sollte uns das Wetter keinen Strich durch die Rechnung machen, werden die Abdichtungsarbeiten in den nächsten zwei Wochen abgeschlossen sein, so dass auch die letzten Restarbeiten im Mittelstreifenbereich möglich sind und das Bauwerk seiner Bestimmung übergeben werden kann. Nach so langer Bauzeit ist es nicht möglich, alle Besonderheiten und außergewöhnlichen Vorkommnisse, die während bzw. mit der Erstellung dieses Bauwerkes aufgetreten sind, zu schildern. Somit kann im Nachfolgenden nur ein grober Überblick über die ausgeführten Arbeiten erfolgen.

Vorgeschichte

Den Auftrag für die Erneuerung der Talbrücke Langerfeld erhielt im Jahr 2000 die Bietergemeinschaft Jüchter / Trapp / Baudin-Chateauf. Aufgrund der langjährigen Kontakte zu der Fa. Jüchter ergab sich für die Fa. Echterhoff die Möglichkeit, durch eine neu zu beauftragende UnterARGE in die Ausführung der Ingenieurbauleistungen involviert zu werden. Nach der kurz darauf folgenden Insolvenz der Fa. Jüchter, hat auf Wunsch der Dach-ARGE sowie des Bauherren Landesbetrieb Straßen NRW die Fa. Echterhoff die technische Geschäftsführung der Gesamtbaumaßnahme übernommen.

Aufgabenstellung

Der Brückenneubau ist Teil des geplanten sechsspurigen Ausbaus der A1 zwischen den Anschlussstellen Wuppertal-Langerfeld und Wermelskirchen, in dessen Verlauf unter anderem fünf große Autobahnbrücken verbreitert oder neu erstellt werden. Der Bauabschnitt gehört zum sogenannten Ruhrgebietsdreieck mit den Autobahnen A1, A2 und A3 zwischen den Autobahnkreuzen Leverkusen, Oberhausen und Kamen, dessen Aus-

bau zu den verkehrstechnischen Schwerpunktprojekten in Nordrhein-Westfalen zählt. Die beiden nebeneinander neu zu erstellenden Brückenbauwerke im Stahlverbund ersetzen die Stahlbetonkonstruktion (Spannbeton) aus den 60er Jahren. Neben dem Abbruch des vorhandenen Überbaus und der Neuerstellung an gleicher Stelle gehört noch die Erstellung von zwei über 300 m langen und ca. 6 m hohen Stützwänden zum Auftragsvolumen. Die Stützwände ermöglichen den Ausbau der Autobahn auf sechs Spuren innerhalb der Eigentumsgrenzen des Bundes.

Amtsentswurf

Im ersten Bauabschnitt sollte ein kompletter neuer Überbau (Überbau West) in provisorischer Lage auf der westlichen Seite entstehen. Dieser wäre aufgrund der engen Platzverhältnisse in einem Abstand von nur ca. 30 cm von der vorhandenen Wohnbebauung (und somit vom Wohnzimmer der Anlieger) entfernt gewesen. Nach Umlegung des Verkehrs auf den Überbau West in provisorischer Lage wären die beiden vorhandenen alten Brückenbauwerke abgebrochen und die zweite Überbauhälfte (Überbau Ost) in endgültiger Lage hergestellt worden. Nach Umlegung des kompletten Verkehrs auf den fertigen Überbau

Ost wäre der westliche Überbau in die endgültige Lage quer verschoben worden. Diese komplizierte, technisch schwierige und für die Anwohner unschöne Lösung wurde durch einen Sondervorschlag der Bietergemeinschaft für alle Beteiligten entschärft.

Sondervorschlag

Es wurde eine Behelfsbrücke angeboten und eingesetzt, die es ermöglichte, den LKW-Verkehr in Fahrtrichtung Köln aufzunehmen. Die restlichen drei Fahrspuren wurden auf den vorhandenen westlichen Überbau gelegt. Somit war die östliche Überbauhälfte frei und konnte abgerissen und durch den Neubau ersetzt werden. Nach Umlegung des gesamten Verkehrs auf den neuen Überbau Ost konnte die Behelfsbrücke wieder demontiert und der westliche Teil abgebrochen und in endgültiger Lage neu erstellt werden. Der Querverschub des kompletten neuen Überbau West konnte somit entfallen. Der Abstand zur bestehenden Wohnbebauung konnte auf ca. fünf Meter vergrößert werden.

Ausführung

Im ersten Bauabschnitt wurde die ca. 300 m lange und 6 m hohe Stützwand 11 auf der östlichen Seite hergestellt, um die erforderliche Breite für die Umverlegung auf die Behelfsbrücke zu schaffen.



Stützwand 11

Im Anschluss entstand das Gegenstück (Stützwand 10) auf der östlichen Seite. Beide Stützwände wurden auf Bohrpfählen mit einem Durchmesser von 120 cm gegründet. Die Gesamtlänge aller Pfähle mit Einzellängen von 9 bis 12 m beträgt ca. 2 km. Das eigentliche Brückenbauwerk ist auf Großbohrpfählen mit einem Durchmesser von 180 cm gegründet. Die Gesamtlänge der hierfür erstellten Pfähle beträgt über 600 m, wobei Einzellängen von 14 bis 35 m ausgeführt wurden. Die jeweils drei Hauptträger des 8-Feld-Tragwerkes liegen auf zwei Pfeilern je Pfeilerachse und wurden teils im Verschub teils mit einem Kran montiert. Die 35 bis 45 cm starke Betonfahrbahnplatte wurde je Überbau in insgesamt acht Betonierabschnitten mit Einzellängen von ca. 42 m hergestellt, wobei Schalwagen einen schnellstmöglichen Baufortschritt (ein Betonierabschnitt je Woche) ermöglichten. Sowohl Stützwand 11 als auch beide Überbauten wurden mit einer 5 m hohen Lärmschutzwand ausgestattet.

Technische Daten

Gründung Stützwände: Pfähle Durchmesser 120 cm, Länge Stützwand 10 + 11: je 300 m, Höhe: 6m.
 Gründung Brückenbauwerk: Pfähle Durchmesser 180 cm, Länge Brückenbauwerke: 330 m, Breite Brückenbauwerke: 18,50 m.
 Überbau: Stahlverbund, je Seite ca. 1.200 t Stahl.
 Eingebaute Betonmenge: 17.000 m³.
 Bauzeit: 2001 – 2004. Auftragssumme: 25 Mio. € (Anteil Echterhoff: ca. 14 Mio. €).



Bohrpfahlarbeiten Ø 180 cm Widerlager Achse O-Ost

Besonderheiten

Durch die geringe Höhe des Brückenbauwerkes (Pfeilerhöhen bis max. 8 m) konnten untergehangene Träger zur Aufnahme der Schalwagen im Kragarmbereich eingesetzt werden. Diese wurden mit eigenem Gerät (SM 20) und einer speziellen Trägereaufnahmevorrichtung von Feld zu Feld versetzt. Die geringe Höhe führte im übrigen dazu, dass im Bereich eines Widerlagers die Durchfahrthöhe der Talbrücke auf 4 m beschränkt werden musste. Die Gründung des Bauwerkes auf Bohrpfählen Ø 180 cm gestaltete sich aufgrund der vorhandenen Geologie als äußerst kompliziert. So wurden anstelle der erwarteten Pfahllängen von ca. 12 m i.M. teilweise Pfahllängen von bis zu 35 m (max.

auszuführende Länge) ausgeführt, ohne dass dieser Pfahl den erforderlichen tragfähigen Baugrund erreichte. 10 m weiter wurde jedoch die Pfahllänge aufgrund des anstehenden Felsgesteins auf 9 m gekürzt.

Die Zusammenarbeit mit dem französischen ARGE-Partner gestaltete sich aufgrund unterschiedlicher Auffassungen zur gemeinsamen Ausführung sowie teilweiser sprachlicher Missverständnisse als schwierig. Die Zusammenarbeit des Baustellenpersonals funktionierte jedoch trotz des Fehlens jeglicher Französischkenntnisse ganz hervorragend. Unterstützt wurde dies natürlich durch den abendlichen Austausch von Nationalgetränken.

Baustellenbesetzung

Alle Beteiligten, die während der Bauzeit an der Erstellung des Bauwerkes mitgewirkt haben, zu erwähnen, ist in diesem Rahmen nicht möglich. Zum Stammpersonal, das seit Beginn der Arbeiten auf der Baustelle eingesetzt wurde, gehören unter der Führung von Polier U. Kortmann folgende Mitarbeiter: W. Bauer, A. Depperschmidt, H. Ekkelboom, U. Immig, H. Karaman und M. Wessels. Allen Beteiligten vielen Dank für den gezeigten Einsatz.

Uwe Marotz



Fertige Pfeilerreihe für den Überbau Ost

Westtangente Plettenberg

Im Oktober 2002 wurde die Fa. Echterhoff in Bietergemeinschaft mit der Fa. Spieker, Oldenburg für den Bau und die Vorfinanzierung des 1. Bauabschnittes der Westumgehung Plettenberg vom Landesbetrieb Straßenbau in Hagen beauftragt. Die Auftragssumme beträgt für die drei zu erstellenden Brückenbauwerke (BW 1, 2 u.4) ca. 5,0 Mio. €. Kurz nach der Beauftragung des 1. Bauabschnittes wurde der 2. Bauabschnitt in etwa gleicher Größenordnung und auch mit Vorfinanzierung submittiert. Auch hier konnten wir uns wiederum gegen die Mitbewerber durchsetzen. Der 2. Bauabschnitt umfasste diesmal die Erstellung eines 170 m langen Brückenbauwerkes (BW 5) über die Lenne in Spannbetonbauweise sowie den Bau eines Regenklärbeckens.

Notwendigkeit der Maßnahme

Der eine oder andere kennt vielleicht die Stadt Plettenberg im Sauerland und hat diese schon einmal durchfahren. Jene werden bestätigen, dass hier eine immens hohe Verkehrsbelastung auf der L697 herrscht, die mitten durch Plettenberg verläuft. Da ein erheblicher Teil der Stadt in einem sehr schmalen, tiefen Tal liegt, stellt die Trassenführung der neuen Westtangente einige Herausforderungen an die Bauausführenden, wie der spätere Bau eines 800 m langen Tunnels. Die Voraussetzungen für den Bau des Tunnels sind die von uns zu erstellenden Brückenbauwerke des 1. Bauabschnittes, über die die Erschließung der Tunnelbaustelle erfolgt.

Besonderheiten und Abwicklung

Eine wichtige Besonderheit dieses Auftrages stellt die private Vorfinanzierung der Maßnahme dar. Hier wird abweichend von der üblichen Praxis die Bauleistung nicht unmittelbar vom Auftraggeber vergütet, sondern von dem mit uns zusammenarbeitenden Kreditinstitut. Die Rückzahlung inkl. der Zinsen erfolgt dann durch den Auftraggeber in 15 Jahresra-

ten. Der Kreis der Mitbewerber war aufgrund der Vorfinanzierung recht überschaubar.

Eine wichtige bautechnische Besonderheit stellt die o.g. Trassenführung dar, die die Gestaltung der Bauwerke zum Teil erheblich

beeinflusste. Im 1. Bauabschnitt muss die Trasse dreimal den Fluss Else kreuzen und dies aufgrund des fast parallel verlaufenden Wasserlaufes in sehr kleinen Kreuzungswinkeln bis zu 14 gon. Da die Else bereits seitlich von Stahl-



Bauwerk 1



Bauwerk 2

betonstützwänden eingefasst ist, mussten diese nach entsprechender Vorbereitung als Widerlager der Bauwerke 1 und 2 herangezogen werden. Das Bauwerk 2, obwohl das kleinste, stellte geometrisch hohe Anforderungen an die Ausführenden. Das Bauwerk liegt in einem Bogen mit einem Radius von nur 200 m, kreuzt die Else mit 37 gon und ist als 1-Feldbauwerk längs- und quervorgespannt.

Der Bau des nördlichen Widerlagers, welches unmittelbar vor dem späteren Tunnelportal im Berg hang liegt, konnte nur von der Talseite über eine Hilfsbrückenkonstruktion über die Else im Einspurverkehr erreicht werden. Zusätzlich gab es die Vorgabe, die-

ses Widerlager in einem Zeitfenster von drei Monaten im Sommer 2003 zu bauen. Der Grund dafür ist eine Gastransportleitung DN 600, die die Baugrube kreuzt.

Das größte Bauwerk des ersten Bauabschnitts ist das BW 4 mit ca. 75 m Länge als Plattenquerschnitt in 3-Feldbauweise. Diese dritte Kreuzung der Else erfolgt im Winkel von 35 gon. Da die Else auch mal zur „wilden Else“ werden kann – und das in extrem kurzer Zeit – wurden auch schon bei den anderen Bauwerken für die Pfeilerbaugruben Spundwandkästen bzw. Fangedämme angeordnet. So waren die Gründungsmaßnahmen auch für die Traggerüste weitestgehend ohne Beeinflussung

durch wechselnde Wasserstände sicher herzustellen. Auch an diesem Bauwerk war ein Widerlager im sehr steilen Hangbereich herzustellen, da die Brücke unmittelbar am nördlichen Tunnelportal anschließt.

Folgt man nun der Trasse weiter Richtung Norden, wird die Kreuzung der Lenne erforderlich. Dies soll mit dem schon beschriebenen Bauwerk 5 gewährleistet werden. Das ca. 170 m lange 5-Feldbauwerk muss im Hauptfeld die an dieser Stelle ca. 50 m breite Lenne überspannen. Der Überbauquerschnitt ist als 2-stegiger, parabelförmig gevouteter Plattenbalken ausgebildet. Die Herstellung erfolgte in einem Bauabschnitt, so dass bei der Überbauconcrete ca. 2.400 m³ Beton verarbeitet werden mussten. Dies wurde in ca. 17 Stunden in drei Schichten mit insgesamt 25 Mitarbeitern erfolgreich abgewickelt.

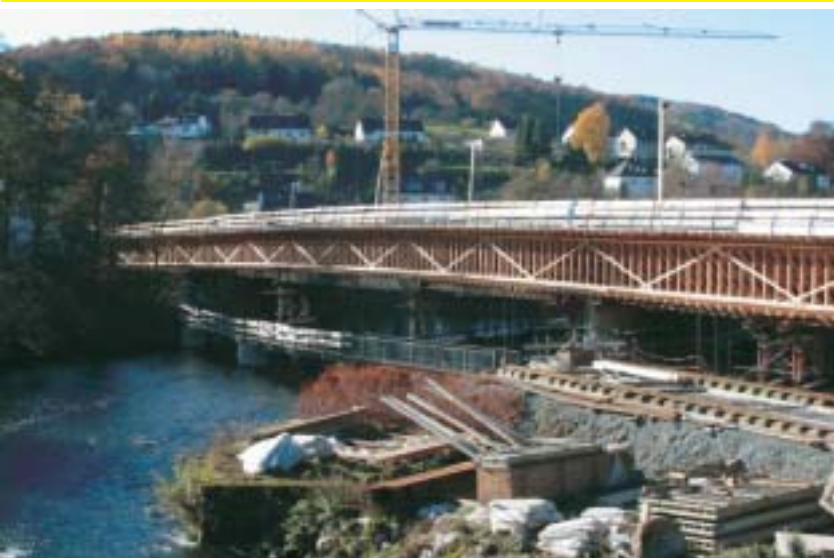
Die Baufolge der Unterbauten wurde bestimmt durch die zur Hauptleistung gehörenden Abbrucharbeiten von ca. 30.000 m³ umbauten Raum, bestehend aus Lagerhallen und Wohngebäuden. Nach den Abbrucharbeiten wurde auch der Bau des Regenklärbeckens in Angriff genommen. Die Arbeiten für den 2. Bauabschnitt werden noch bis Mai 2004 andauern. Die Abnahme des 1. Bauabschnittes ist bereits erfolgt.

Ingesamt konnte die bisherige Bauleistung aufgrund des sehr guten Einsatzes der gesamten Baustellenmannschaft der Arbeitsgemeinschaft Echterhoff / Spieker in sehr kurzer Bauzeit erfolgreich abgewickelt werden. Nicht zuletzt auch wegen der konstruktiven und partnerschaftlichen Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber. Für die Fa. Echterhoff waren folgende Mitarbeiter vor Ort maßgeblich beteiligt: Polier F. Oelerich, T. Ackemann, K. Boger, T. Croneberg, B. Ewert, C. Klemz, S. Lena, T. Max, U. Moormann, St. Muenich, M. Post, W. Reiher, P. Rimkus, H.-J. Rost, S. Roethling, W. Rukamp, J. Sperling, H. Tiemeyer, H. Tittmann, S. Völker.

Gerd Ehlers



Bauwerk 4



Bauwerk 5

Neubau der Brücke über den Mittellandkanal in Bramsche

Der A1-Brücke am Kanal geht es bald ans Eisen“ (NOZ 16.08.02), „Betonbrecher arbeiten sich Stück für Stück auf der A1-Kanalbrücke vor“ (NOZ 22.08.02) und „Neue Autobahnbrücke eingeschwommen. Wichtiger Baufortschritt am Mittellandkanal erreicht – Gesamtfertigstellung bis Mitte Mai 2004“ (NOZ 28.04.03). Dies waren die ersten Pressemitteilungen über die Baustelle in Bramsche-Engter vor den Toren Osnabrücks.

Das Straßenbauamt Osnabrück beauftragte am 23.05.2002 die Arbeitsgemeinschaft Echterhoff / Dieckmann / SEH / Dörnen mit den Arbeiten zur Erneuerung der Brücke. Die Erneuerung des Bauwerks 01320 der BAB A1 zur Unterführung des Mittellandkanals in km 210,780 ist aufgrund des sich rasch verschlechternden Zustandes kurzfristig erforderlich geworden. Als zukunftsweisende Vorgabe wird die Verbreiterung der BAB A1 auf drei Fahrspuren je Fahrtrichtung vorgesehen.

Die Auftragssumme von ca. 7,2 Mio. € verteilt sich zu annähernd gleichen Teilen auf die Partner.

Innerhalb der Arbeitsgemeinschaft sind die Aufgaben folgendermaßen verteilt:

Fa. Dieckmann, Osnabrück ist für die Erd- und Straßenbauarbeiten verantwortlich, Fa. Dörnen, Dortmund für den westlichen Stahlüberbau. Fa. SEH, Hannover erstellt den östlichen Stahlüberbau und übernimmt die kaufmännische Federführung der Arge. Die Fa. Echterhoff ist für die Gründungsarbeiten sowie den Stahlbetonbau verantwortlich und übernimmt die technische Federführung. Die Hauptabmessungen des

Bauwerks stellen sich folgendermaßen dar:

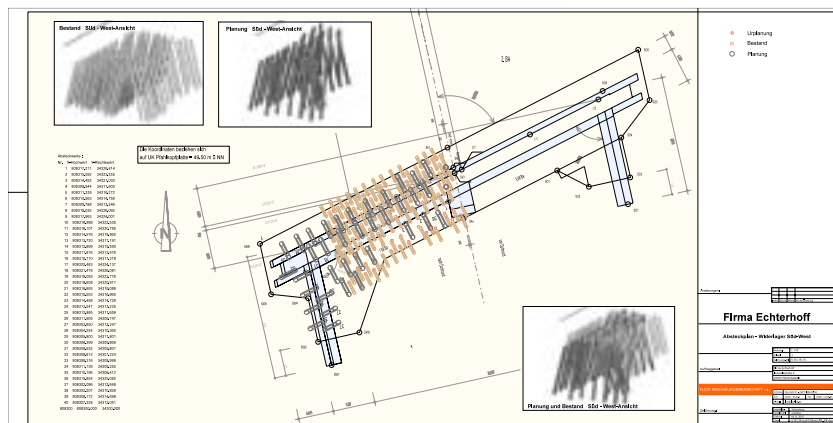
Stützweite: 64,48 m

Breite zwischen den Hauptträgern: 17,50 m

Brückenklasse: 60 / 30

Brückenfläche: rd. 1.200 m²

Der Überbau ist eine Stahlverbundkonstruktion mit außen liegenden Hohlkästen. Die äußeren Hauptträger erhalten einen abgeknickten Außensteg. Die Sichtflächen der Widerlager erhalten horizontal eingelassene Trapezleisten im Abstand von 50 cm zu-



Absteckplan – Widerlager Süd-West



Brücke über den Mittellandkanal

einander. Seitlich angeschlossene schräg ansteigende Lisenen und voutenförmige Flügelwände führen die Stegneigungen der äußeren Hauptträger zum Gelände hin fort.

Technisch interessant und bautechnisch anspruchsvoll ist die Pfahlgründung. Sie besteht aus einem Pfahlrost aus Ortbetonrammpfählen DN 56 cm und ermöglicht es, innerhalb des bestehenden Holzpfahlrostes eine ausreichende Anzahl von neuen Pfählen anzuordnen. Neigung und enge Abstände der vorhandenen Holzpfähle müssen berücksichtigt werden. Diese außerordentliche Situation ist anschaulich im Absteckplan erkennbar.

Die Widerlager und Parallelflügel sind aus Stahlbeton B25 in glatter Schalung erstellt. Über einen

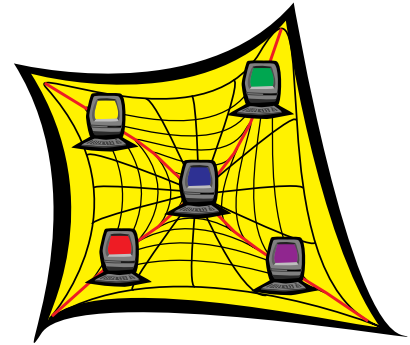
Durchgang und Aufstieg im Widerlager ist die Auflagerbank begehbar. Als anspruchsvolle Aufgabe stellte sich die Schalungsvorbereitung für die Bereiche der Lisenen und der seitlich angeschrägten Flügelwände dar. Hier haben wir in Zusammenarbeit mit der Fa. DOKA eigene Schalung und Sonderschalungen kombiniert. Nach vorheriger Bemusterung der Schalung durch den Auftraggeber konnten wir FF 20 Schalung mit Standard-Schalung einsetzen. Die schlaff bewehrte Stahlbetonverbundplatte mit einer Dicke von 0,32 m spannt über die im Abstand von 3,60 m angeordneten Querträger. Kopfbolzen auf den Querträgern und seitlich an den Hauptträgern stellen die kraftschlüssige Verbindung des Stahlbetons mit der Stahlkonstruktion her. Die Konstruktionshöhe der seitlichen Hauptträger beträgt 3,55 m bzw. 3,20 m bei einer Kastenbreite von mind. 1,10 m.

„Die vierspurigen Zeiten auf der A1 gehen zu Ende. Baustelle lässt

Verkehr stocken“ (NOZ 20.11.03) und „Zweites A1- Brückenteil über den Mittellandkanal in die richtige Position gebracht“ (NOZ 03.02.04) lauten die letzten Nachrichten der örtlichen Presse. Am 03.03.04 wurde die Fahrbahnplatte des östlichen Überbaus betonierte. Bis zur geplanten Verkehrsübergabe Mitte Mai 2004 verlaufen die Arbeiten innerhalb des vereinbarten Terminplans.

Folgende Mitarbeiter der Fa. Echterhoff sind maßgeblich an der Erstellung des Bauwerks beteiligt gewesen: Polier L. Schmidt, S. Acarbas, Z. Arandjelovic, D. Cigoja, A. Elmenthaler, G. Fischer, A. Gebel, B. Grünloh, E. Kisi, M. Langnese, B. Lüttmann, U. Moormann, H. Pöppel, H. Schwarte, W. Strey, H. Tiemeyer, W. Weber, W. Wiedemann. Allen anderen Mitarbeitern, die zeitweise zur Verstärkung an den Betoniertagen mitgewirkt haben, sei an dieser Stelle nochmals Dank gesagt.

Markus Stellpflug



Echterhoff Bau
im Internet
unter:

[www.](http://www.echterhoff.de)

[echterhoff.de](http://www.echterhoff.de)



Computersimulation Überbau West vor Einschwimmen

Deichsiel Steendiekkanal

Im Hinterland des bekannten Hamburger Stadtteils Finkenwerder befindet sich das Obstbaugelände „Altes Land“ mit seinem umfangreichen Grabensystem. Nach der Sturmflut 1962 ist dieses Grabensystem durch die Schließung des Deichsiesels am Steendiekkanal und den Bau neuer Hochwasserschutzanlagen von der Elbe getrennt worden. Spätere Erfahrungen zeigten, dass dies die Situation hydraulisch und ökologisch verschlechtert hat. Daher wurde beschlossen, das Steendiek-siel wieder zu reaktivieren.

Im Mai 2003 erhielt Fa. Echterhoff den Auftrag über ca. 1 Mio. € zur Ausführung dieser Arbeiten. Vorgegangen war ein freihändiges Vergabeverfahren mit der Abgabe von Preisen für zwei alternative Ausführungsvarianten. Fallengelassen wurde die Variante einer dauerhaft betriebenen Heberleitung DN 900 mit entsprechend weniger Baugrubenarbeiten. Beauftragt wurde, weil letztendlich

auch günstiger angeboten, die Herstellung in offener Bauweise. Im Wesentlichen waren dies ca. 30 m DN 1600, Baugrubentiefe 8,50 m, ca. 65 m GFK-Inliner 1400/850 einzuziehen in das alte Steendiek-siel, ein Stahlbetonbauwerk mit einer regelbaren Fischbauchklappe.

Zur Herstellung der Baugrube für die Leitung DN 1600 in unmittelbarer Nähe zur Wohnbebauung waren einige aufwendige Konstruktionen notwendig. So ergab die statische Berechnung der Baugrube eine Spundwandlänge von max. 19 m, ausgelöst durch die schlechten Bodenkennwerte des Baubereiches. In dem zu bauenden Bereich ankerten bis 1930 noch die Fischkutter, ehe der gesamte Bereich aufgefüllt und befestigt wurde. Deshalb war es zunächst notwendig, die Verbauchachse mit einem Großbohrgerät auf evtl. Dalben, Uferbefestigungen usw. zu durchbohren, um anschließend die Spundwände vibra-

tionsfrei mit einer Spundwandpresse in den Baugrund zu bekommen. Die weiteren Arbeiten zur Baugrubenherstellung, die Rohrverlegung und der Inlinereinzug waren dann mit den üblichen kleineren Schwierigkeiten gespickt, stellten uns aber im Wesentlichen vor keine großen Probleme.

Dennoch ist die Baumaßnahme im Augenblick leider noch nicht abgeschlossen, da sich die Firma, die den Stahlwasserbau (Fischbauchklappe) ausführen sollte, im Insolvenzverfahren befindet. Aus diesem Grund lässt sich über den zeitlichen Abschluss keine Aussage treffen.

An der Baumaßnahme waren folgende Mitarbeiter beteiligt: Schachtmeister H.-J. Omland, W. Omland, F. Pust, U. Lahl und E. Krause, dem ich auf diesem Wege bereits vorab einen gesunden Übergang in das Rentnerdasein wünsche.

Stefan Beysell



Einbringen von Spundwänden

Waggonbaudeich und Poetenwall in Dessau

Die Stadt Dessau mit ihren Vororten Kühnau, Mildensee und Waldersee liegt im Urstromtal von Elbe und Mulde, das in der Eiszeit durch Schmelzwasser der Gletscher ausgespült wurde und im Laufe der Jahrhunderte mehr und mehr verlandete. Dies führt immer wieder dazu, dass bei Hochwasser diese „Altwasser“ ein natürliches Ausufer ermöglichen und es zu Überschwemmungen kommt.

Mit Beginn des 18. Jahrhunderts legte Fürst Franz von Anhalt-Dessau den Grundstein zu einem einheitlichen Verwaltungssystem entlang des linken Elbufers, um den beträchtlichen fürstlichen Besitz im Wörlitzer Winkel zu sichern und das Umland der Siedlungen für Kultur- und Ackerland vor Hochwasser zu schützen. Zunächst wurden die vorhandenen Sommerwälle verstärkt und erhöht, sowie der noch heute bestehende Naundorfer Wall bzw. Schwedenwall errichtet. Bis in das Jahr 1738 wurden alle hochwassergefährdeten Ortschaften vor und um Dessau eingedeicht. Doch diese Schutzmaßnahmen erwiesen sich schon bald als unzureichend. Das Hochwasser von 1770/71 vernichtete die gesamte Ernte, so dass

Fürst Franz den Notstand verhängte und ganz Anhalt zur Abgabe von Getreide und Tierfutter aufrief. Ende Februar des Jahres 1799 stand die gesamte Muldvorstadt unter Wasser. Erst Mitte des 19. Jahrhunderts ließ Herzog Leopold Friedrich an besonders gefährdeten Wallabschnitten die Dämme erhöhen, die im wesentlichen, mit Ausnahme des zwischenzeitlich errichteten Mulddeiches, bis in die heutige Zeit nicht mehr verändert wurden.

Ein Jahr nach der letzten Flutkatastrophe erhielt die Fa. Echterhoff im August 2003 vom Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft Sachsen-Anhalt die Aufträge zur Rekonstruktion der Deichanlagen am Industriestandort Waggonbau in Dessau-Nord über 1,5 Mio. € und am Poetenwall in Dessau-Mildensee über 1,4 Mio. €.

Waggonbaudeich

Der 1,4 km lange, am nördlichen Stadtrand und im unmittelbaren Einmündungsbereich der Mulde in die Elbe gelegene Waggonbaudeich erfüllte schon seit langem nicht mehr die geforderten Parameter. Während des Sommerhochwassers kam es zu starken Qualm- und Sickerwasseraustrit-

ten an der landseitigen Böschung sowie am Deichfuß. Die Standfestigkeit des Deiches konnte nur mit hohem personellen und materiellen Aufwand aufrecht erhalten werden. Im vorderen Bauabschnitt wurde der Deich auf einer Länge von 800 m grundhaft ausgebaut, indem die alte Deichdichtungsschicht abgetragen, der Stützkörper verbreitert und anschließend die wasserseitige Tondichtungsschicht auf einer vorher ausgelegten Betonitdichtungsbahn neu aufgetragen und mit Oberboden einschl. Rasenansaat abgedeckt wurde. Somit wurde die neue Deichkrone um ca. 1,00 m erhöht. Im hinteren Bauabschnitt wurde der Deich bzw. das Hochufer durch die Herstellung einer Spundwand samt U-Profil-Abdeckung (beauftragtes Nebenangebot, ursprünglich war ein Stahlbeton-Kopfbalken geplant) einschließlich aufgesetztem Maschendrahtzaun auf ca. 1.100 m neu gestaltet. Verbaut wurden bislang 25.000 t bindiger Deichbaustoff, 5.000 t mineralischer Füllboden und 6.000 m² beschichtete Leichtprofilspundwand KL 3/8 samt Zaun. Nach einer kurzen Unterbrechung der Straßenbauarbeiten in den Wintermonaten steht das Vorhaben jetzt kurz vor seiner Fertigstellung.

Poetenwall

Der vom Stadtzentrum östlich weit abgelegene Ortsteil Mildensee wird von kleinen Nebenflüssen tangiert, die im späteren Verlauf in die Mulde einmünden. Ein Pegelanstieg dieses zu den strömungsintensivsten Gewässern Deutschlands zählenden Flusses (ca. 30 m Höhenunterschied auf 35 km Flusslänge) hätte einen Rückstau in die Nebenläufe zur Folge. Um die Ortslage davor zu schützen, wurde einst der Poetenwall errichtet. Ein optimaler Hochwasserschutz war jedoch aufgrund des unzureichenden Freibords, der mit über 150 Jahre alten ausgewachsenen Eichen behafteten, unterdimensionierten Deichkrone und dem unbrauchbaren Deichverteidigungsweg nicht mehr gegeben.



Spundwand als Grundstücksgrenze zum Industriepark Waggonbau

Entlang des Scholitzer See's galt es, innerhalb der Ortschaft auf einer Gesamtlänge von 1.000 m den vorhandenen Deich aus vorwiegend bindigem Material zu überbauen, d. h. ihn entweder land- bzw. wasser- oder auch beidseitig in ständig wechselnden Querprofilen in Abhängigkeit zur örtlichen Bebauung und den Gewässern zu verbreitern, um die neue Deichkrone auf die geforderte Mindestbreite um ca. 1,00 m zu erhöhen. Im mittleren Abschnitt musste aufgrund der Platzverhältnisse auf einen geböschten Deich verzichtet werden. Gemäß der Beauftragung unseres Nebenangebotes wurde auf einer Länge von 275 m eine beidseitige, jeweils mit 2 x U 280 ausgesteifte und durch SUSPA-Gewindestangen (d = 28 mm) miteinander verspannte und 4,75 m hohe Spundwand PU 6 eingebracht, verfüllt, mit einem Stahlprofilholm abgedeckt und nach Abschluss der Pflasterarbeiten noch mit einem Geländer bestückt. Für die Dammschüttung des Poetenwalls wurden ca. 35.000 t bindiger bzw. nichtbindiger Boden verbaut. Davon wurden allein über 20.000 t von einem zur Echterhoff Bau-Gruppe gehörenden



Deichverstärkung mit beidseitiger Spundwand am Scholitzer See

Kieswerk aus Zerbst angeliefert. Die Arbeiten wurden auch hier in den Wintermonaten unterbrochen, stehen aber jetzt mit dem Bau des Deichverteidigungsweges, der örtlichen Treppenanlagen und der Übergänge kurz vor ihrem Abschluss.

Die Arbeiten wurden unter Leitung der Schachtmeister D. Hege-

wald, H.-P. Schumann und F. Burmeister im Wesentlichen mit R. Baake, A. Bernstein, E. Förste, R. Hildebrandt, M. Meier, R. Müller, D. Ostrowski, E. Rawiel, W. Skuppin, D. Tennert, J. Weisigk und G. Wielewski sowie H. Lünding und H. Tüchters als Rammkolonne ausgeführt.

Eberhard Renner

Abbruch und Neubau der Hermann-Liebmann-Brücke in Leipzig

Die Hermann-Liebmann-Brücke in Leipzig verbindet seit 1875 die nordöstlich der Innenstadt gelegenen Stadtteile Volkmarshaus und Schönefeld über 14 Gleise der Deutschen Bahn, eine städtische Straße sowie Straßenbahngleise der Leipziger Verkehrsbetriebe.

Die Bietergemeinschaft Glass / Echterhoff wurde im Sommer 2002 als ARGE mit dieser Baumaßnahme beauftragt, wobei die Auftragssumme etwa 6,5 Mio Euro beträgt. Die ausgeschriebene Überbaukonstruktion ist eine Verbundbrücke mit vorgespannten Stahlverbundträgern. Die geschalte etwa 140 m lange Ort betonfahrbahnplatte wird nach Vorschlag der ARGE durch Fertigteilplatten mit Aufbe-

ton ersetzt. Die neue 5-feldrige Brücke erhält zwei getrennte je 11,40 m breite Überbauten für jede Fahrtrichtung. Die paarweise hergestellten Pfeiler sind im Schutz von Spundwandkästen flach gegründet.

Da der Fußgängerverkehr zwischen den zwei Stadtteilen während der gesamten Bauzeit gewährleistet sein muss, sollte dafür eine Hilfsbrücke westlich der Baustelle über die 14 Gleise errichtet werden. Die ARGE hat jedoch einen Vorschlag unterbreitet, nach dem die Fußgänger während der Bauzeit erst über die alte Brücke, dann über den teilhergestellten neuen Überbau West geführt werden. Dem lag die Idee des Ausführungsplaners Köhler & Seitz zu-

grunde, die beiden Überbauten abschnittsweise herzustellen: „Erst zwei Teilüberbauten links und rechts neben dem bestehenden Bauwerk und nach Abriss des bestehenden Bauwerks die Komplettierung der beiden Teilüberbauten“.

Baubeginn war der 18.11.2002. An diesem Tag wurde die Brücke für den Kraftverkehr gesperrt, die Straßenbahn konnte jedoch die Brücke noch bis zum 31.01.2003 befahren.

Mit Ende des Strassenbahnbetriebs konnte die alte Fahrleitung abgebaut werden und die alte Brückenfläche stand uns mit Ausnahme des öffentlichen Gehwegs als Baustelleneinrichtungsfläche zur Verfügung.

Die neuen Unterbauten wurden in unzähligen Nachsperrpausen unter der bestehenden Brücke hergestellt. Die neuen Überbauten sind erheblich breiter als der alte Überbau, bei dem mittlerweile die abgängigen Gehbahnkonsolen abgebrochen wurden. Die Auflagerbänke wurden nur seitlich des alten Überbaus hergestellt, da sie höher als die Unterkante der alten Hauptträger sind. Auf der Westseite waren diese Pfeilerköpfe breit genug, um den Teilüberbau West auf zwei Verbundträgern in Endlage herstellen zu können. Auf der Ostseite waren sie um etwa 1,50 m zu schmal, um zwei Verbundträger auflegen zu können. So wurden vor den Pfeilern Hilfsstützen und Vershubträger aufgebaut. Der Teilüberbau Ost musste nach Abbruch der alten Brücke um diese 1,50 m in Endlage querverschoben werden.

Das neue Widerlager Nord liegt etwa 15 m nördlich des alten und wurde komplett hergestellt. Über die Baugrube wurden die Fußgänger auf einer Hilfsbrücke geführt. Vom südlichen Widerlager wurde nur der westliche Teil in der Breite hergestellt, die notwendig ist, um zwei Verbundträger in Endlage auflegen zu können. Um die alte Brücke befahr- und begehrbar zu halten, wurde der Rest des Wi-



Fertigteilplatten auf Preflexaußenträger

derlagers erst nach Abbruch des alten Widerlagers hergestellt.

Auf diese Auflagerbänke wurden mittels Autokran die zwei äußeren Verbundträger aufgelegt. Der Autokran stand hierzu im Gleisfeld der DB. Die Lastzüge mit den Trägern (größtes Gewicht 44 t) konnten auf den alten Überbau fahren. Auf die Trägerpaare konnten mit dem Autokran von der alten Brücke aus die Fertigteilplatten aufgelegt werden, um dann die Überbaubetonagen durchzu-

führen. Mit Fertigstellung des Teilüberbaus West wurde der Fußgängerverkehr auf diesen umgelegt, die Leichterung des alten Überbaus konnte beginnen, die Fußgängerhilfsbrücke über dem Nordwiderlager ging außer Betrieb.

Der Abbruch im August 2003 wurde mit zwei Schwerlastfahrzeugen Kamag durchgeführt. Diese fuhren auf den beiden Teilüberbauten mit einer aufgelegten Stahlkonstruktion einzelne Teile (Einzeltgewichte bis 200 t) des alten Überbaus in eine Abbruchgrube hinter das alte Widerlager Nord. Hierzu wurde die Betonfahrbahnplatte in sieben Abschnitte zersägt, an der Hebekonstruktion auf den Kamags angehängt und in Zugsperrpausen, nachdem der Stahl durchbrannt war, zur Abbruchgrube ausgefahren. Ein Abbruchsegment im Süden wurde aus Platzgründen von einem Autokran ausgehoben. Die Pendelstützen des alten Überbaus (drei Achsen) wurden während des Ausfahrens der Überbauteile gesichert und mit dem Autokran ausgehoben. Der Abbruch konnte innerhalb einer Woche abgeschlossen werden.

Nach Abbruch des alten Bauwerks wurden die Pfeilerköpfe komplettiert, die inneren Verbundträger aufgelegt und dann die Überbau-



Preflex auf neuen Unterbauten

ten ergänzt. Die Stützwände auf der Südseite wurden auf der Ostseite als Winkelstützwand, auf der Westseite als Bohrpfehlwand hergestellt. An der Brücke werden sämtliche städtische Medien mit Ausnahme von Gas und Abwasser überführt. Hierfür werden ein Stahlschutzrohr DU 600, fünf Schutzrohre DU 150 und elf Schutzrohre DU 100 angehängt.

Gleichzeitig mit Herstellung der Kappen wird ein Schienentrog für

die Straßenbahngleise auf einbetonierte Längsschwellen aufgeschweisst. Der Straßenbau beginnt auf beiden Rampen mit Verlegung und Umlegung der Medien und endet mit Herstellung der Fahrbahnen, Geh- und Radwege sowie dem Einbau der Straßenbahngleise.

Für die Fa. Echterhoff waren unter der Leitung unseres Poliers St. Handke folgende Mitarbeiter an der Ausführung dieser Baumas-

nahme beteiligt: D. Bachmann, N. Ciuppa, Th. Croneberg, H. Döbert, A. Elmenthaler, G. Fischer, M. Keller, R. Kohlberg, M. Langnese, H. Lincke, St. Münnich, W. Reiher, P. Rimkus, S. Röthling, R.-P. Titze, F. Wiener.

Die Wiedereröffnung der Brücke für die Straßenbahn und den Kraftverkehr ist für Ende Juni 2004 vorgesehen.

Ralf Finke

MAG-Nord – Mittelständische Autobahngesellschaft mbH

Ein Weg in die Zukunft

Bereits im Jahr 2002 hat die Bundesregierung beschlossen, ab Herbst 2003 auf deutschen Autobahnen eine Mautgebühr für Lastkraftwagen mit mehr als 12 t Gesamtgewicht zu erheben. Diese LKW-Maut wird im Allgemeinen als Einstieg in die nutzerfinanzierte Fernstraßenerichtung und -unterhaltung in Deutschland gesehen. Mit Erhebung dieser Mautgebühr wurden 12 Pilotprojekte für den sechsstreifigen Autobahnausbau mit privater Finanzierung, Errichtung, Betrieb und Unterhaltung aus einer Hand möglich. Nach mehreren Monaten „Maut-Debakel“, verursacht durch die Konzerne Telekom und Daimler-Chrysler, ist nunmehr die Erhebung der Maut und der Start der Pilotprojekte für Anfang 2005 absehbar.

Zur Bewältigung dieser Aufgaben und um dieses Tätigkeitsfeld nicht den weltweit bereits im privaten Fernstraßengeschäft tätigen deutschen und europäischen Baukonzernen zu überlassen, haben Anfang des Jahres 2003 zehn erfolgreiche mittelständische Bauunternehmen in Norddeutschland die MAG-Nord gegründet und den einheitlichen Willen zu einer starken Gemeinschaft und einem langfristigen gemeinsamen Engagement erklärt.

Die Partnerunternehmen sind Spezialisten im Erdbau, Straßenbau

und Brückenbau mit eigenen Rohstoffvorkommen, Mischwerken, Betonwerken und Planungsabteilungen. Diese zehn mittelständischen Unternehmen erwirtschaften mit etwa 11.000 Mitarbeitern zusammen ca. 2,0 Mrd. Euro pro Jahr.

Durch die Gründung der MAG-Nord und die Einstellung eines im Konzessionsgeschäft erfahrenen Geschäftsführers sind alle Partner bestens aufgestellt, um sich in diesem neuen Markt zu behaupten. Es ist eine neue und große Aufgabe für alle Partner, nicht nur Autobahnen im Auftrag der öffentlichen Hand zu bauen, sondern auch die Erhaltung und den Betrieb für 30 Jahre zu kalkulieren und zu finanzieren. Außerdem ist es ein zukunftsweisender Schritt, um nicht die Zukunft als Subunternehmer von Betreibergesellschaften zu fristen.

In der MAG-Nord sind folgende Unternehmen zusammengeschlossen:

- Baugesellschaft Claus Alpen GmbH, Neustadt in Holstein
- Johann Bunte Bauunternehmung GmbH & Co. KG, Papenburg
- Bauunternehmung Gebrüder Echterhoff GmbH & Co. KG, Os nabrück
- Groth & Co. Bauunternehmung, Pinneberg



- Hastrabau-Wegener GmbH & Co. KG, Langenhagen
- Kemna Bau Andreae GmbH, Pinneberg
- Josef Möbius Bau-Aktiengesellschaft, Hamburg
- Becker Bau GmbH & Co. KG, Bornhöved
- Günter Papenburg Baugesellschaft mbH, Hannover
- H.F. Wiebe GmbH & Co. KG, Achim

Die Bewältigung des Verkehrswachstums (nicht zuletzt aufgrund der EU-Erweiterung) und die über Jahre hinweg vernachlässigte Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur sind Zukunftsaufgaben, die nur durch neue privatwirtschaftliche Modelle gelöst werden können. Die Echterhoff Bau-Gruppe ist für diese Aufgaben gerüstet und wird in diesem Konzert mitspielen.

Thomas Echterhoff

Die Renteninformation – Ihr aktueller Kontostand

Damit die private Altersvorsorge individuell besser planbar ist, hat der Gesetzgeber im Altersvermögensgesetz die Rentenversicherungsträger zur regelmäßigen Unterrichtung über Ihre Rentenanwartschaften verpflichtet. Deshalb werden vom Jahr 2004 an alle Versicherten, die das 27. Lebensjahr vollendet haben, jährlich über Ihre Rentenanprüche informiert. Nach Vollendung des 54. Lebensjahres wird die Renteninformation in jedem 3. Jahr durch eine Rentenauskunft ersetzt. Die Rentenauskunft entspricht inhaltlich einem Rentenbescheid, gibt also z. B. detaillierte Informationen zum Versicherungsverlauf und zur Berechnung der Rente, hat aber keinen rechtsverbindlichen Charakter. Im Rahmen eines Pilotprojektes haben die Rentenversicherungsträger bereits Mitte des Jahres 2002 mit dem Versand von Renteninformationen angefangen.

Welche Information enthält die Renteninformation?

- Grundlage der Rentenberechnung

- Rente wegen voller Erwerbsminderung
- Hochrechnungen Ihrer künftigen Altersrente
- Versicherungszeiten
- Rentenbeiträge

Die Regelaltersrente erhalten Versicherte, die das 65. Lebensjahr vollendet haben und fünf Jahre an Beitragszeiten nachweisen können. Darüber hinaus gibt es noch vorgezogene Altersrenten, für deren Erhalt speziellere Voraussetzungen erfüllt sein müssen.

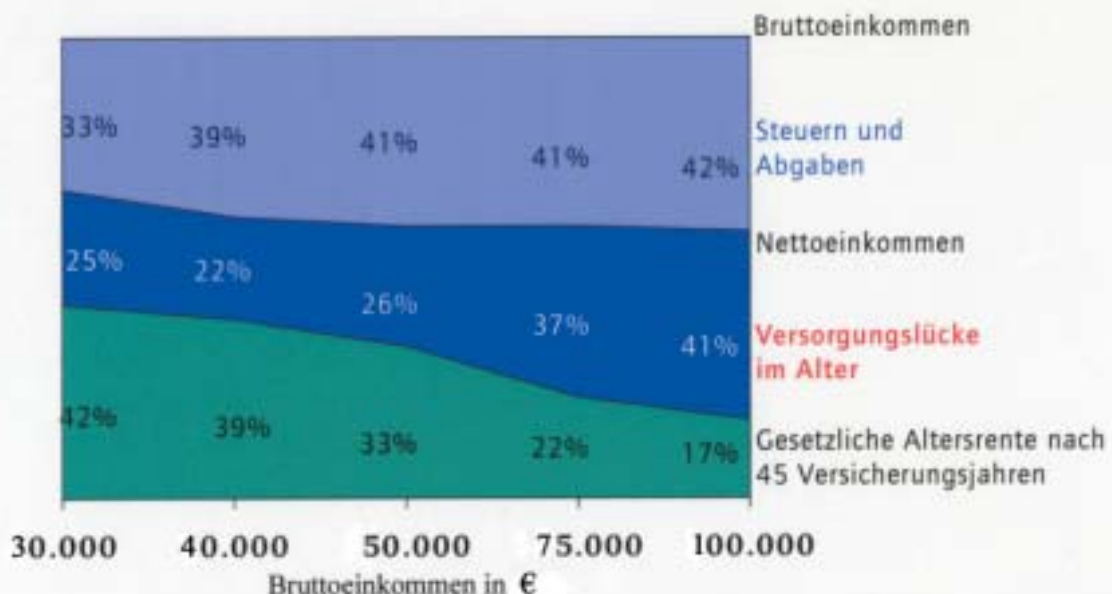
Der Renteninformation ist ein Versicherungsverlauf beigelegt. Dieser gibt den Inhalt Ihres Versicherungskontos wieder. Darin werden alle gespeicherten rentenrechtlichen Zeiten in zeitlicher Reihenfolge dargestellt und erläutert. In Ihrem eigenen Interesse sollten Sie genau überprüfen, ob in dem Versicherungsverlauf alle Versicherungszeiten lückenlos mit dem richtigen Entgelt aufgeführt sind. Fehlerhafte oder sogar fehlende Versicherungszeiten bzw. Entgelte können später nur schwer nachvollzogen werden. Dieses hätte

demnach unmittelbare Auswirkungen auf Ihre monatliche Rente. Sollten in Ihrem Versicherungsverlauf Eintragungen fehlen oder fehlerhaft sein, so setzen Sie sich bitte mit Ihrem damaligen Arbeitgeber oder Ihrer Krankenkasse in Verbindung.

Fazit: Die Rentenversicherungsträger haben mit der Renteninformation ein Instrument geschaffen, wodurch jeder Einzelne für sich individuell ermitteln kann, ob er im Rahmen der privaten Altersvorsorge Handlungsbedarf sieht. Die Firma Echterhoff bietet seit längerer Zeit zusammen mit Ihrem Hausversicherer, dem Gerling-Konzern, verschiedene Varianten der privaten Altersvorsorge an. Dazu zählt die Unterstützungskasse wie auch die Pensionskasse. Über die entsprechenden Möglichkeiten wurden Sie bereits informiert. Sollten Sie trotzdem noch weitere Informationen benötigen oder Interesse am Abschluss einer privaten Altersvorsorge haben, so stehe ich Ihnen als Ansprechpartner gerne zur Verfügung.

Robert Richter

Versorgungslücke im Alter erfordert zusätzliche Maßnahmen



- Personelles - Personelles - Personelles -



Geburten

Nils

geb. am 09.02.2004
Anke und Karsten Deckner

Emily

geb. am 09.03.2004
Olga und Viktor Schneider



Geburtstage

50 Jahre

Horst Greten

geb. am 08.01.1954

Norbert Piche

geb. am 10.01.1954

Hans-Jürgen Nietiedt

geb. am 30.01.1954

Bernhard Koczula

geb. am 21.02.1954

Reiner Spellmeyer

geb. am 25.03.1954

Dieter Bischoff

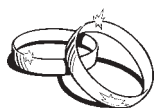
geb. am 26.03.1954

Walter Barlach

geb. am 14.04.1954

H.-P. Schumann

geb. am 20.04.1954



Hochzeiten

**Torsten und
Nicole Ackemann**
am 30.01.2004

Neue Mitarbeiter

Jörg Bernemann

Joachim Claus

Andreas Falz

Axel Geselbracht

Halko Muric

Elias Mückenheim

Jon-Patrick Müller

Matthias Schlote

Jens Weber

Günther Winter



Heidrun Blank

... ist seit dem 01.02.2003 in der ARGE Südkreuz Ludwigsfelde BA 1 in Berlin als Sekretärin tätig. Nach einer Ausbildung als Handelskauffrau übernahm sie zuerst 10 Jahre in einem Großhandelsbetrieb und anschließend 17 Jahre in einem Ingenieurbüro für Brücken- und Straßenbau Buchhaltungs- und Sekretariatsaufgaben.

Heidrun Blank ist 49 Jahre alt, verheiratet und hat zwei erwachsene Kinder. In ihrer Freizeit pflegt und hegt sie den privaten Garten und liest gern gute Bücher.



Carsten Jürgens

... (Dipl.-Ing. (FH)) ist seit dem 01.10.2003 als Bauleiter im Ingenieurbau tätig. Nach seiner Ausbildung zum Stahlbetonbauer im Hoch- und Industriebau und anschließender Facharbeiterzeit im Brückenbau entschied er sich für das Studium des Bauingenieurwesens an der Fachhochschule Magdeburg.

Carsten Jürgens ist 27 Jahre alt, hat eine 6 Monate alte Tochter und wohnt mit seiner Freundin in Niederndodeleben. Die Freizeit wird gern in der freien Natur und je nach Jahreszeit mit Schwimmen, Rad- und Skifahren verbracht.



*Wir wünschen
allen ein
„Frohes Osterfest“*

Was läuft Neues bei Echterhoff Bau?

◆ Kanalbau / Rohrvortrieb / Stollenbau / Verbau

Sanierung Emsdeich Greven
Frühjahr 2004 – Herbst 2004
Bausumme: 1,4 Mio. €
4 – 6 Mitarbeiter

**Sielerneruerung Hafenerweiterung
Altenwerder, Hamburg**
Frühjahr 2004 – Sommer 2004
Bausumme: 1,0 Mio. €
6 – 8 Mitarbeiter

Restbesielung Wildrosenweg, Hamburg
Frühjahr 2004 – Sommer 2004
Bausumme: 0,25 Mio. €
4 – 6 Mitarbeiter

Sielbau Vulkanhafen Polder Ross, Hamburg
Arge Echterhoff – Preusse
Frühjahr 2004 – Herbst 2004
Bausumme: 1,5 Mio. €
4 – 6 Mitarbeiter

**Sielerneruerung Mühlenberg,
Hamburg (Rohrvortrieb)**
Frühjahr 2004 – Frühjahr 2005
Bausumme: 1,3 Mio. €
6 – 8 Mitarbeiter

◆ Ingenieurbau

Trog L 463 n Voerde
Sommer 2004 – Frühjahr 2006
Bausumme: 3,3 Mio. €
6 – 8 Mitarbeiter

Neubau AS Ibbenbüren-West (A 30)
Winter 2004 – Herbst 2004
Bausumme: 0,9 Mio. €
4 – 6 Mitarbeiter

Brücke Brunnenstraße, DEK Lünen
Arge Echterhoff – S.A.M. Magdeburg
Winter 2004 – Frühjahr 2005
Bausumme: 2,3 Mio. €
4 – 6 Mitarbeiter

**ABS 50, Hannover – Berlin,
Bahnhof Lehrte, 3. BA**
Arge Eichholz – Hartung – Echterhoff
Frühjahr 2004 – Frühjahr 2006
Bausumme: 20,0 Mio. €
8 – 12 Mitarbeiter

Unterführung Eulenkrugstraße, Hamburg
Frühjahr 2004 – Winter 2004
Bausumme: 0,5 Mio. €
4 – 6 Mitarbeiter

Dessau

◆ Kanalbau / Rohrvortrieb

Änderung Betriebsanlagen DB, Dessau
Arge Echterhoff – Gleis- und Tiefbau Dessau
Winter 2004 – Frühjahr 2004
Bausumme: 0,95 Mio. €
6 – 8 Mitarbeiter

Trennkanalisation Briefa-Siedlung, Bitterfeld
Frühjahr 2004 – Herbst 2004
Bausumme: 1,0 Mio. €
6 – 8 Mitarbeiter

Erschließung Chemiepark Bitterfeld-Wolfen
Landgraben Areal B, Los I 2.18.1
Frühjahr 2004 – Herbst 2004
Bausumme: 1,2 Mio. €
8 – 10 Mitarbeiter

Erschließung Chemiepark Bitterfeld-Wolfen
Landgraben Areal C, Los I 2.19.4.2
Frühjahr 2004 – Sommer 2004
Bausumme: 0,2 Mio. €
4 – 6 Mitarbeiter

Neubau RÜB 40 Roßlau
Frühjahr 2004 – Sommer 2004
Bausumme: 0,4 Mio. €
4 – 6 Mitarbeiter

◆ Ingenieurbau

EÜ L 487 Papestraße, Berlin
Arge Echterhoff – L. Freytag – Glass
Frühjahr 2004 – Sommer 2006
Bausumme: 1,4 Mio. €
4 – 6 Mitarbeiter

Nord-Ost-Anbindung Böhlen / S 72
Industriestandort Böhlen – Lippendorf (Leipzig)
Arge Glass – Echterhoff – R. Meyer, Teutenheim
Frühjahr 2004 – Frühjahr 2006
Bausumme: 4,9 Mio. €
4 – 6 Mitarbeiter