

# spezial

Das Kundenmagazin der Oevermann Gruppe

Ausgabe 2021



**Warmasphalt** – ein Baustoff mit Zukunft  
**The Cradle** – ein innovatives Holzhybridhaus  
**FRAPORT** – Sanierung der Start- und Landebahn



## Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Immer wenn wir an der SPEZIAL arbeiten, merken wir: Wieder ist ein ebenso ereignisreiches wie erfolgreiches Jahr vorbeigegangen. Tatsächlich haben wir gute Gründe, mit Stolz auf das Geleistete zurückzublicken. Denn es dokumentiert eine Leistungsfähigkeit, auf die unsere Kunden und Partner auch in Zukunft bauen können.

Anspruchsvolle Projekte wurden und werden aktuell durch uns realisiert. Im Hochbau konnten wir sehr zur Zufriedenheit unserer Kunden zahlreiche interessante und außergewöhnliche Projekte termingerecht übergeben. Im Verkehrswegebau haben wir neben unserem Kerngeschäft unsere hohe Kompetenz im Asphaltbau insbesondere bei Projekten auf den Flughäfen in Paderborn, Arnsberg, Köln/Bonn und Frankfurt unter Beweis gestellt.

Eine ebenfalls vielversprechende und spannende Entwicklung sehen wir in dem erfolgreichen Einsatz von Warmasphalt. Hierbei werden die Temperaturen bei der Herstellung und Verarbeitung im Vergleich zu konventionellem Heißasphalt unterschritten. Das bedeutet einen deutlich geringeren Energieverbrauch, minimierte CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie einen höheren Schutz für

unsere Mitarbeiter und die Anlieger einer Maßnahme. Ein Baustoff mit Zukunft.

Im vergangenen Jahr konnten wir besonders viele neue Auszubildende und duale Studenten in unserem Haus begrüßen. Eine gute Chance für uns, die nächste Generation gezielt zu fördern, mit unseren weitreichenden Arbeitsfeldern zu begeistern und sie so nach ihrer Ausbildung auch langfristig an unser Unternehmen zu binden. Dabei bauen wir ganz bewusst auf die wertvollen Erfahrungen unserer langjährigen Mitarbeiter, die sehr motiviert ihr umfangreiches Wissen an die jüngeren Kollegen weitergeben.

Alle diese Aktivitäten fanden unter den erschwerten Bedingungen der Covid-19-Pandemie statt. War unser Blick zu Beginn durch viele Unwägbarkeiten geprägt, können wir heute sagen, dass wir unter strengster Einhaltung der Hygienekonzepte und der sehr hohen Disziplin des gesamten OEVERMANN-Teams und aller Beteiligten, alle Projekte unserer Kunden ohne Unterbrechungen abwickeln konnten.

Kundengespräche, Verhandlungen, interne Besprechungen, Schulungen – dies und

vieles mehr war im letzten Jahr in der gewohnten Form nicht mehr durchführbar. Wie andere Unternehmen auch mussten wir uns sehr schnell auf die unbekannteren Gegebenheiten einstellen. Rückwirkend haben wir auf dem digitalen Weg der Kommunikation mit Ihnen und intern viele neue und positive Erfahrungen gemacht – und es funktioniert! Trotzdem freuen wir uns auf den Tag, an dem wir wieder persönlichen Kontakt mit Ihnen haben werden. Eine gesunde Mischung aus digitaler und realer Begegnung wird die Zukunft sein.

Wir sehen uns für die kommenden Herausforderungen bestens aufgestellt und stehen Ihnen zusammen mit der geballten Kompetenz rund um die gesamte Wertschöpfungskette des Bauens gemeinsam mit unserem Gesellschafter, der PORR in Deutschland, gerne zur Verfügung. Ein Anruf genügt.

**Wir freuen uns auf Sie!**

**Herzlichst**  
**Gerald von der Gathen**  
**Jan Schwägerl**  
**Bernward Schmitz**  
**Joachim Sunderkemper**

Von links nach rechts: Jan Schwägerl, Joachim Sunderkemper, Gerald von der Gathen und Bernward Schmitz



## Maschinenpark Oevermann: Mit Hightech zu höchster Qualität

Modernste Baumaschinen perfektionieren die Arbeit auf unseren Baustellen. Der Maschinenpark Oevermann investiert stetig in leistungsstarke Geräte.

Bei allen Anschaffungen sind Sicherheit, Gesundheitsschutz und Effizienz durch modernste Technik ausschlaggebend. Alle Maschinen entsprechen der neuesten

Abgasnorm und tragen so deutlich zur Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes unseres Maschinenparks bei.

Neben diverser Großgeräte, wie beispielsweise Asphaltfertiger, -beschicker, -walzen und Mobilbagger investiert Oevermann zusätzlich noch in eine große Anzahl an Schalung, Kleingeräten und Einrichtungsgegenständen, um die Baustellen optimal zu versorgen. Auch für unsere Mitarbeiter

bieten die Neuanschaffungen bestmöglich eine produktions- und praxisorientierte Unterstützung. Damit gewährleisten wir einen reibungslosen und schnellen Ablauf der Arbeiten.

Mit den neuen modernen Maschinen und der hochwertigen Schalung sind wir bestens aufgestellt, die uns übertragenen Aufgaben unserer Auftraggeber in Spitzenqualität zu erledigen.

# Gelebte Sicherheitskultur

## Erfolgsrezept: Kommunikation

Kommunikation ist für die Realisierung sämtlicher Unternehmensprozesse essenziell. Sie dient im Wesentlichen der Informations- und Wissensvermittlung und lässt sich auf unterschiedliche Weise realisieren – verbal oder auch nonverbal.

Im Bereich des Arbeits- und Gesundheitsschutzes, gleichwohl aber auch des Umweltschutzes, geht unser Unternehmen seit vielen Jahren genau diesen Weg. Wir nutzen Kommunikation als Instrumentarium für die Sensibilisierung und Einbindung unserer Mitarbeiter, um unsere Ziele zu erreichen und effiziente, lukrative Ansätze zur Verbesserung unserer entsprechenden Leistung zu identifizieren. Es ist uns u. a. auf diese Weise gelungen, eine Sicherheitskultur in unserem Unternehmen zu entwickeln, zu etablieren und stetig zu optimieren.

Nachfolgend sollen einige Beispiele unsere Sicherheits-Philosophie aufzeigen:

**1 Kennzeichnung von Tritten und Haltegriffen** in markanter Farbe sowie Anbringung eines selbstentworfenen Aufklebers in sämtlichen Baumaschinen, um Aufmerksamkeit zu erzielen und dem Unfallschwerpunkt des Be- und Absteigens von Baumaschinen präventiv entgegenzuwirken.

**2 Verfassen regelmäßiger Mitarbeiterbriefe** – spezifiziert, aber dosiert, um eine Reizüberflutung an Informationen zu vermeiden.

Den Abbildungen ist auszugsweise ein Brief an unsere Mitarbeiter zu entnehmen, der sich mit dem „Gefährlichen Montag“ beschäftigt, dem Wochentag, an dem sich statistisch betrachtet die meisten Arbeitsunfälle ereignen („Montagsblues“).

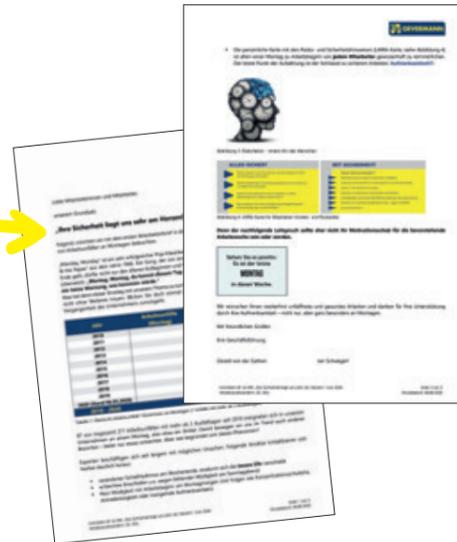
**3 Selbstentwickelte Plakate und Poster** zum Aushang auf unseren Baustellen.

**ALLES SICHER?**

- Welche Arbeiten muss ich ausführen und was benötige ich hierfür (z.B. Werkzeuge und Geräte)?
- Welche Gefährdungen bzw. Risiken bestehen bei meiner Arbeit, die zu Unfällen führen könnten?
- Welche Schutzmaßnahmen muss ich ergreifen, um diese Gefährdungen bzw. Risiken zu beherrschen?
- Wie verhalte ich mich beim Feststellen sicherheitsgefährdender Rahmenbedingungen und bei Notfällen?

**ALLES SICHER?**

- Welche Arbeiten muss ich ausführen und was benötige ich hierfür (z.B. Werkzeuge und Geräte)?
- Welche Gefährdungen bzw. Risiken bestehen bei meiner Arbeit, die zu Unfällen führen könnten?
- Welche Schutzmaßnahmen muss ich ergreifen, um diese Gefährdungen bzw. Risiken zu beherrschen?
- Wie verhalte ich mich beim Feststellen sicherheitsgefährdender Rahmenbedingungen und bei Notfällen?



Kurz, klar und verständlich: Unsere Aushänge sensibilisieren unsere Mitarbeiter auf allen Ebenen für ein sicheres und umweltbewusstes Verhalten.

**Gefahrstoffmanagement**  
Handhabung und Lagerung von Gefahrstoffen

Wichtige rechtliche Vorgaben (i.W. Gefahrstoffverordnung)      Umsetzung im Unternehmen

Identifizierung, Erfassung und Bewertung von Gefahrstoffen  
→ z.B. Substanzprüfung

Gefahrstoffverzeichnis mit Gefährdungsbeurteilung → Kennwert

Information unserer Beschäftigten → Gefährdungen + Schutzmaßnahmen

**Verantwortungen im Arbeitsschutz (Unternehmerpflichten)**

Verantwortungsbereich	Unternehmer (Betriebsrat)	Einzelmitarbeiter im Unternehmen
Arbeitsstättenverantwortung	Sicherstellung der Ordnung von Arbeitsstätten	
Organisationsverantwortung	Bereitstellung/Überwachung von Arbeitsbedingungen, Beschäftigung, Organisation, Arbeitszeiten, Schulung, eigene Schutzmittel und Arbeitsanweisungen	
Arbeitsanweisungenverantwortung	Bereitstellung der gültigen Arbeitsanweisungen (SOP etc.)	
Arbeitsmittelverantwortung	Werkzeuge etc. ggf. persönliche Schutzausrüstung (z.B. & ULR ohne Selbstauslösung?)	



Wichtig, da höchste Unfallgefahr! – Sicherer Abstieg von Baumaschinen durch Nutzung der orange markierten Tritte und Haltegriffe.

**„Kommunikation ist die Kunst, auf das Herz zu zielen, um den Kopf zu treffen.“**

Die vergangenen Jahre haben deutlich gezeigt, dass nahezu 100 % unserer Arbeitsunfälle auf Unaufmerksamkeiten bzw. mangelndes Sicherheitsbewusstsein zurückzuführen waren. Insofern war es für uns zielführend, auf das Verhalten der Mitarbeiter einzuwirken, denn Routine ist gefährlich und trügerisch. Aus diesem Grunde haben wir die verbale Kommunikation mit den operativen Beschäftigten ausgeweitet. In einem Pilotprojekt fanden

2020 auf ausgewählten Baustellen „Mitarbeiter-Workshops“ statt, um durch die unmittelbare Diskussion mit unseren Beschäftigten Ursachen konkreter Arbeitsunfälle mit einem höheren Detaillierungsgrad zu ergründen und daraus Folgerungen für



die betriebliche Praxis abzuleiten. Aufgrund der durchweg ausgesprochen positiven Resonanz werden wir den Weg, Workshops mit unserem gewerblichen Personal vor Ort auf ihren Baustellen durchzuführen, im Jahr 2021 weitergehen.

Workshops sind ideal, um typische Unfallsituationen zu simulieren. Der beste Weg, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für das Thema zu sensibilisieren. Der US-amerikanische Publizist Vance Packard hat eine sehr weise These zur Kommunikation aufgestellt: „Kommunikation ist die Kunst, auf das Herz zu zielen, um den Kopf zu treffen.“



Urkundenübergabe: Gerald von der Gathen übergab die Urkunde an die Niederlassung Hochbau Münster

## Unfallentwicklung im Unternehmen

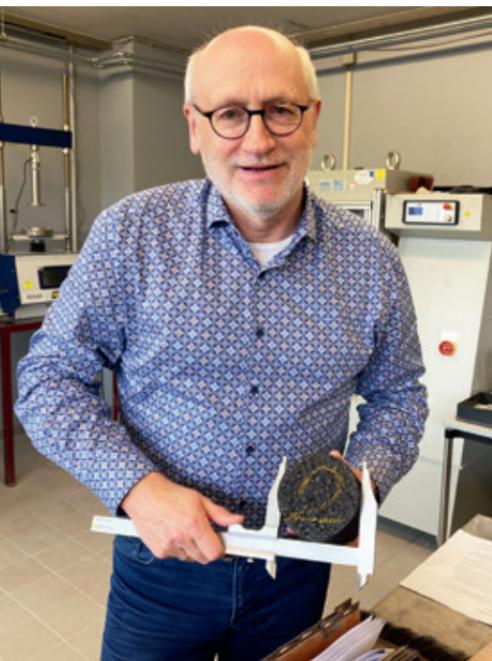
Eine weitere Sensibilisierungsmaßnahme, die im Unternehmen bereits seit 13 Jahren fest verankert und somit auch bedeutender Bestandteil der Sicherheitskultur ist, ist das jährliche Unfall-Ranking. Dieses stellt gleichsam ein Benchmarking zwischen den Niederlassungen des Unternehmens dar. Kriterien hierbei sind im Wesentlichen die Anzahl von Arbeitsunfällen, Schwere

der Unfälle gemessen an Ausfalltagen und geleisteten Arbeitsstunden. Obwohl das Gefährdungspotenzial im Hoch- und Ingenieurbau nach Einstufung der Bau-Berufsgenossenschaft etwas größer ist als im Verkehrswegebau, konnte im Jahr 2020 die Niederlassung Hochbau Münster das Ranking ohne einen einzigen Unfall für sich entscheiden.

Insgesamt betrachtet bleibt positiv festzuhalten, dass die Unfallhäufigkeit in unserem Unternehmen durchschnittlich deutlich unter der der Baubranche liegt. Auch das ist ein Ergebnis unserer Kommunikations- und Sensibilisierungsmaßnahmen – unter konsequenter Einbeziehung und Beteiligung unserer Mitarbeiter. So kommen wir Schritt für Schritt unserem Ziel „null Unfälle“ näher.

# Warmasphalt – Ein Baustoff mit Zukunft

Interview mit Hermann Lammen,  
Leiter des Baustofflabors Oevermann



Hermann Lammen leitet seit nahezu 30 Jahren das unabhängige Baustofflabor. Er und sein Team beraten und begleiten sämtliche Oevermann-Niederlassungen rund um das Thema Baustoffe in allen Bauphasen. Auch für unsere Auftraggeber ist er ein gern hinzugezogener Experte, wenn es um die Stoffauswahl und Bauqualität geht. Dazu wirkt er in bundesweit tätigen Ausschüssen mit, unter anderem beim Deutschen Asphaltverband e.V. (DAV) und der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV). Im Interview berichtet er, mit welchen spannenden Herausforderungen das Labor aktuell konfrontiert wird, und welche neuartigen Verfahren im Verkehrswegebau ihren Weg finden – Warmasphalt ist hier das Stichwort.

**Heißasphalt versus Warmasphalt – was ist der Unterschied?** Die Temperaturunterschiede während des Mischens, des Transports und der Verarbeitung machen den wesentlichen Unterschied von Heiß- und Warmasphalt aus. Der herkömmliche Heißasphalt wird bei über 150 Grad Celsius gemischt, transportiert und verarbeitet. Warmasphalt wird in Deutschland im Vergleich dazu nur auf bis 150 Grad Celsius erhitzt und bei noch niedrigeren Temperaturen über 120 Grad Celsius verarbeitet. Das ist schon ein großer Sprung in die „Kälte“. Die Erforschung und Anwendung des Zwischenbereiches von 100 bis 120 Grad Celsius hat erst in dieser Zeit Fahrt aufgenommen. Der Einbau von Warmasphalten und Asphalten dieses Zwischenbereiches stellen neuartige Verfahren dar, dessen Vorteile noch nicht umfassend genutzt werden.

**Was sind die Vorteile?** Bei diesem Verfahren können die beim Einbau von Asphalt freiwerdenden Dämpfe und Aerosole erheblich reduziert werden. Daraus resultiert: Je niedriger die Temperatur, desto weniger Dämpfe und Aerosole werden bei der Herstellung und beim Einbau frei. Gleichzeitig sinken der Energieverbrauch und die CO<sub>2</sub>-

Emissionen bei der Herstellung an der Asphaltmischanlage. Sie machen nahezu zwei Drittel der Gesamtemissionen bei Maßnahmen im Straßenbau aus – das ist schon enorm. Hier entstehen also Vorteile für die Bauarbeiter, die Anlieger der Baumaßnahme und Mischanlage sowie natürlich für die Umwelt. Durch die niedrigere Mischtemperatur wird zudem das Bitumen weniger stark beansprucht, so dass trotz erschwelter Einbaubedingungen eine längere Haltbarkeit der Asphaltsschichten erwartet wird.

**Gibt es auch besondere Herausforderungen bei der Asphaltherstellung?** Ja, die gibt es. Die Reduzierung der Temperatur bei der Herstellung kann bei der Abgastemperatur zu einem Unterschreiten des Taupunktes beim Filtereintritt an der Mischanlage führen. Unerwünschte Kondenswasserbildungen sind die Folge. Mit technischen Veränderungen an der Trockentrommel und Drehzahlveränderungen kann gegengesteuert werden. Der Mischprozess ist ferner zu verlängern, damit die Gesteinskörner weiterhin vollständig mit Bitumen umhüllt sind. Beide, die Anlagentechniker und das Mischanlagenpersonal, sind mit den Veränderungen gefordert.

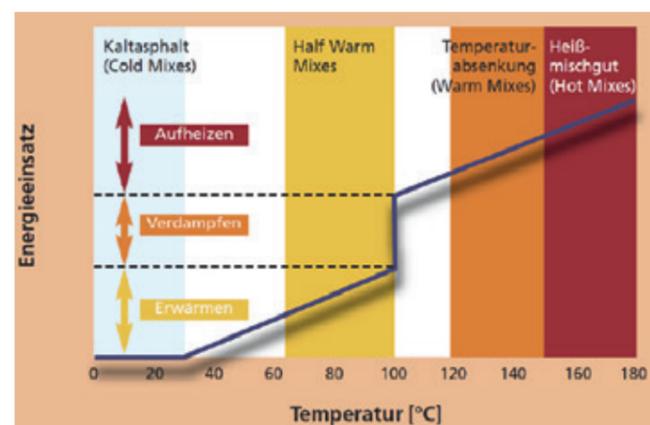


Abbildung: Klassifikation der Temperaturbereiche (Quelle: Deutscher Asphaltverband, Leitfaden Temperaturabsenkte Asphalte)



Auswertungen im Labor: Der Marshall-Probekörper (kurz MPK) ist ein Standardprobekörper zur Untersuchung von Walzasphalt.



**Sind bei der Verarbeitung und dem Einbau des Warmasphaltes auf der Baustelle neue Arbeitsweisen zu beachten?** Richtig, dies ist so. Sie sprechen einen sehr wichtigen Punkt für die Mitarbeiter der Asphaltkolonnen an.

Beim temperaturabgesenktem Asphalt ist das Verhalten beim Einbau durch Straßenfertiger und die Walztechnik beim Verdichten anders als beim herkömmlichen Heißasphalt. Je stärker der Asphalt abkühlt, desto schwieriger gestaltet sich die Verarbeitung beim Einbau.

Alle Arbeitsschritte müssen schneller erfolgen. Der Asphalt kühlt sehr schnell ab. Je dünner dann zusätzlich die einzubauende Schicht ist, umso geringer ist das Wärmepotenzial. Ist es beim Einbau dazu noch etwas windig, reduziert sich die verfügbare Verarbeitungszeit auf wenige Minuten. Häufig stehen nur 5 bis 10 Minuten für die Verdichtung zur Verfügung.

**Wie kann man dem entgegenwirken?** Bei der Herstellung von Warmasphalt ermöglicht die Zugabe von Zusätzen, die Mischguttemperatur signifikant zu senken, ohne dabei die Verarbeitungseigenschaften zu sehr zu beeinflussen. Dieses Vorgehen ist zielführend und kann sehr gut funktionieren.

Als Zusätze kommen organische Stoffe wie Wachse oder chemische Zusätze, sogenann-

te Additive, in Frage. Auch liegen Erfahrungen mit synthetischen Zeolithen vor. Die Anwendung der drei Stoffgruppen erfordert ein differenziertes Vorgehen. Werden die Zugabestoffe richtig angewandt, ist die fachgerechte Verarbeitung auch von nur warmem Asphalt zielsicher möglich.

**Bei dieser guten Bilanz in Sachen Ökologie und Gesundheit am Arbeitsplatz stellt sich die Frage, warum nicht längst überall auf Warmasphalt umgestellt wurde.** So einfach ist das leider nicht. Nicht alle Mischanlagen sind für die Herstellung von Warmasphalt geeignet. Dadurch muss der Asphalt häufig über längere Transportwege zur Baustelle transportiert werden und zusätzliche Belastungen des Straßennetzes entstehen. Auch ist der unmittelbare Wechsel von Heißasphalt auf Warmasphalt oder umgekehrt im laufenden Produktionsprozess bei einer Mischanlage nicht möglich.

Ferner erfordert die Planung und die Ausführung von Bauvorhaben mit Warmasphalt sowohl bei den Straßenbaubehörden und den Baufirmen besonderes Fachwissen. Dieses Fachwissen muss erst schrittweise erworben werden, um Warmasphalt auch unter Wettbewerbsbedingungen am Markt zu etablieren.

**Seit wann wird diese Methode erprobt?** Der Niedrigtemperaturasphalt wird seit

zunehmend rund 15 Jahren in Deutschland angewandt. Seit etwa 10 Jahren ist die Anwendung als Stand der Technik zu bezeichnen.

Aus Gründen aktueller Entwicklungen des Umwelt- und Arbeitsschutzes ist ein weiterer Entwicklungsschub eingetreten. Mit Warmasphalten, zu denen die temperaturgesenkten Asphalte zählen – beschäftigen wir uns in Deutschland seit ca. 2 Jahren intensiver. Immer neue Erkenntnisse und Weiterentwicklungen bringen uns Fortschritte. Es ist und bleibt ein sehr spannendes Thema.

**Erlauben sie uns einen Blick in die Zukunft: Welche Entwicklungsschritte sehen Sie hierbei in den nächsten 10 Jahren?** Wir befinden uns beim Asphalt in Bezug auf den Ressourcenschutz und damit auch beim Umweltschutz schon auf einem sehr hohen Niveau. Praktisch umsetzbare Wiederverwendungsraten von Altasphalt im neuen Asphalt liegen bei deutlich über 50 %. Mit Warmasphalt kann beim Asphaltbau ein weiterer entscheidender Schritt erreicht werden. In 10 Jahren werden große Mengen der Asphaltproduktion in Deutschland in den Bereich des Warmasphaltes fallen. Der Arbeitsschutz der Mitarbeiter und der Schutz der Umwelt sind die damit verbundenen großen Anstrengungen wert.

**Vielen Dank für das interessante Gespräch.**



Bild: Stadt Münster, Fotograf: Patrick Schulte

## Innovative Konzepte beim Einbau von Warmasphalt auf der Osthofstraße in Münster

den. Diese beiden Verfahren ermöglichen einen Sprung in die richtige Richtung.

**Die Besonderheit:** Die Temperaturen des eingesetzten Warmasphaltes unterschreiten bei der Herstellung und Verarbeitung nicht nur die Temperaturen von konventionellem Heißasphalt, sondern in Teilen auch die Temperaturen von schon erprobten Niedrigtemperaturasphalten. Die frei werdenden Dämpfe und Aerosole werden somit noch weiter reduziert. Das hat nicht nur Vorteile für die Umwelt, auch für die Arbeiter und Anlieger der Asphaltmischanlagen und Baumaßnahmen ist die Geruchsbelastung deutlich geringer.

Beim zweiten Konzept wird dem Asphalt darüber hinaus eine höhere Menge zurückgewonnenen Asphaltes zugegeben. Mit einem Verjüngungsmittel wird dem Bitumen des gebrauchten Asphaltes wieder möglichst viel seiner ursprünglichen Klebekraft zurückgegeben. Die Wiederverwertungsrate von Altasphalt steigt dadurch deutlich.

**Exakter Arbeitsablauf bei der Verarbeitung.** Trotz der um bis 45 Grad reduzierten Temperatur muss der Asphalt genauso fehlerfrei verarbeitet werden wie der konventionelle Asphalt. Unebenheiten oder Risse dürfen später nicht auf den Straßen entstehen. Neben den riesigen Straßentfertigerfahrzeugen und den Walzen müssen auch die Mitarbeiter der Asphaltkolonnen mit der zäheren und kühleren Masse zurechtkommen. Asphaltstraßenbau ist trotz modernster Technik immer noch ein Handwerk.

Ebenfalls eine besondere Bedeutung bei der Verarbeitung temperaturabgesenkter Asphalte hat die Baustellenlogistik und ein minutiös getakteter Bauablauf. Dadurch können die Asphaltherstellung, der Transport und der Einbau im Fluss gehalten werden – und damit auch die Verdichtung. Durch eine zwischen allen Beteiligten genauestens abgestimmte Arbeitsplanung muss auch sichergestellt sein, dass in beiden Schichten die Messfelder genau übereinanderliegend hergestellt werden konnten.

**Intensive Begleitung der Arbeiten durch das Baustofflabor Oevermann.** Voruntersuchungen des Bitumens durch einen bundesweit anerkannten Bitumenspezialisten und der Asphalte im Baustofflabor Oevermann, ständige Temperaturmessungen und radiometrische Dichtemessungen von drei Laboranten des Baustofflabors Oevermann auf der Baustelle sichern den Erfolg bei der Herstellung der Versuchsfelder.

Zweihundertvierzig Asphaltproben sind bei Einbau für Untersuchungen entnommen worden. Etwa einhundert Bohrkerne sind darüber hinaus aus den beiden Schichten für Messungen zu entnehmen. Mit Spannung werden die Ergebnisse der wissenschaftlichen Untersuchungen von der Stadt Münster und der Firma Oevermann erwartet.

Ein höchst anspruchsvolles Bauvorhaben für alle Beteiligten, welches der Umwelt, dem Gesundheitsschutz unserer Mitarbeiter und den Bewohnern der Stadt Münster zugutekommt.

Im Zuge des Bauvorhabens „Osthofstraße“ führt unsere Niederlassung Verkehrswegebau Münster/Dortmund für die Stadt Münster unter anderem die Erneuerung des Fahrbahnaufbaus auf einer Fläche von insgesamt 24.000 m<sup>2</sup> aus.

Bei den Asphaltarbeiten der beiden oberen Schichten wird auf zwei innovative Asphaltkonzepte gesetzt:

1. Warmasphalt und
2. Warmasphalt unter Zusatz von Bitumen verjüngenden Zusätzen

Insgesamt werden zwölf unterschiedliche Asphalte mit den beiden Verfahren in Messfeldern verarbeitet.

Die Stadt Münster ist innovativ in der technischen Ausführung von Bauvorhaben, aber auch in Bezug auf die Umwelt sehr aktiv. Die bei der Herstellung und Verarbeitung von Asphalten entstehenden Dämpfe und Aerosole sollen umfangreich reduziert wer-

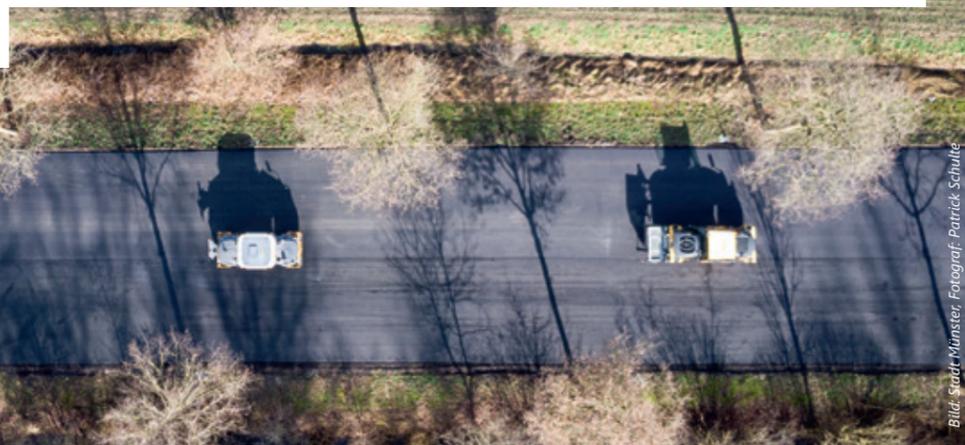


Bild: Stadt Münster, Fotograf: Patrick Schulte



Bild: HHVision, Köln

## Wirtschaftlich und nachhaltig

Neubau Duisburg Central Office (DCO) – von der Beratung über die Ausführungsplanung bis hin zur schlüsselfertigen Umsetzung

Oevermann prägt Stadtbilder – so auch im Zentrum von Duisburg. Gegenüber dem Hauptbahnhof hat die Niederlassung Hochbau Münster bereits mit dem Bürokomplex Mercator One einen Akzent gesetzt. Südlich des Bahnhofs entsteht nun ein Bürogebäude mit einem Zertifikat nach den Prinzipien der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen e.V. (DGNB).

Der Auftrag der Aurelis beinhaltet, neben der Erstellung der Ausführungsplanung, die Herstellung der Baugrube einschließlich der Verbauarbeiten mittels einer temporären Trägerbohlwand und einer Bohrpfehlwand. Die Roh- und Ausbauarbeiten inklusive der Haustechnik sowie die Erstellung der Außenanlagen sind ebenfalls Auftragsbestandteil.

**Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit im Fokus.** Für den Bauherrn hat das

Thema Nachhaltigkeit bei der Errichtung und Nutzung des Gebäudes eine zentrale Bedeutung. Für das DCO wird deshalb das Nachhaltigkeitszertifikat mit mindestens dem Prädikat Gold der DGNB angestrebt. Damit ein Gebäude tatsächlich den Bedürfnissen heutiger und künftiger Generationen dient, wurde von der DGNB ein umfassendes und ganzheitliches Bewertungssystem entwickelt, das die Umwelt, den Menschen und die Wirtschaftlichkeit berücksichtigt. Anhand dieses Systems prüft und zertifiziert die DGNB Gebäude auf Nachhaltigkeit. Als Mitglied der DGNB unterstützen wir den Bauherrn, ein ressourcenschonendes und wirtschaftliches Gebäude zu errichten.

**Ökologische und moderne Arbeitsplätze.** Das DCO umfasst eine Mietfläche von rund 11.400 Quadratmetern und wird sich über fünf Etagen erstrecken. Im Untergeschoss entsteht eine Tiefgarage mit 49 Stellplätzen.

Das zu erstellende Objekt gliedert sich in einen westlichen und östlichen Gebäudeteil, welche über einen gläsernen geschuppten Erschließungskern miteinander verbunden sind. Der Eingangsbereich wird von einer großzügigen Glaskonstruktion geprägt, während sich die beiden Gebäudeteile durch bodentiefe Fenster sowie eine komplette Klinkerfassade auszeichnen.

Die Büroflächen sind vorwiegend als Großraumbüros konzipiert, in welche einzelne Besprechungsräume und sogenannte „Think Tanks“ durch Glastrennwände transparent integriert werden. Horizontal erfolgt die haustechnische Erschließung der Büroflächen in den Hohlraumböden und in den Deckenkoffern der Flurbereiche. Eine leistungseffiziente Lüftungsanlage und Heiz-Kühldeckensegel werden daraus versorgt. Ein anspruchsvolles Projekt, welches wir mit Leidenschaft realisieren.

# Optimales Zusammenspiel beim Asphaltteinbau

## Neue Asphaltdeck- und Binderschicht auf der Autobahn A 30

Die viel befahrene Autobahn A 30 ist sowohl für den Wirtschafts- als auch den touristischen Verkehr eine wichtige Verbindung in der Region Osnabrück. Der Sanierungsbedarf ist dementsprechend hoch.

Die Niedersächsische Landesbehörde Straßenbau und Verkehr, vertreten durch den Geschäftsbereich Osnabrück, beauftragte Oevermann mit der Sanierung beider Richtungsfahrbahnen zwischen den Anschlussstellen Bissendorf und Gesmold auf einer Länge von 6,3 km und mit einer Breite von bis zu 12,5 m. Der Asphaltteinbau erfolgte unter verschiedenen Verkehrsführungen mit 5,50 m bis 12,5 m breiten Einbaubahnen.

Die wichtigsten Geräte auf einer Asphaltbaustelle sind Fertiger und Walzen. Aufgrund ihrer technischen Ausstattung sind sie für die unterschiedlichsten Anwendungszwecke geeignet. Dabei kommt es auf die Einstellungen unter Berücksichtigung aller Rahmenbedingungen an, um die geforderte Qualität zu gewährleisten. Das Team der Niederlassung Verkehrs-

wegebau Osnabrück/Güterlosh stellte bei Sanierungsarbeiten auf der A 30 seine Erfahrungen und Know-how als Spezialist im Asphaltbau erneut erfolgreich unter Beweis.

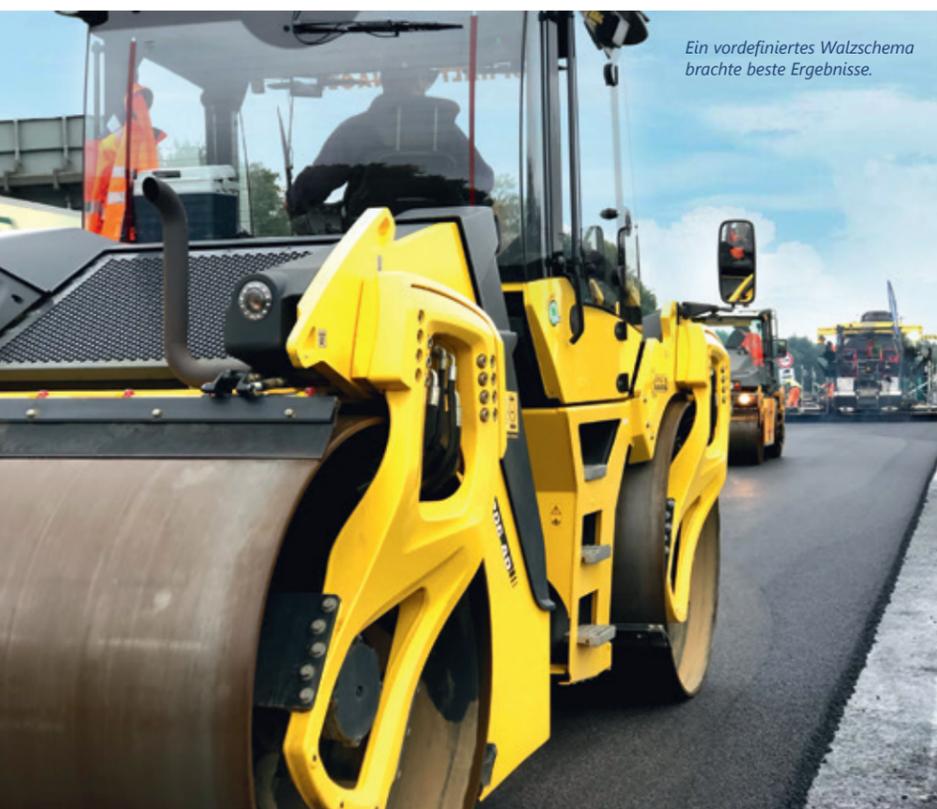
**Wirtschaftliche Realisierung durch den Einsatz modernster Asphalttechnologie.** Einbau und Verdichtung bilden die letzten geschlossenen Arbeitsschritte beim Bau einer Asphaltstraße. Mit Hilfe der Walzen wird die vorverdichtete Asphalttschicht auf die anforderungsgerechte Lagerungsdichte verdichtet. Wichtig ist hierbei, die verfügbare Verdichtungsenergie der Walzen optimal zu nutzen. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Oevermann wissen als Spezialisten, worauf es ankommt: Je Asphalttschicht wurden vier 9-t-Grattmantelwalzen für die Verdichtung und die Herstellung der Ebenheit eingesetzt. Zusätzlich kam beim Bindeeinbau eine Gummiradwalze zum Einsatz, die für den Deckschichteinbau durch eine 14-t-Tandemwalze ausgetauscht wurde. Durch den Einsatz moderner Asphaltfertiger und Walzen wurde eine wirtschaftliche und sichere Ausführung gewährleistet.

**Flexible und zuverlässige Durchführung trotz wechselnder Witterungsbedingungen.** Durch die hohe statische Linienlast der 14-t-Walze bei einer Bandagenbreite von 2,13 m konnte eine perfekte Verdichtung und Ebenflächigkeit trotz widriger Witterungsverhältnisse im Spätherbst/Winter erzielt werden. Diese Verlässlichkeit sowie die flexible Anpassung an das Wetter sorgte bei dem Bauherrn für viel Anerkennung und Vertrauen. Die 14-t-Tandemwalze erwies sich dabei als Allroundtalent. Bei kälteren äußeren Bedingungen konnte die 14-t-Tandemwalze in der Walzenkette nach vorne hinter den Fertiger gesetzt werden, um möglichst schnell eine hohe Verdichtung in den Asphalt zu bekommen. Andererseits kann bei langsam abkühlendem Mischgut die schwere Walze weiter nach hinten gezogen werden, um das Material nicht zu verdrücken, sondern im Umkehrschluss auch noch weiter hinten, im kälteren Mischgut, eine Verdichtung erzielen zu können.

**Kundenwunsch durch optimales Walzschema erfüllt.** In Abhängigkeit von der Gesamteinbaudicke, der Asphaltmischgutart und den verfügbaren Walztypen definierte Oevermann das optimale Walzschema:

*An erster Stelle wurde eine 9-t-Tandemwalze ohne Vibration zum Vorverdichten eingesetzt. An zweiter Stelle folgte die 14-t-Walze mit Vibration für die bestmögliche Verdichtung und Ebenflächigkeit. An dritter bis fünfter Stelle wurden 9-t-Tandemwalzen für die Restverdichtung und zum Nachbügeln sowie zum Aufbringen des Abstreusplittes notwendig.*

Das Asphaltmischgut wurde somit so verarbeitet, dass exakt das Ergebnis erzielt werden konnte, das vom Auftraggeber gewünscht war.



Ein vordefiniertes Walzschema brachte beste Ergebnisse.



### Bauleistung in Zahlen:

- 47.090 m<sup>3</sup> Bruttorauminhalt
- 13.360 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche

Das innovative Holzhybridhaus wird ein Highlight im Düsseldorfer Medienhafen.

## The Cradle – ein Leuchtturmprojekt für nachhaltige Baukultur

Innovativ, nachhaltig, außergewöhnlich. Mit diesen Schlagworten lässt sich das zukünftige Highlight im Düsseldorfer Medienhafen treffend beschreiben. Hier entsteht seit November 2020 ein innovatives Bürogebäude als Holzhybridhaus – recyclingfähig und mit rückbaubarer Holzfassade.

Der Name The Cradle ist Programm. Das Gebäude wird in Anlehnung an das Cradle-to-Cradle®-Prinzip, engl. für „von Wiege zu Wiege“, erstellt und steht für eine Zirkulation von Materialien und Rohstoffen in einer durchgängigen Kreislaufwirtschaft. Einzelne Bauelemente können nach Gebrauch wiederverwertet werden. Damit stellt The Cradle ein umfassendes Nachhaltigkeitskonzept für eine ökologische, soziale und ökonomische Zukunft dar.

**Spektakuläre Erscheinung in Elementbauweise.** Geplant ist der Neubau als Holz-Beton-Konstruktion mit einer markanten, rautenförmigen Fassadenstruktur aus Holz und Glas. Die außergewöhnliche Fassade übernimmt nicht nur die Funktion des Tragwerks, sie sorgt auch für Verschattung, eine natürliche Lüftung und bildet einzelne Loggien mit Blick auf den Rhein. Im Auftrag des Projektentwicklers INTERBODEN aus Ratingen entstehen hier insgesamt 7.200 m<sup>2</sup> Büroflächen in bester Lage am Rhein sowie 600 m<sup>2</sup> hochwertige Gastronomie im Erdgeschoss.

**Ein Bauprojekt, das Emissionen reduziert.** Die Niederlassung Hochbau Münster wurde mit der Erstellung des Rohbaus beauftragt. Die Anforderungen an die Bauarbeiten sind hoch. Nur nach Cradle to Cradle Certified™ Bauteile und Inneneinrichtungen werden verwendet. Es werden Baumaterialien verbaut, die nach Gebrauch wieder der Kreislaufwirtschaft zugeführt werden können.

Dadurch wird zum einen das Abfallaufkommen und zum anderen der CO<sub>2</sub>-Ausstoß deutlich reduziert. Der Treppenhaukern wird aus Recycling-Beton hergestellt, bei dem gebrochener Naturstein oder auf natürliche Weise entstandener Kies durch eine recycelte Gesteinskörnung aus aufbereiteten Bauschutt teilweise ersetzt wird. Die nachhaltige Vorgehensweise zahlt sich aus: Das rundherum zukunftsweisende Bauprojekt The Cradle wurde bereits vor Baubeginn mehrfach prämiert.

Für Oevermann ist die Umsetzung eines derartigen Nachhaltigkeitsprojektes keine Premiere mehr: In Münster haben wir bereits das 7-geschossige Verwaltungsgebäude der SuperBioMarkt AG in Hybridbauweise erfolgreich umgesetzt.

55.000 t Asphalt wurden auf einem Zwischenlager deponiert.



Nahtloser Einbau mit vier Fertigern



Kreativ gelöst: Materialübergabe von außen nach innen

# Sanierung der Start- und Landebahn Süd am Flughafen Frankfurt/Main

Im Februar 2020 erhielt das Team der Oevermann Verkehrswegebau GmbH den Auftrag zur Erneuerung der 192.000 m<sup>2</sup> umfassenden südlichen Start- und Landebahn des Flughafens Frankfurt/Main. Das anspruchsvolle Projekt für die Südbahn war für April 2020 geplant. Nachdem der Flugverkehr am Flughafen Frankfurt/Main durch die Pandemie nahezu gänzlich zum Erliegen kam, konnte die überwiegend in zahlreichen Nächten im April und Mai vorgesehene Bauzeit auf drei Wochen im April begrenzt werden.

Das Team der Oevermann Verkehrswegebau GmbH, Niederlassung Münster/Dortmund erneuerte in Arbeitsgemeinschaft die Binder- und Deckschicht der hochbelasteten Aufsetzonen des Runways. Im Zuge dieser Instandsetzungsmaßnahme wurde weiterhin die Asphaltdeckschicht der Startbahnschultern der 60 Meter breiten Bahn

erneuert. Bei den Sanierungsarbeiten wurde auf ein besonders umweltschonendes Einbauverfahren mit Niedrigtemperaturasphalt zurückgegriffen.

**Kreative Lösung für die Sicherheitskontrollen.** Der Auftraggeber griff zu einem kreativen Konzept zur Gewährleistung der

hohen Asphaltleistung in Abstimmung mit den Sicherheitsbehörden: Um die permanenten Sicherheitskontrollen aller LKW zu verkürzen, wurden vorab 20 Fahrzeuge überprüft und im Sicherheitsbereich positioniert. Um das Mischgut in den Sicherheitsbereich zu übergeben, wurden zwei Rampen bis an den Begrenzungs-

zaun gebaut. Auf diesen beiden Rampen wurde je ein Beschicker positioniert, durch welchen die Übergabe des Materials von außen nach innen erfolgte.

**Perfekt geplant und im Takt.** In der ersten Projektwoche wurden innerhalb von vier Tagen 55.000 Tonnen Asphalt gefräst, verladen und auf einem Zwischenlager innerhalb des Flughafengeländes deponiert. Dabei waren acht Fräsen und 30 LKW im Einsatz.

„Grundlegende Sanierungsarbeiten mit umweltschonendem Niedrigtemperaturasphalt.“

In der zweiten Woche wurden in vier 10-Stunden-Schichten 27.500 Tonnen Asphaltbinder eingebaut. Die Herausforderung bestand darin, einen kontinuierlichen Mischgutstrom von bis zu 1.000 Tonnen pro Stunde am Einbauort zu gewährleisten, welche von den leistungsstarken Mischgutpartnern zur Verfügung gestellt werden konnte. In der dritten Woche erfolgte der Einbau der Asphaltdeckschicht mit Niedrigtemperaturasphalt.

Um den hohen Qualitätsansprüchen für Flugverkehrsflächen gerecht zu werden, wurde nahtlos mit vier Fertigern inklusive der zugehörigen Beschicker gearbeitet. Die Verdichtung des Asphaltmischgutes wurde

mit 22 Walzen bewerkstelligt. Dabei wurden etwa 25.000 Tonnen Deckschichtmaterial eingebaut.

**Enge Zusammenarbeit mit der Baulogistik und dem Baustofflabor.** Auch in diesem Projekt ist die intensive und baubegleitende Zusammenarbeit mit unseren Kollegen der CMG Baulogistik sowie dem Baustofflabor von Oevermann hervorzuheben, die bereits in der Arbeitsvorbereitung fester Bestandteil des Baustellenteams waren. Mit unserer Arbeitsqualität, Termintreue und Engagement überzeugten wir den Auftraggeber.

# Das Innovation Quarter in Lippstadt

## Offene und flexible Architektur für einen Ort des Austauschs und der Vernetzung

Ein produktives Umfeld für Begegnung, Innovation und Existenzgründung: Zu diesem Zweck lässt die GWL Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft Lippstadt GmbH das Innovation Quarter für Studierende, Lehrende sowie Vertreterinnen und Vertreter von Start-Ups und Unternehmen bauen. Die Oevermann Hochbau GmbH wurde mit dem Rohbau des Projekts mit einer herausfordernden Deckenkonstruktion beauftragt.

Auf einer Grundstücksfläche von 18.000 m<sup>2</sup> entsteht das futuristisch anmutende Gebäude in unmittelbarer Nähe zur Hochschule Hamm-Lippstadt (HSHL), die 2.200 m<sup>2</sup> des Bauwerks mit einem Hörsaal, Seminarräumen, Büros und Laboren ausstatten wird. Als weitere Nutzer des Objektes sind innovative und technologieorientierte Unternehmen aus allen Wirtschaftszweigen vorgesehen. Ein rund 600 m<sup>2</sup> großer „Marketplace“ ist wesentlicher Teil des Konzeptes – hier entsteht ein Platz der Begegnung,

der Kommunikation, der Vernetzung und der aktiven Zusammenarbeit. Im Zeitraum von März 2020 bis August 2020 erstellte unsere Niederlassung Hochbau Gütersloh den Rohbau samt anspruchsvoller Dachkonstruktion.

**Die Dachkonstruktion als statische Herausforderung.** Nach den statischen Vorgaben war die Decke in elf Bauabschnitten aufgeteilt und entsprechend getaktet herzustellen. Der Grund: Die einzelnen Deckenfelder legen sich auf Konsollager der anderen Deckenflächen auf und sind somit voneinander abhängig. Lediglich in den Anschlussbereichen der Deckenüberstände stellen zusätzliche Querkraftdorne sicher, dass auftretende Querkräfte zwischen den Betonbauteilen über die Fugen übertragen werden. Zur zusätzlichen Aussteifung der gesamten Deckenfläche waren bei zwei der elf Deckenfelder noch 130 Stück Spannstahlstützen passgenau in Höhenlage und

Ausrichtung einzubauen. Bei den Schalungs- und Bewehrungsarbeiten sowie den Spannstahlverlegearbeiten kam hinzu, dass aufgrund der gerundeten Deckenränder, deutlich mehr Vermessungsarbeiten durchgeführt werden mussten.

Der Betonbau des Projekts ist beeindruckend: 5.200 m<sup>2</sup> gedämmte Sohle, 143 Stahlbetonstützen, 6445 m<sup>2</sup> Stahlbetondeckenfläche, einschließlich drei großer Deckenöffnungen von ca. 387 m<sup>2</sup> mit sich verjüngenden Deckenüberständen von bis zu 5 m.

**Termingerecht durch enge Kooperation mit Auftraggeber und Statiker.** Aufgrund der vorausschauenden Planung und Taktung der einzelnen Arbeitsschritte sowie der engen Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber und Statiker wurde das Projekt termingerecht fertiggestellt.



Der zweischichtige Einbau von Asphaltbefestigungen im Verfahren „Heiß auf Heiß“ ist eine besonders wirksame Bauweise, um langlebige Straßen herzustellen.



Bei InLine Pave arbeiten alle Maschinen direkt hintereinander „in line“, also in einer Linie.

## InLine Pave

### Ein wirtschaftliches Asphaltierverfahren für langlebige Straßen

Im Rahmen der baulichen Erhaltung von Verkehrsflächen wurden im Bereich der Bundesstraße B 87 bei Luckau in Brandenburg Erhaltungsmaßnahmen auf allen Fahrstreifen und den Rampenfahrbahnen durchgeführt.

Im Zeitraum von September bis Dezember 2020 erfolgte auf einer Länge von rund 7 km die Erneuerung der Asphaltbinder- und -deckschicht mit einem besonders wirtschaftlichen Verfahren, dem InLine Pave.

Beim InLine Pave-Verfahren werden die Binder- und die Deckschicht „Heiß auf Heiß“ in einem Arbeitsgang direkt hintereinander in einer Linie gefertigt, wodurch sich ein perfekter Schichtenverbund in einer Kompaktasphalt-Bauweise ergibt. Die intensive Verzahnung der Schichten ist eine wichtige Grundvoraussetzung für die Langlebigkeit von Straßen. Mit Kompaktasphalt lassen sich zudem erhebliche Zeit- und Kostenvorteile bei der Straßensanierung erzielen. Die Sanierung der Rampen mit einer Länge

von 1.200 m wurde in herkömmlicher Bauweise durchgeführt. Das Team der Niederlassung Verkehrswegebau Berlin hat mit tatkräftiger Unterstützung unserer Kollegen der CMG Baulogistik und des Baustofflabors über 20.000 Tonnen Asphaltmischgut termingerecht eingebaut.



Bild: GWL Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft Lippstadt GmbH, Overflight - Luftaufnahmen, Bielefeld



Die Baustelle aus der Vogelperspektive direkt am Dortmund-Ems-Kanal in Münster-Gelmer

# Baukompetenz aus einer Hand

## Werksneubau der Westfalen AG in Münster-Gelmer

Die Westfalen AG verwirklicht den lang angestrebten Standortwechsel von Münster-Gremmendorf ins Industriegebiet „Hessenweg“ am Dortmund-Ems-Kanal. Hier entsteht ein neues Werk mit Werkstattgebäude, Kältemittelager und dazugehörigen Pumpen- und Abfüllanlagen. Die Aufträge für die Auffüllung des Geländes, die Kompletterschließung sowie die Errichtung der Betriebs- und Abfüllhallen setzen die Niederlassungen Verkehrswegebau Münster/Dortmund und Hochbau Münster seit Anfang des Jahres 2020 Hand in Hand um.

Das gesamte Gelände wurde dabei in drei Bauabschnitte aufgeteilt, sodass sowohl die Auffüllarbeiten des Geländes, die Tiefbau- sowie Hochbauarbeiten gleichzeitig ausgeführt werden können. Die enge Kooperation und intensives Schnittstellenmanagement der beiden Bereiche sind die Grundlage für die erfolgreiche Projektumsetzung.

### Hohe Anforderungen an die Umweltsicherheit und den täglichen Betrieb.

Zu den Leistungen der Niederlassung Verkehrswegebau Münster/Dortmund gehören die Erd-, Entwässerungs-, Leitungs- und Straßenbauarbeiten. Eine Besonderheit ist das 22 Tonnen schwere Schieberbauwerk, um im Havariefall verunreinigtes Lösch-

wasser vom öffentlichen Kanalisationsnetz fernzuhalten.

Die Fahrbahnoberflächen wurden entsprechend dem Verwendungszweck unterschiedlich gewählt. Sie müssen die hohen Anforderungen an Gefälle und Gesamtebenheit zur Sicherstellung einer einwandfreien Entwässerung erfüllen sowie den sicheren und komfortablen Betrieb gewährleisten. Bereiche, in denen Sonderfahrzeuge wie Gabelstapler in engen Rangier- und Wenderradien arbeiten, sind in Betonbauweise (4.500 m<sup>2</sup>) vorgesehen. Mit Ausnahme einiger Pflasterflächen wird die übrige Werksfläche auf fast 50.000 m<sup>2</sup> asphaltiert. Unterhalb dieser versiegelten Flächen werden für den jeweils RStO-konformen Straßenaufbau

20.000 m<sup>3</sup> Frostschuttsand, aus der nahegelegenen Ems-Renaturierung in Greven, sowie 15.000 m<sup>3</sup> Schottertragschichtmaterial zugefahren und mit moderner 3D-Maschinensteuerung profilgerecht eingebaut.

**Schlüsselfertige Errichtung von sieben Betriebs- und Industriegebäuden.** Neben den zu Beginn erforderlichen Gelandauffüllungen auf dem ca. 10 ha großen Grundstück ist die Niederlassung Hochbau Münster für die schlüsselfertige Erstellung von sieben einzeln angeordneten Gebäuden verantwortlich.

Bei den Gebäuden handelt es sich um ein Betriebs- und Sozialgebäude, das in Massivbauweise erstellt wird. Des Weiteren werden

Das Sozial-/Betriebsgebäude mit Kantinenbetrieb für die Mitarbeiter des Werksgeländes der Westfalen AG.



### Kennzahlen Tiefbau:

- 20.000 m<sup>3</sup> Auffüllboden
- 20.000 m<sup>3</sup> Frostschuttsand
- 15.000 m<sup>3</sup> Schotter HKS 0/45
- 50.000 m<sup>2</sup> Asphaltflächen
- 3.500 m Hochbord
- 6.000 m Entwässerungsrinnen
- 2.500 m Rohrleitungen
- 6.100 m Kabelleerrohre

### Kennzahlen Hochbau:

- 3.150 m<sup>3</sup> Beton
- 450 m<sup>3</sup> KS Plansteine
- 440 t Bewehrungsstahl
- 5.500 m<sup>2</sup> Dachtrapezbleche
- 2.710 m<sup>2</sup> Iso-Metallfassade
- 70.000 m<sup>3</sup> Gelandauffüllung (Z0)



Einsatz eines Mobilkrans für das Versetzen des Schieberbauwerks

sechs Produktions- und Industriehallen errichtet, die vornehmlich in einer Stahlbaukonstruktion mit Dachtrapezblechen und Iso-Metallfassaden umgesetzt werden. Die Gebäude werden nach Fertigstellung für die Produktion, Abfüllung und Lagerung von verschiedenen Gasen bis zu deren weiteren Vermarktung genutzt.

Neben herkömmlichen Industriesohlen mit Hartstoffeinstreuungen kommen auch flüssigkeitsdichte Sohlen nach dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG) zum Einsatz. Während der Planungsphase musste nachgewiesen werden, dass die Konstruktion für die geplante Beanspruchungsdauer für Flüssigkeiten undurchlässig ist. Dies wird in der Durchführung durch Oevermann als Fach-

betrieb nach WHG in enger Kooperation mit dem AwSV-Sachverständigen (Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen) unter anderem durch die Wahl des Betons und die Planung der Fugen und Übergänge gewährleistet.

### Enge Zusammenarbeit von Hoch- und Verkehrswegebau.

Der Bauherr legte bereits bei der Auftragsvergabe ein besonderes Augenmerk auf die Bauleistung aus einer Hand. Dies war der entscheidende Faktor für die Auftragserteilung an Oevermann. Damit ist der Werksneubau der Westfalen AG in Gelmer auch eines der seltenen Projekte, bei denen Verkehrswegebau und Hochbau umfassend und eng zusammenarbeiten können.

# Tiefbauarbeiten beim Neubau einer Gleisanlage in Aachen

Der Ausbau der Eisenbahnstrecke von Köln über Aachen bis zur deutsch-belgischen Staatsgrenze ist ein wichtiges Projekt für die Erweiterung des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes. Die Strecke ist Teil der Magistrale Paris – Brüssel – Köln – Amsterdam – London.

Als Teil des Ausbauabschnittes II wird die vorhandene Bahnstrecke im Bereich zwischen Aachen Rothe Erde und Eilendorf durch die Verlängerung des bereits vorhandenen Überholgleises um 1.500 m ausgebaut.

Die Niederlassung Verkehrswegebau Düren erhielt als Nachunternehmer von der Firma Hering Bahnbau GmbH den Auftrag zur Ausführung des Tiefbaus für die

Erweiterungsarbeiten der Gleisanlage. Die wesentlichen Arbeiten bestehen aus dem Boden- und Schotteraushub, der Neuerstellung des Oberbaus sowie dem Bau einer Entwässerungsanlage.

**Reibungsloser Ablauf: schnelle und individuelle Anpassung an die Gegebenheiten vor Ort.** Planungsänderungen und Mehrleistungen erfordern bei diesem Projekt eine vorausschauende Organisation. Herausfordernd war beispielsweise die Entsorgung des Bodenaushubs. Die vorhandenen Böden wurden im Abstand von 100 m sowie in verschiedenen Tiefen beprobt. Darauf basierend musste ein Konzept erarbeitet werden, wie eine sach- und fachgerechte Entsorgung funktionieren kann. Das gute Zusammenspiel zwischen unserem Baustofflabor in Münster und den Kollegen der Dürener Niederlassung brachte bei den

unterschiedlichen Baugrundgegebenheiten die optimale Lösung. Unser fachkundiges Team sorgt ebenso bei der Beschaffung für die erforderlichen bahnzugelassenen Materialien. Besondere Anforderungen an das Material sind häufig mit längeren Lieferzeiten verbunden, die entsprechend in den Bauablauf eingeplant werden müssen.

## Bauleistung in Zahlen:

- 15.000 m<sup>3</sup> Ausbau und Entsorgung Boden und Schotter
- 1.500 m<sup>3</sup> Neubau Entwässerungsanlage
- 1.700 m<sup>3</sup> Bodeneinbau Korngemisch 2
- 6.000 m<sup>3</sup> Einbau Planumschutzschicht

Bei der Fassade kam ein mehrfarbig gestaltetes Wärmedämmverbundsystem zur Ausführung.



80 Bewohner finden hier ein neues Zuhause zum Wohlfühlen.



Das helle und freundliche Raumkonzept bietet eine hohe Wohnqualität.

## Oevermann überzeugt mit reibungsloser und termingerechter Fertigstellung

### Schlüsselfertiger Neubau des Pflegeheims Hertzen

Die Martinus Trägergesellschaft mbH mit Sitz in Hertzen Westerholt hatte sich nach intensiver Analyse entschlossen, auf eine Sanierung des bestehenden Wohnheimes in der Johanniterstraße zu verzichten. Deshalb wurde in direkter Nachbarschaft auf dem Grundstück einer ehemaligen Grundschule ein neues Pflegeheim für Senioren errichtet. Hohe Priorität hatte für den Bauherrn eine reibungslose, zügige und eng an den Kostenrahmen angepasste Durchführung des Bauvorhabens – mit Oevermann als kompetenten Partner.

Modern, hell und freundlich. So zeigt sich das vom Architekturbüro Maas & Partner geplante zweigeschossige Pflegeheim. Das Farb- und Raumkonzept mit warmen Farben sorgt für einen Ort zum Wohlfühlen. Das Gebäude besteht aus drei Bauteilen, in denen sich eine Großküche, die Verwaltung, 80 Bewohnerzimmer nebst lichtdurchfluteten Gemeinschaftsbereichen und einer Kapelle mit Empore befinden. Der Technikbereich ist

oberhalb der Großküche, zum Teil auf dem folienabgedichteten Flachdach untergebracht.

**Hohe Kundenzufriedenheit durch pünktliche Objektübergabe.** Im Februar 2019 wurde unsere Niederlassung Hochbau Münster mit der schlüsselfertigen Erstellung des Gebäudes beauftragt. Bereits im März 2019 begannen die Arbeiten. Das Gebäude wurde in Massivbauweise erstellt, wobei die Außenwände und alle tragenden Wände sowohl aus Stahlbeton als auch aus großformatigem KS-Mauerwerk bestehen. Ein optimaler Bauablauf und der Einsatz von Fertigteilen ermöglichte eine Verkürzung der Bauzeit, so dass pünktlich zum Vertragstermin die Übergabe des Objektes an den zufriedenen Kunden erfolgen konnte.

**Individuelle Lösungen für die Herausforderungen vor Ort.** Die enge Verkehrssituation vor Ort erschwerte den Zugang zur Baustelle. In Abstimmung mit der Stadt Hertzen

und unserer internen Arbeitsvorbereitung konnte eine gemeinsame Lösung gefunden werden, bei der Rücksicht auf die Belange der Anwohner genommen wurde.

Eine besondere Herausforderung bestand in dem ungleichmäßigen Baugrund. Geplant war die Gründung des Gebäudes auf einer Bodenplatte. Da der inhomogene Baugrund jedoch im gesamten Gründungsbereich keine ausreichende Tragfähigkeit aufwies und damit die Gefahr ungleichmäßiger Setzungen bestand, wurde mit Unterstützung durch das Team des Technischen Büros und des Baustofflabors von Oevermann eine kostenoptimierte Gründung mit Rüttelstopfpfählen ausgeführt.

Im Vorfeld der Gründungsarbeiten waren darüber hinaus umfangreiche Kampfmittelsondierungen erforderlich. Die dabei entdeckten Verdachtsfälle konnten in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden erfolgreich beseitigt werden.





# Lyoner Gärten – grünes Quartier in Frankfurt/Main

158 neue Wohnungen im Stadtteil Niederrad

Die Lage des neuen Wohnprojekts „Lyoner Gärten“, benannt nach der Frankfurter Partnerstadt Lyon, ist perfekt: nah zur City und zu bedeutenden Naherholungsgebieten wie dem Mainufer oder dem Stadtwald, dazu eine gute Infrastruktur. Anfang Mai 2020 begannen die Arbeiten unserer Niederlassung Hochbau Frankfurt für die schlüsselfertige Erstellung des Wohnprojekts.

Ein frisches und lebendiges Viertel entsteht in Frankfurts Stadtteil Niederrad. Die GWH Bauprojekte GmbH errichtet bis Anfang 2023 insgesamt 158 Mietwohnungen sowie ein Parkhaus mit 230 Stellplätzen.

Das Projekt wird in zwei Bauabschnitten hergestellt. Beim ersten Bauabschnitt handelt es sich um ein Parkhaus mit elf gegenüber versetzten Parkebenen im Split-level, davon drei als wasserundurchlässige Konstruktion. Auf dem Parkhaus entstehen

auf ca. 1/3 der Grundfläche weitere vier Geschosse mit 16 Wohnungen. Im zweiten Bauabschnitt werden sechs Häuser mit insgesamt 142 Wohnungen realisiert.

**Umweltschonende Gründung im Grundwasserbereich.** Das geplante Parkhaus liegt teilweise im Grundwasserbereich. Der Bemessungswasserstand ist gemäß Baugrundgutachten knapp unterhalb Oberkante Bodenplatte anzusetzen. Um das Gebäude entsprechend „trockenen



## Technische Kennzahlen:

- 91.065 m<sup>3</sup> Bruttorauminhalt
- 29.106 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche
- 14.823 m<sup>3</sup> Beton
- 2.144 t Betonstahl



Fußes“ herstellen zu können, wurde seitens des Auftraggebers eine Grundwasserabsenkung konzipiert. In den Baugrund eingefräste Drainageleitungen leiteten das Grundwasser mittels Pumpen in ca. 200 Meter entfernte, neu hergestellte Grundwasserversickerungsbrunnen wieder ein. Durch diese umweltschonende Methode musste das Grundwasser für die Herstellung der Bodenplatte nur temporär abgesenkt werden und konnte dem Boden wieder zugeführt werden.

**Aufwendige Herstellung der wasserbeanspruchten Untergeschosse.** Die Gründung des geplanten Parkhauses selbst besteht aus einer rund einen Meter dicken wasserundurchlässigen Betonsohle. Diese wurde aufgrund ihrer Masse beton-technologisch mittels einer sogenannten Temperaturgasse in drei Abschnitte aufgeteilt. Dafür mussten zuerst die äußeren Abschnitte und nach Abklingen von Spannungen und Volumenänderungen der mittlere Teil – die sogenannte Temperatur-

gasse – hergestellt werden. Hintergrund ist, dass sich die im Zuge des Abbindeprozesses des Betons entstehenden Spannungen infolge Kriechen und Schwinden in den äußeren Abschnitten zwangungsfrei abbauen können, um somit mögliche Risse zu minimieren.

# Frischer Wind für unser Team

## Deutlicher Zuwachs an Auszubildenden und dualen Studenten

Das Jahr 2020 war geprägt von zahlreichen Einschränkungen im Rahmen der Corona-Pandemie. Wir freuen uns sehr, dass wir dennoch so viele Auszubildende und duale Studenten im vergangenen Sommer in unserem Unternehmen willkommen heißen konnten, wie schon lange nicht mehr. Insgesamt 28 junge Teamplayer starteten ihr Berufsleben bei Oevermann in den verschiedensten Ausbildungsberufen.

Um auch in Zeiten von Lockdown und Kontaktbeschränkungen Schülerinnen und Schüler von uns als Arbeitgeber zu überzeugen, haben wir auf digitale Wege umgestellt. Es fanden keine Ausbildungsmessen mehr statt, Schulen konnten nicht mehr besucht werden und auch Schülerpraktika wurden seitens der Schulen weitestgehend abgesagt.

Eine gute Alternative bot das virtuelle Azubi-Speed-Dating der IHK Nord Westfalen. Interessierte Schülerinnen und Schüler konnten in einem Online-Kalender 15-minütige Telefongespräche mit uns reservieren, in denen wir sie über die Ausbildungsmöglichkeiten bei Oevermann informierten. Diese Veranstaltung hat uns gezeigt, dass auch ein digitales Kennenlernen erfolgreich sein kann. Denn bereits kurze Zeit später konnten wir in der Folge Ausbildungsverträge abschließen.

Die eigene Ausbildung von qualifiziertem Nachwuchs ist ein wesentlicher Bestandteil unserer Strategie, dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken. Wir sind daher froh über die Entwicklung der Auszubildendenzahlen und sehen zuversichtlich in die Zukunft!

### AUSBILDUNGSBERUFE (m/w/d):

- Asphaltbauer
- Baugeräteführer
- Baustoffprüfer
- Fachinformatiker
- Hochbaufacharbeiter/ Beton- und Stahlbetonbauer
- Industriekaufmann
- Land- und Baumaschinen-mechatroniker
- Tiefbaufacharbeiter/Straßenbauer
- Vermessungstechniker

### DUALES STUDIUM (m/w/d):

- Bachelor of Engineering in diversen Fachrichtungen

Weitere Infos unter [oevermann.com/karriere/](http://oevermann.com/karriere/)

# Spenden statt Karten

*„Uns geht es gut!  
Wir sollten nun denen helfen,  
denen es nicht so gut geht!“*

Mit diesem leitenden Gedanken leistet die Kinderkrebshilfe Eifel e.V. wahrlich wertvolle Arbeit.

Die Hilfsgruppe Eifel engagiert sich seit 1920 besonders für schwer erkrankte Kinder. Das atomare Unglück - die Reaktor-Katastrophe von Tschernobyl - war 1990 unter anderem ausschlaggebend für die Gründung des »Förderkreises für tumor- und leukämieerkrankte Kinder, Hilfsgruppe Eifel«. Der Verein trägt sich durch Spenden,

aber auch durch Projekte, die mitten in der Eifel stattfinden sowie durch aktive Unterstützung und Hilfsbereitschaft der Eifeler Bevölkerung.

Kindern zu helfen, ist eine Herzensangelegenheit. Auch im vergangenen Jahr haben wir deshalb keine Weihnachtskarten an unsere Kunden versandt, sondern mit einem Beitrag von 5.000 € diesen Verein unterstützt. Wir sind sicher, dass unsere Spende auch im Sinne unserer Kunden war, so dass der Verein sich mit viel Herz für das Überleben erkrankter Kinder einsetzen kann. Wir danken den Kollegen der Niederlassung Verkehrswegebau Düren für den Vorschlag.



## PORR Oevermann GmbH

Robert-Bosch-Straße 7 – 9  
48153 Münster  
T +49 251 7601-0  
info@oevermann.com  
www.oevermann.com

## Oevermann Verkehrswegebau GmbH

**Niederlassung Münster/Dortmund**  
Robert-Bosch-Straße 7 – 9  
48153 Münster  
T +49 251 7601-301

**Niederlassung Düren**  
Am Burgholz 17  
52372 Kreuzau  
T +49 2421 40777-0

**Niederlassung Osnabrück/Gütersloh**  
Elbestraße 60  
49090 Osnabrück  
T +49 541 69118-0

**Niederlassung Berlin**  
Zeppelinring 2  
15749 Mittenwalde  
OT Schenkendorf  
T +49 3375 21079-0

**Niederlassung Eisenhüttenstadt**  
An der B112 Nr. 9  
15890 Eisenhüttenstadt  
T +49 3364 4229-0

**Oberbauleitung Koblenz**  
Friedrich-Mohr-Straße 14  
56070 Koblenz  
T +49 2517601-301

## Oevermann Hochbau GmbH

**Niederlassung Münster**  
Robert-Bosch-Straße 7 – 9  
48153 Münster  
T +49 251 7601-401

**Niederlassung Gütersloh**  
Teutoburger Weg 5  
33332 Gütersloh  
T +49 5241 8609-0

**Niederlassung Frankfurt/Main**  
Goldsteinstraße 114  
60528 Frankfurt/Main  
T +49 69 566086-050

**Oberbauleitung Düsseldorf**  
Franz-Rennefeld-Weg 2 – 4  
40473 Düsseldorf  
T +49 211 159223-200

## CMG Gesellschaft für Baulogistik GmbH

Robert-Bosch-Straße 7 – 9  
48153 Münster  
T +49 251 60801-0

## Beteiligungsgesellschaften Asphaltmischwerke

**AMW Asphaltmischwerke Westfalen GmbH**  
Loddenheide 32  
48155 Münster  
T +49 251 32258-0  
(Weiterer Standort: Werl)

**BTM Baustoff-Technik+Mischwerke GmbH**  
Gasselstraße 29  
33659 Bielefeld  
T +49 5209 9107-0  
(Weiterer Standort: Lemgo)

**NAM Nordharz-Asphalt-Mischwerke GmbH & Co.KG**  
Emerslebener Weg 1  
38828 Wegeleben  
T +49 39423 65-0

**Impressum**  
Redaktion: PORR Oevermann GmbH, Münster  
Satz/Layout: Vogeldesign Werbeagentur GmbH

- Hochbau (HB)
- Verkehrswegebau (VB)
- Asphaltmischwerke



# Bauen aus Leidenschaft.



[oevermann.com](https://www.oevermann.com)