

Ausgabe
2018

spezial

**Jubiläum: 60 Jahre
Technisches Büro**

**Mehr als Mode –
Das Fashion-Center van Laack**

**Eine Baustelle im
Braunkohletagebau**



OEVERMANN



Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

seit vielen Jahren ist **OEVERMANN auf Wachstumskurs. Mit der PORR Deutschland GmbH haben wir nun seit April 2017 einen neuen, finanziell starken Partner an unserer Seite, mit dem wir die erfolgreiche Unternehmensentwicklung fortsetzen können. Die finanzielle Basis in Verbindung mit einem bereits laufenden umfangreichen Investitionsprogramm und einer guten Gesamtkonjunktur geben uns Rückenwind für die Herausforderungen der kommenden Jahre. Sicherheit, auf die Sie bauen können.**

Um die vor uns liegenden Aufgaben kraftvoll angehen zu können, hat sich die Geschäftsführung neu aufgestellt: Jan Schwägerl – zuvor 12 Jahre bei unserer Schwesterfirma FRANKI Grundbau tätig – zeichnet seit dem 1. August 2017 für die

kaufmännischen Aktivitäten verantwortlich. Gerald von der Gathen fungiert zukünftig als Sprecher der Geschäftsführung. Joachim Sunderkemper als neuer Geschäftsführer der OEVERMANN Verkehrswegebau GmbH und Bernward Schmitz – neuer Geschäftsführer der OEVERMANN Hochbau GmbH – komplettieren die Führungsriege.

Veränderung hier, Kontinuität dort:

Denn viele Ihnen vertraute OEVERMANN-Qualitäten sind sich gleich geblieben – insbesondere unsere Mitarbeiter, die mit Expertise, Erfahrung und Engagement die vielfältigen Projekte ganz nach Ihren Anforderungen umsetzen. Über die Leistungsfähigkeit unseres Unternehmens können Sie sich in dieser Ausgabe wieder ein umfassendes Bild machen. Auch finden Sie interessante Neuigkeiten rund um die Arbeitssicherheit, die – das zeigen uns die aktuellen, positiven Auswertungen – bei uns nach wie vor einen hohen Stellenwert

genießt und tagtäglich „gelebt“ wird.

Besuchen Sie auch unsere neu gestaltete Website unter www.oevermann.com – viel Wissenswertes und Aktuelles rund um unser Unternehmen auf einen Klick. Darunter auch unser erweitertes **KARRIERE-Portal**, das Berufseinsteigern sowie erfahrenen Fach- und Führungskräften den Einstieg in ein attraktives und zukunftssicheres Arbeitsumfeld bietet. Schauen Sie also immer mal wieder herein!

Wir wünschen Ihnen eine angenehme Lektüre. Und wenn Sie selbst ein Projekt realisieren wollen, dann rufen Sie uns an. Wir freuen uns auf Sie!

Herzlichst

Gerald von der Gathen
Jan Schwägerl
Joachim Sunderkemper
Bernward Schmitz

Arbeitsschutz

Das Plus an Sicherheit

Der Arbeitsschutz nimmt in unserem Unternehmen seit jeher einen hohen Stellenwert ein.

Gerade in der Bauwirtschaft sind die Beschäftigten einem hohen Gesundheits- und Unfallrisiko ausgesetzt. Daher muss sich jeder Mitarbeiter seiner eigenen Verantwortung und seiner Vorbildfunktion in diesem Bereich bewusst sein. Täglich sind wir auf die aktive Mitwirkung aller Mitarbeiter im Sinne des Arbeitsschutzes angewiesen, um Unfälle zu vermeiden und die Unfallzahlen zu senken. Unser Hauptaugenmerk liegt in vorbeugenden Maßnahmen, um die gesundheitlichen Gefahren unserer Mitarbeiter zu verringern. Der Arbeits- und

Gesundheitsschutz gehört in unserem Unternehmen zu den unverzichtbaren Prozessen.

Seit mehreren Jahren treten die einzelnen Niederlassungen zu einem internen Unfallranking an. Es wird die beste Niederlassung hinsichtlich der Unfallstatistik ermittelt.

Im Jahr 2017 teilen sich die Niederlassung Hochbau Gütersloh im Unfallranking mit 0 Ausfallstunden bei 39.867 geleisteten Arbeitsstunden und die CMG Baugistik mit ebenfalls 0 Ausfallstunden bei 34.425,5 geleisteten Arbeitsstunden den ersten Platz im Ranking.



Übergabe der Siegerurkunde durch unseren Geschäftsführer Bernward Schmitz an die Niederlassung Hochbau Gütersloh

Wir danken allen Mitarbeitern für ihr umsichtiges und verantwortungsbewusstes Verhalten.

Auch in Zukunft wird es unser Ziel bleiben, den Unfallschutz weiter auszubauen und stetig zu verbessern.

Positive Unfallentwicklung

Das Oevermann-Team konnte mit Abschluss des Jahres 2017 die besten Unfallkennwerte erreichen, die je aufgezeichnet wurden. Bezogen auf 1 Mio. geleisteter Arbeitsstunden hatte das Unternehmen rund 25 (!) Arbeitsunfälle weniger zu verzeichnen als der Durchschnitt der Baubranche – ein wahrlich stolzes Ergebnis. Hinzu kommt, dass es sich bei den Unfällen ausschließlich um leichte Unfälle mit geringer Ausfallzeit handelte.

Dass eine solche Entwicklung nicht auf Zufall basiert, sondern das Ergebnis harter, langwieriger Arbeit ist, ist selbstverständlich. Aus Gründen der internen und externen Transparenz – und damit verbunden auch zur Steigerung der Rechtssicherheit der Führungskräfte – wurden die vielfältigen Aspekte in einem mit konkreten Maßnahmen unterlegten Sicherheits- und Gesundheitschutzprogramm zusammengefasst und intern durch Einstellung ins firmeneigene Intranet gegenüber den Mitarbeitern kommuniziert.

In der nachfolgenden Collage sind nur einige der Maßnahmen der vergangenen Jahre dargestellt, die die Zielsetzung der Verbesserung des betrieblichen Arbeits- Gesundheitsschutzes verfolgt haben. Neben vielen weiteren Maßnahmen waren außerdem regelmäßige Kontrollen (sogenannte Arbeitsschutz-Checks) erforderlich, um auf Routine basierenden Leichtsinn im Arbeitsalltag – und damit verbundene Si-



cherheitsrisiken - zu identifizieren und zu eliminieren bzw. zu minimieren.

Den eingeschlagenen Weg mit einem vielfältigen „Potpourri betrieblicher Arbeitsschutzmaßnahmen“ werden wir auch in Zukunft weiterbeschreiten, denn jeder Unfall ist schließlich ein Unfall zu viel. Und die Vision kann nur „Null Unfälle“ lauten.



Unser Hochbaupolier (rechts) weist seine Mitarbeiter mit Hilfe der neuen Unterweisungsmappe über Gefährdungen und Schutzmaßnahmen auf seiner Baustelle ein.

Neu im Gerätepark – der InLine Pave-Zug

Ein InLine Pave-Einbauzug besteht aus drei Maschinen. Bei Oevermann fährt vorne ein Beschicker Vögele MT3000-2i Offset. In der Mitte fährt der Binderschichtfertiger Vögele Super 2100-3i mit einer Hochverdichtungsbohle AB 600-3 TP2plus und dem Übergabemodul für das Deckschichtmaterial. Als Deckschichtfertiger fährt ein Vögele Super 1800-3i SP-IP. Folgende Aufgaben und Besonderheiten haben die drei Maschinen:

Der Beschicker MT3000-2i Offset

Der Beschicker nimmt das Binderschichtmaterial auf und fördert es in den Materialkübel des Binderschichtfertiger. In der Folge nimmt er das Deckschichtmaterial auf und fördert es zum Übergabemodul.



Der Binderschichtfertiger Vögele Super 2100-3i

Die erste Aufgabe ist der Einbau der Binderschicht mit der Hochverdichtungsbohle AB 600-3 TP2plus. Die Hochverdichtungsbohle verdichtet die Binderschicht so hoch, dass der nachfolgende Deckschichtfertiger auf der Binderschicht fahren kann, ohne einzusinken. Die zweite Aufgabe ist die Übergabe des Deckschichtmaterials an den Deckschichtfertiger. Hierfür ist der Fertiger mit einem Übergabemodul ausgerüstet.



Der Deckschichtfertiger Vögele Super 1800-3i SP-IP

Die Aufgabe des Deckschichtfertigers ist der Bau der Asphaltdeckschicht auf der noch heißen Binderschicht. Hierfür ist der Fertiger mit einigen Besonderheiten ausgestattet: Breite Laufwerksplatten, um eine bessere Lastverteilung auf der noch heißen und verformbaren Binderschicht zu bekommen. Eine Wassersprüheinrichtung für das Laufwerk, um Schäden an der Binderschicht zu vermeiden. Eine Abstandsregelanlage, um den vorausfahrenden Fertiger präzise zu folgen. Einen isolierten Materialbunker, um genügend Material vorhalten zu können.



Die Vorteile des Einbauverfahren „Heiß auf Heiß“

Die optimale Verzahnung der Binder- und Deckschicht garantiert einen hervorragenden Schichtenverbund. Die Nutzungszeit der Straße wird deutlich verlängert. (Weitere Nennung von Vorteilen würde diesen Beitrag überlasten, z.B. Kosteneinsparung, Wärmespeichervermögen, größere Zeitfenster für den Einbau und die Verdichtung, ...)



Atrium Senefelder: „Individuell wohnen am Park“ ...

... lautet der Slogan der GWH Wohnungsgesellschaft mbH Hessen als Bauherrin des Projekts „CPO“ Christian-Pleß-Straße in Offenbach am Main. Es ist das zweite Bauvorhaben nach „Parkstadt 2.0“, das die Niederlassung Hochbau Rhein-Main für den Bauträger GWH in Partnerschaft errichten darf.

Gebaut wird für die GWH seit August 2016 auf dem ehemaligen Areal der MAN Roland Werke, wo von 1873 an bis zuletzt 2004 große Druckmaschinen hergestellt und in alle Welt verschickt wurden.

Nach der Schließung des Werks 2004 stand das Areal leer und verkam zu einem sozialen Spannungsgebiet der Stadt Offenbach.

Mit Beginn des Stadtumbaus von Offenbach wurde auch das Gebiet „Senefelder Areal“ zu Gunsten von Wohnraum, Nahversorgung und Grünfläche neu planfestgestellt, um durch die damit verbundene Quartiersbindung der umliegenden Bevölkerung die südliche Innenstadt wieder dauerhaft sozial zu stabilisieren.

Nach Übergabe der fertigen Baugrube durch den Bauherrn Ende Oktober 2016, begann für die Zweigniederlassung Rhein-Main der Start für die schlüsselfertige Errichtung des Gebäudes in Mischnutzung mit einem Wohn- und Gewerbeflächenanteil mit insgesamt 94 Mietwohnungen als KfW-Energie-

effizienzhaus 55, 3 Gewerbeeinheiten im EG-Bereich, einer Tiefgarage mit 63 Stellplätzen, sowie einer Kindertagesstätte der Stadt Offenbach auf Teilflächen im EG und 1. OG, die parallel durch die Stadt Offenbach in Eigenleistung ausgebaut wird.

Das Untergeschoss mit Tiefgarage steht ca. 2m tief im Grundwasserbereich und wird als „weiße Wanne“ ausgeführt.

Die Baustelle mit ihrer Lage mitten in der südlichen Altstadt ist ausschließlich über die Christian-Pleß-Straße andienbar und verfügt zudem über ein äußerst beengtes Baufeld. Somit muss Material überwiegend „just in time“ angeliefert werden und bedarf einer gewissenhaften Anlieferungs-koordination.

Die Außenwände bestehen ab EG überwiegend aus modernstem 42,5er Porotonmauerwerk und werden später lediglich verputzt.



Unser Baustellenteam

Der begrünte Innenhof wird überwiegend durch die KITA genutzt und schließt sich optisch später an die bereits vorhandene Grünfläche der Stadt Offenbach an.



Zwei Großbaustellen auf der A9 Höhe Linthe und Klein Marzehns



Bauvorhaben A9 Nähe Anschluss Linthe: Brechen und Aufbereitung des alten Fahrbahndeckenbetons

Im Rahmen der baulichen Erhaltung der Autobahn A9 erhielt die Niederlassung Verkehrswegebau Berlin im März 2017 in Arbeitsgemeinschaft zwei separate Aufträge zur grundhaften Erneuerung in hauptsächlich Beton- und weiterhin Asphaltbauweise.

Das eine Los ist auf der Fahrtrichtung Berlin mit einer Länge von ca. 6,0 km in Höhe der Anschlussstelle Linthe/Brück.

Das andere Los liegt weiter südlich auf der Fahrtrichtung München mit einer Länge von ca. 7 km kurz vor der Anschlussstelle Klein Marzehns.

Beide Lose werden in Arbeitsgemeinschaft mit der Bickhardt Bau AG abgearbeitet, die sich für die Neuherstellung der Betondecke verantwortlich zeigen.

Hintergrund der Erneuerung ist die

Schädigung der bislang vorhandenen Betondecke infolge der Alkali-Kieselsäure-Reaktion (kurz AKR), umgangssprachlich auch Betonkrebs genannt.

Weiterhin müssen die Fahrzeugrückhaltesysteme instandgesetzt und umgerüstet werden einschließlich Nachrüstung/Anpassung der Anprallsicherungen an den Pfeilern im Bereich der Verkehrszeichenbrücken und überführenden Bauwerke.

Bei der dann im Mai 2017 begonnenen Umsetzung der beiden Maßnahmen war zunächst der Aufbruch der alten Betondecke eine enorme Herausforderung, da die Betondecke vermutlich infolge der Gelbildung und der damit verbundenen Volumenzunahme durch die Alkali-Kieselsäure-Reaktion in einen extrem hohen Spannungszustand versetzt worden war, so dass übliche Aufbruchtechnologien

Bauleistung in Zahlen

- 190.000 m² Betondeckenaufbruch
- 120.000 t Beton brechen u. Aufbereitung/Einbau STS 0/32
- 30.000 m³ Erdbau/Bodenbewegungen
- 45.000 m² Bodenverfestigungsarbeiten
- 175.000 m² zweischichtige Waschbetondecke
- 12.000 t Asphalt
- 1.300 m Entwässerungsrinne
- 73 Stück Straßenabläufe

scheiterten und die Gesamtfläche nur noch mittels Stemmbaggern aufgebrochen werden konnte.

Weiterhin musste bei dem Los in Linthe der komplette Oberbau neu geplant werden, da zu berücksichtigende alte Konstruktionsschichten nicht vorhanden waren.

Beide Sachverhalte führten zu Bauzeitverlängerungen und Mehraufwendungen, die nun unter Berücksichtigung unserer zusätzlich angebotenen Lösungsmöglichkeiten von der leistungsstarken Baustellenbesatzung zur vollsten Zufriedenheit des Bauherrn aufgefangen werden.

BV A9 Nähe AS Klein Marzehns: Erdbau und Herstellen des neuen Planums





Ansicht des Empfangsgebäudes

Neues Schmuckstück

Lange Jahre ein Diskussionspunkt und wahrlich keine Schönheit mehr, das Gebäude des Hauptbahnhofs in Münster. Doch dies ist jetzt vorbei, nach langen Jahren der Planung und vielfältigen Diskussionen erhielt Münster 2017 ein neues Schmuckstück, der Hauptbahnhof wurde neugebaut.

Bis 2013 wurde die Verkehrsstation im Münsteraner Hauptbahnhof bereits stufenfrei gestaltet und modernisiert. Den Auftrag für die Rohbauarbeiten des neuen Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofs erhielt unsere Niederlassung Hochbau Münster in Arbeitsgemeinschaft Anfang 2015.

Das 150 Meter lange, 30 Meter breite und 14 Meter hohe Empfangsgebäude

wurde in dreigeschossiger Bauweise auf der stadtzugewandten Westseite der Bahngleise errichtet. Das südwestliche L-förmige, viergeschossige Bestandsgebäude blieb bestehen und wurde kernsaniert.

Lichtdurchflutete Bauweise

Die Haupteingangshalle Süd, die nördliche Eingangshalle sowie der Verbindungsgang zwischen diesen beiden Eingängen erstrecken sich nach oben hin bis unter die Dachdecke. In dieser sorgt das langgestreckte Glasdach für natürliche Belichtung, Belüftung und im Notfall für Entrauchung. Entlang der verbleibenden Teilbereiche der Decke des 1. Obergeschosses sowie der EG-Decke verlaufen Galerien, die über Brücken miteinander verbunden sind.

Neben der Funktion als Eingangsgebäude zur Verkehrsstation mit Anordnung von ServicePoints, Fahrkartenautomaten und Bahnhofsmanagement dient ein Großteil des Gebäudes einer Nutzung durch Einzelhandel und Gastronomie.

Schwieriger Start

Startschuss für die Arbeiten war der 1. März 2015 und der geplante Fertigstellungstermin war Anfang Oktober 2015. Dieser Zeitplan konnte leider nicht eingehalten werden, da ein Kampfmittelverdachtspunkt im Bereich des Kellers entdeckt wurde. Dessen Freilegung gestaltete sich sehr schwierig und zeitintensiv, da eine zusätzliche 10 Meter tiefe Baugrube geplant und aus Bohrpfahlwänden hergestellt werden musste. Dadurch

Kellerausbau



Bauvorhaben in Zahlen

- 70.000 m² Schalfläche
- 48.000 m³ Bruttorauminhalt
- 12.000 m³ Beton
- 9.750 m² Nutzfläche Neubau
- 900 t Betonstahl
- 555 m² Nutzfläche Bestandsgebäude



Oben: Blick auf die Baustelle; Links: Innenansicht

für Münster

verlängerte sich die Bauzeit der Rohbauarbeiten bis Ende August 2016. Vor Beginn der Bauarbeiten wurden die bestehenden Bauten größtenteils zurückgebaut. Die Grundsteinlegung wurde am 30. April 2015 gefeiert.

Komplexe Logistik

Während der Ausführung der Arbeiten sollte der laufende Bahnbetrieb nicht beeinträchtigt werden. Der Reiseverkehr wurde über die Ostseite umgeleitet, da die Westseite geschlossen wurde. Der Buslinienverkehr verblieb auf der Westseite und die Reisenden mussten durch den Hamburger Tunnel umgeleitet werden. Somit waren die Platzverhältnisse äußerst begrenzt.

Aufgrund der direkten Nachbarbebauung, den Gleisen auf der Ostseite sowie dem Bus-

linienverkehr auf der Westseite bestand die Baustelleneinrichtungsfläche ausschließlich aus der nur vier bis fünf Meter breiten Baustraße auf der Westseite.

Durch die beengte innerstädtische Lage der Baustelle stand für die Festlegung der Zu- und Abfahrten, sowie Flächen zur Zwischenlagerung und Kranaufnahme vor Beginn der Ausführung nur wenig Spielraum zur Verfügung. Die gesamte Materialanlieferung erfolgte quer durch die Hauptbusspur mit ca. 500 Bussen und den etwa 100 000 Fahrgästen pro Tag.

Zum Einsatz kamen zwei Hochbaukrane mit einer maximalen Ausladung von ca. 60 Metern und 10 Tonnen Tragkraft, um jeweils das südliche und nördliche Baufeld abdecken zu können.

Der gesamte Komplex des Empfangsgebäudes ist auf 74 Einzelpfählen sowie den 150 Pfählen der Bohrpfahlwände der Baugrube gegründet.

Das Dach des Neubaus ist ein Stahlbetonflachdach. Für die Überbrückung der großen Spannweiten von bis zu 17 Metern wurden 90 cm hohe und 40 cm breite Unterzüge erstellt. Ein eindrucksvolles Bild schaffen die 14 Meter hohen Stahlbetonverbundstützen mit 50 cm Durchmesser, die vor der großflächigen Glasfassade angeordnet sind.

Am 24. Juni 2017 wurde der renovierte Bahnhof in feierlichem Rahmen für die Öffentlichkeit geöffnet.



Kraftwerk Datteln,
Flugascheverladesilo

Kohlekraftwerk Datteln

Über 5 Jahre hat es gedauert, bis das ursprünglich 2008 begonnene Baulos 21a der Firma Oevermann am Kohlekraftwerk in Datteln nach einer Zwangspause 2011 aufgrund von behördlich fehlenden Baugenehmigungen wieder fortgesetzt werden konnte.

Der ursprüngliche Bauherr E.ON, jetzt UNIPER Technologies GmbH, hatte sich gerichtlich gegen die Rechtsklagen von Anwohnern durchgesetzt, sodass die Nie-

derlassung Hochbau Münster die von der ursprünglichen Niederlassung Ingenieurbau Münster noch nicht fertig gestellten Gebäudeanlagen nun seit März 2016 zu Ende führen konnte.

Das neue Los 21a beinhaltet umfangreiche Sanierungsmaßnahmen an den stillgelegten Bauten, deren Bewehrungskorrosion entsprechend fortgeschritten war. Nach Abschluss dieser Vorleistungen musste an dem bestehenden 65 m hohem Gipssilo eine noch fehlende Zwischendecke einschließlich

diverser Nebenleistungen ergänzt werden und ein zweigeschossiges Maschinenhaus mit 15 m Höhe schlüsselfertig erstellt werden. Größter Auftragsanteil war das bis 20 m fertiggestellte Flugascheverladesilo in 24h Gleitbauweise auf eine Endhöhe von 74 m zu vollenden.

Die Gesamtfertigstellung erfolgte im Jahr 2017.

Die A 565 – bauen auf engstem Raum

Die A 565 im dicht besiedelten Bonner Stadtgebiet zwischen Poppelsdorf und Lengsdorf gilt mit 100.000 Fahrzeugen pro Tag und in Spitzenzeiten 8.000 Fahrzeugen pro Stunde zu den meist frequentierten vierspurigen Autobahnabschnitten Deutschlands. Sie ist, weil ohne Standstreifen versehen, besonders stauanfällig. Die Strecke wurde in den 1960er Jahren gefertigt und zeigte einen hohen Sanierungsbedarf.

Die Oevermann Verkehrswegebau, Niederlassung Düren, erhielt Ende des Jahres 2016 vom Landesbetrieb NRW den Auftrag zur Sanierung dieses 1000 m langen Autobahnabschnittes auf engstem Raum.

Technik trifft Aufgabe

12 m hohe Laternenmaste im Mittelstreifen wurden rückgebaut, Überfahrten in Nachtschichten erstellt, Bauwerks- und Kanalsanierungen durchgeführt. Dabei wurde das komplette Spektrum moderner Sanierungstechnik von Inliner über TIP-Verfahren bis zu aktueller Robotertechnik eingesetzt.

Die vierspurige Autobahn wurde nur zeitweise für einige Stunden auf drei Spuren verengt, um den ohnehin dichten Verkehr nicht zusätzlich zu stauen, denn: die Bonner stehen bereits 5 Tage pro Jahr im Stau.

Finesse für Herausforderung

Neben der Sanierung von zwei Stützwänden war die Erstellung einer neuen 580 m langen Stützwand aus Spundwandprofilen sowie einer 20 cm starken Ortbetonvorsatzschale eine spannende Angelegenheit, denn die Einbringung der Spundwandprofile musste unter den Rahmenbedingungen

dichter Besiedlung erschütterungsarm erfolgen: Arbeit für echte Profis!

Erfolg kraft Teamwork

Die erstklassige Zusammenarbeit von Bauherr, Nachunternehmen und Oevermann ermöglicht hier die Einhaltung des geplanten Fertigstellungstermins im Herbst 2018 trotz Mehrleistungen wie 700 m Kanalneubau und ungeplanter Bodenaustauschmassen.



Übersicht über die Baustelle in Fahrtrichtung Sankt Augustin in Bauphase 3

Mehr als Mode: Das Fashion-Center van Laack



Ein Multifunktionsgebäude soll es nach der Vision des Auftraggebers, der FFC von Daniels GmbH, werden. Das Fashion-Center van Laack als „Einkaufszentrum der Zukunft“ transportiert das Lebensgefühl mediterraner Märkte modern interpretiert in Bauhausarchitektur: Freunde treffen, zusammen essen, hochwertige Mode anschauen und - online - kaufen, arbeiten oder auch mal nur auf der breiten Freitreppe chillen: Savoir Vivre à la Borussia. Mit der Umsetzung dieser Vision wurde die Oevermann Hochbau GmbH, Niederlassung Münster, Anfang 2016 beauftragt.

Licht und Luft

In unmittelbarer Nachbarschaft zur Zentrale der van Laack GmbH und zum Stadion der Borussia Mönchengladbach, errichtete Oevermann auf den Abmessungen 56 x 24 Meter in dreigeschossiger Bauweise über einer Tiefgarage im Untergeschoß das bis in 7 Metern Höhe großzügig lichtdurchflutete Center mit einer Gesamthöhe von 11,50 Metern.

Die Längsseiten des Neubaus sind vollverglast und mit einer jeweils raumhohen Pfosten-Riegel-Konstruktion ohne Brüstungen versehen, so dass helle, freundliche Räumlichkeiten entstehen. Die Giebelseiten sind geschlossene Betonwandscheiben, die mit einer hochwertigen Aluminium-Kassettenfassade bekleidet sind. Erschlossen wird das Gebäude durch giebelseitig angeordnete Treppenhäuser und Aufzüge.

Food and Fashion

Neben dem Restaurant „La Cottoneria“ des jüngsten deutschen Sternekochs Philipp Eberhard, das über 300 Plätze und eine angeschlossene Außengastronomie verfügt, finden in Erd- und Obergeschoss mit Galeriecharakter die Shops des Traditionsunternehmens van Laack und des bekannten Modelabels Cinque ihren neuen Standort.

Blick über die Baustelle in Richtung Stadion des Borussia VfL 1900 e.V.



Bauleistung in Zahlen

- 21.900 m³ Bruttorauminhalt
- 8.700 m² Bruttogeschossfläche
- 7.500 m³ Bodenaushub Baugrube
- 3.500 m³ Beton
- 1.200 m² Pfosten-Riegel-Fassade
- 430 t Betonstahl
- 126 Stellplätze, davon
86 TG-Stellplätze

Das Fashion-Center von Laack wurde in dreigeschossiger Bauweise über einer Tiefgarage im Untergeschoss errichtet.

Flexibel und großzügig

Das zweite Obergeschoss bietet Platz für vier Mieteinheiten und kann flexibel genutzt werden. Dank einer Betonoberflächentemperierung der Bürogeschossdecke können die Büroräume bei Bedarf beheizt oder gekühlt werden. Außer Energieeffizienz sind die Vorteile dieser Technik für die Mitarbeiter in den Räumlichkeiten beispielsweise ein angenehmes, allergiker-

freundliches Raumklima und Vermeidung von Zugluft.

In den Außenanlagen entstehen durch Baumreihen beschattete Parkmöglichkeiten. Zur Hennes-Weisweiler-Allee wird eine Verbindung durch die großzügige Großeingangfläche geschaffen - eine Freitreppe aus Sitz- und Gehstufen, die bei angenehmen Temperaturen zum Verweilen einlädt.

Dieses zukunftsweisende und sehr anspruchsvolle Projekt wurde durch die Oevermann Hochbau Münster termingerecht ausgeführt und im Oktober 2017 übergeben.

OPA auf der A30



Die Niederlassung Verkehrswegebau Osnabrück/Gütersloh ist von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Osnabrück, beauftragt, auf der A30 zwischen den Anschlussstellen Osnabrück-Hellern und dem Autobahnkreuz Osnabrück-Süd, Fahrtrichtung Hannover, die in den Jahren 2006/2007 hergestellte Deckschicht aus ZWOPA (Zweischichtig Offenporiger Asphalt) auf einer Länge von ca. 5.400 Metern

durch eine neue Decke aus OPA (Einschichtig Offenporiger Asphalt) auf einer Dichtungsschicht aus Gussasphalt zu ersetzen.

Dazu wird zunächst die vorhandene ZWOPA-Schicht in einer Stärke von 11 cm abgefräst. Im Anschluss an eine punktuelle Schadstellensanierung wird flächig eine zusätzliche Binderschicht von 4,5 cm hergestellt und darauf eine 2 cm starke Gussasphaltabdichtungsschicht aufgebracht.

Bauleistung in Zahlen

- 70.000 m² Asphaltbefestigung aufnehmen
- 7.300 t Asphaltbinder
- 3.400 t Gussasphalt
- 6.000 t Offenporiger Asphalt

Auf dieser Schicht wird das durch die darüber herzustellende 4,5 cm dicke OPA-Fahrbahndecke eindringende Niederschlagswasser seitlich abgeführt wird. Der Einbau aller Asphaltsschichten hat nahtlos mit gestaffelt fahrenden Fertignern und Beschickern zu erfolgen. Die Fahrbahnbreiten betragen bis 16 Meter. Dazu müssen die Asphaltfertiger zum Teil bis 9 Meter Einbaubreite aufgerüstet werden. Die Folienmarkierung wird direkt hinter dem Einbauzug auf die noch warme Oberfläche aufgelegt und festgewalzt.

InLine Pave-Premiere auf der B72

Auf einem fünf Kilometer langen Teilstück der B72 im Bereich Saterland/Friessoythe kam es im Rahmen einer Grundenerneuerung zur lang ersehnten Premiere des neuen InLine Pave Einbauzuges.

Besonderes Kennzeichen dieses Einbauprozesses ist es, dass die neue Deckschicht

unmittelbar auf die kurz zuvor hergestellte Asphaltbinderschicht eingebaut wird. Zu diesem Zweck fahren die beiden Asphaltfertiger direkt hintereinander her, wobei das Deckschichtmaterial über ein spezielles Übergabemodul in den hinteren Fertiger gefördert wird. Dieses Verfahren soll eine optimale Verzahnung der einzelnen Asphaltsschicht gewährleisten, um einen möglichst kompakten Asphaltkörper mit entsprechend langer Lebensdauer herzustellen.

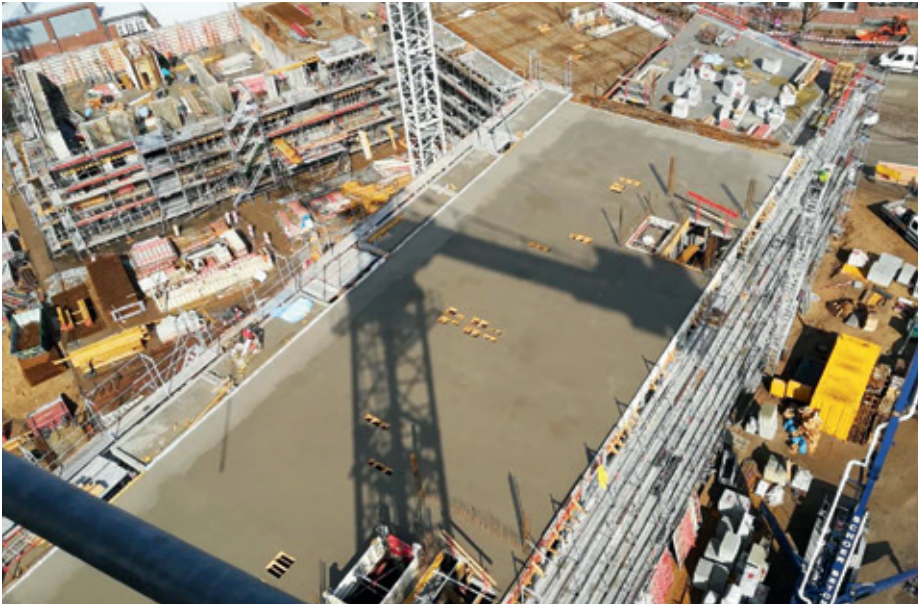
In der Zusammenarbeit der Einbaukolonnen der Niederlassungen Verkehrswegebau Osnabrück/Gütersloh und Verkehrswegebau Münster/Dortmund sowie mit großer Unterstützung unseres firmeneigenen Baustofflabors, wurden bei einer Einbaubreite von ca. sechs Metern stündlich 250 t Asphaltbin-



der und 50 t Deckschichtmaterial verarbeitet. Die Mischgutversorgung erledigte einer der Oevermann Beschicker.

Der insgesamt gelungenen Premiere folgen hoffentlich demnächst viele weitere Einsätze für dieses interessante aber auch technisch höchst anspruchsvolle Einbauprozess.





Westpark Jürgen-Töpfer-Straße

In Hamburg Othmarschen wächst seit einigen Jahren der „Othmarschen Wohnpark“, der nun durch ein Gemeinschaftsprojekt zwischen der Hochbau Niederlassung Gütersloh und Zweigniederlassung Rhein-Main erweitert wird.

Im Oktober 2016 erhielt die Zweigniederlassung Rhein-Main den Auftrag zur Erstellung eines schlüsselfertigen Wohnkomplexes.

Beim sogenannten „Westpark JTS“ entstehen neben dem Wohngebäude auch zwei Studentenwohnheime mit ausgezeichneter Lage und guter Infrastrukturanbindung in direkter Nachbarschaft.

Der Wohnkomplex besteht aus einem im Grundriss U-förmigen Bauteil mit sieben Geschossen, einer Tiefgarage und einer darunterliegenden Kellergeschossebene. Die insgesamt sieben Häuser bestehen aus 115 Miet- und 63 geförderten Seniorenwohnungen in der Größenordnung von zwei bis vier Zimmern mit 49 bis 130 Quadratmetern.

Im Januar 2017 wurde mit den Tiefbau- und Spezialtiefbauarbeiten begonnen. Dabei wurde für die Baugrube ca. 27.000 m³ zum Teil kontaminierter Boden ausgehoben und 295 Bohrpfähle in Zusammenarbeit mit unserer Unternehmensschwester FRANKI erstellt.

Bauleistung in Zahlen

- 5.718 m² Grundstücksgröße
- 15.873 m² BGF oberirdisch
- 6.061 m² BGF unterirdisch
- 67.811 m³ BRI

Die gesamte Ausführungsplanung wurde teilweise durch extern beauftragte Planungsingenieure und unserem technischen Büro in Münster erarbeitet. Zurzeit entstehen in „abgetreppter“ Bauweise teilweise Bodenplatten und Erdgeschosse.

Herausfordernd ist neben den engen Platzverhältnissen, auch der direkt angrenzende Neubau eines Studentenwohnheimes. Die gleichzeitige Erstellung der Gebäude erfordert einen besonderen Koordinationsaufwand unseres Baustellen-teams, um einen reibungslosen Bauablauf zu gewährleisten.

Der Rohbau soll bis Ende Mai erstellt sein. Die Gesamtfertigstellung ist für Ende 2018 geplant.





Die Tradition eines umfangreichen Erfahrungsschatzes bildet die Grundlage für den Erfolg unseres Technischen Büros.

Fachgerechte Planung als

Bei Oevermann entwickelt das Technische Büro Lösungen mit Erfahrungen aus 60 Jahren

Es waren die Bedingungen des Wirtschaftswunders nach dem 2. Weltkrieg, welche mit einer enormen Nachfrage nach Bau- und Wiederaufbauleistungen dazu führten, dass sich die Firma Oevermann vom kleinen Handwerksbetrieb zu einer Bauunternehmung entwickelte, die gegen Ende der 1950-er Jahre knapp 1.500 Beschäftigte hatte. Zugleich ergaben sich für die Arbeiten auf den Baustellen große Fortschritte durch neue Maschinen- und Arbeitsgeräte, verbesserte Technologien im Stahlbetonbau und logistische Veränderungen im Baustellenbetrieb. Dabei verlangte der Markt zunehmend die Übernahme der schlüsselfertigen Errichtung von Gebäuden als Generalunternehmer. Bei dieser Diversifizierung der Bauleistung wuchs die Notwendigkeit, durch die eigene Anfertigung von statischen Berechnungen und Ausführungsplänen an der Realisierung von Projekten des Hoch- und Ingenieurbaus mitzuwirken. Dies führte 1958 zur Gründung des firmeneigenen Technischen Büros, welches nunmehr seit 60 Jahren besteht.

Diesen Geburtstag nehmen wir zum Anlass, um die Bedeutung des Technischen Büros und die Arbeit des Teams im Interview mit einigen Mitarbeitern darzustellen.

In den vergangenen Jahrzehnten wurden von unserem Tragwerksplanungsbüro zahlreiche anspruchsvolle Lösungen entwickelt und bis zur Baureife ausgearbeitet. Was hatte in dieser Zeit Kontinuität, wo gab es Veränderungen?

Theo R.:

In meiner beruflichen Laufbahn habe ich die grundsätzliche Motivation unseres Teams als bleibenden Bestand erlebt. Dabei lag der Ansporn stets in dem Ziel, mit einer fachgerecht durchdachten Planung unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Auftraggebers die bestmöglichen Voraussetzungen für die Organisation und Abwicklung der Baustelle zu schaffen.

Arthur R.:

Bei der konkreten Arbeit als Statiker und Konstrukteur ergeben sich fortlaufend Veränderungen, auf die ich mich im Technischen Büro einstellen muss. Wichtig sind vor allem Weiterentwicklungen von Normen und Regelwerken sowie EDV-gestützte Berechnungsverfahren. Hiermit können Bauteilbemessungen heute viel realistischer durchgeführt werden.

Marianne J.-M.:

Der Bereich der Zeichnungserstellung änderte sich vor ca. 25 Jahren gravierend mit

dem Übergang von Handzeichnungen zu CAD-Plandateien. Ein ähnlicher Fortschritt steht aktuell bevor mit der Einführung von BIM-Planungen am 3D-Gebäudemodell. Die digitalisierten Arbeitsschritte ermöglichen dabei eine viel engere Zusammenarbeit mit dem Bauherrn, den Planungspartnern und den ausführenden Firmen.

Das TB bildet im Unternehmen die Fachabteilung für Tragwerksplanung. Welche Leistungen können dort erbracht werden? Wodurch zeichnen sich die Aufgaben aus?

Lutz L.:

Zu unserem Leistungsprogramm gehören im Wesentlichen statisch-konstruktive Projektbearbeitungen in allen Phasen der Tragwerksplanung, d. h. von der Entwurfs- über die Genehmigungs- bis zur Ausführungsplanung. Zur Bauphysik werden Schall- und Wärmeschutznachweise mit zugehörigen Energieausweisen aufgestellt. Weiterhin gehören Machbarkeitsstudien, Bestandsbewertungen, technische Begutachtungen und Schadensbeurteilungen zum Aufgabenspektrum. Die Planungsleistungen können grundsätzlich im Rahmen von GU-Aufträgen oder auch als separate Planungsaufträge übernommen werden.



Grundlage des Bauens

Andreas R.:
Kennzeichnend für unsere Projektbearbeitungen sind die umfassende Beratung des Bauherrn und die koordinierte Zusammenarbeit mit beteiligten Planungsbüros und Firmen. Unser Einsatz ist stets darauf ausgerichtet, mit intelligenten Konstruktionskonzepten und bautechnischen Lösungen die architektonischen und funktionellen Anforderungen des Kunden umzusetzen und zur kostenoptimierten Bauausführung beizutragen.

Christian L.:
Neben den Ausführungsplanungen bildet für uns auch die Mitwirkung bei Angebotsbearbeitungen eine wichtige Aufgabe. Insbesondere bei Funktionalausschreibungen muss die Kalkulation mit statischen Vordimensionierungen, Abschätzungen zu Bewehrungsgraden und Festlegungen zur konstruktiven Durchbildung unterstützt werden.

Wie setzt sich denn das TB-Team zusammen? Wenn im Laufe der Jahre eine Vielzahl von Projekten geplant wird, entstehen Routine und Standards. Gibt es dabei besondere Stärken?

Tabea S.:
Unsere Abteilung Technisches Büro besteht

derzeit aus 14 Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen. Hierzu gehören 7 Dipl.-Ingenieure, 3 Master-Ingenieure, 1 Bachelor-Ingenieur und 3 Konstrukteure. Standort dieser Arbeitsgruppe ist unsere Hauptverwaltung in Münster, wo mit den Arbeitshilfen, Regelwerken und EDV-Anlagen eine zeitgemäße Büro-Ausstattung zur Verfügung steht.

Richard C.:
Eine besondere Stärke unseres TB-Teams ist es sicherlich, wenn wir bei der statisch-konstruktiven Planung auf Erfahrungen aus vorherigen Bauobjekten zurückgreifen können. Der langjährige Einsatz in Consulting und Engineering bildet dafür eine wichtige Grundlage.

Mit den vom TB erbrachten Dienstleistungen ergeben sich gewiss Möglichkeiten für das Gesamtunternehmen. Wie sind diese aus der Sicht der Geschäftsleitung zu bewerten?

Bernward S.:
In der Vergangenheit konnten wir mit unseren eigenen Ingenieurplanungen oft entscheidende Vorteile für unsere Baustellen erreichen, um die Anforderungen unserer Kunden zu erfüllen. Auch in Zukunft wird das Know-how unserer Fachabteilungen unverzichtbar sein.

Armin S.:
Während sich andere Baufirmen in den vergangenen Jahren der konjunkturellen Rezession von ihren technischen Büros trennten, haben wir immer dafür gesorgt, dass unsere Kompetenzen erhalten und weiter ausgebaut werden. Wir wollen damit sicherstellen, dass wir auch in Zukunft für unsere Auftraggeber Bauaufgaben ganzheitlich übernehmen können.

Rückblickend auf die vergangenen 60 Jahre ist festzustellen, dass die Arbeit der TB-Abteilung bei unterschiedlichsten Rahmenbedingungen erfolgte. Was sind die wichtigsten Erkenntnisse daraus für die Zukunft?

Horst K.:
Entscheidend für unsere erfolgreichen Planungsarbeiten sind stets Fachwissen, Kreativität und ein engagiertes Team. Professionalität erfordert weiterhin die persönliche Erfahrung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Wenn diese über viele Jahre durch die verantwortliche Einbindung in die Bauprozesse wächst, ist damit eine gute Basis für die Zukunft gegeben.



Wiederherstellung der A44 – Eine Baustelle im Braunkohletagebau

Wo Braunkohle gewonnen wird, muss selbst die Autobahn weichen. Das in NRW in diesem Umfang einmalige Projekt A44/A61/A46 am Rande der Ballungsräume Düsseldorf und Köln ist eine Kooperation zwischen dem Landesbetrieb Straßenbau NRW und dem Energieunternehmen RWE Power AG. Die Niederlassung VB Münster/Dortmund erhielt zwei getrennte Aufträge, die Niederlassung VB Düren erhielt einen Auftrag; die Wiederherstellung der wichtigen letzten 8 km der Autobahn wurde in einem Projekt vereint.

Die Rahmenbedingungen der Baumaßnahmen

Die Fahrbahn im Tagebau verläuft oberhalb eines ca. 1.500 m breiten und etwa 150 m hohen aufgeschütteten Dammes. Diese in Deutschland einmalige Bauweise bedingt Setzungen des Dammes von voraussichtlich 30 cm. Der komplette Oberbau konnte daher nur nach Stärke und nicht nach Deckenbuch hergestellt werden. Auf Grund

der zu erwartenden Setzungen von 20 cm innerhalb von vier Wochen musste das Erstellen der Frostschuttschicht und des bituminösen Oberbaus unmittelbar aufeinander erfolgen. Der ungebundene Oberbau wurde in unterschiedlichen Einbaustärken je erwarteter Setzung 30 bis 45 cm stark aufgebaut. Dazu kamen unterschiedliche 3D-Tachymetersteuerungen wie z.B. GPS-, ATS- und UTS-Systeme für die Baumaschinensteuerung zum Einsatz. Die Frostschuttschicht inkl. Feinplanum wurde innerhalb von vier Wochen erstellt.

Die Fahrbahn wurde in einer Breite von bis zu 20 m und einer Stärke von 34 cm (22 cm Asphalttragschicht, 8,5 cm Asphaltbinderschicht, 3,5 cm Asphaltdeckschicht) bituminös befestigt. Für den Einbau von ca. 120.000 t Asphalt auf der A44n und dem Anschlussbereich der A46 waren 6 Wochen eingeplant. Die restlichen ca. 40.000 t Asphalt sollten in einem späteren Asphalteinbau auf der A46 verbaut werden.

Um diese logistische Meisterleistung umzusetzen, wurde die Planung und der Einbau mit Unterstützung der Softwarelösung BPO-Asphalt vorgenommen. Eine Anlieferung der großen Asphaltmengen konnte nur außerhalb des Berufsverkehrs nach 19 Uhr erfolgen. Das Asphaltmischgut wurde von 3 Asphaltmischwerken hergestellt, bis zu 80 LKW wurden jede Nacht für die reibungslose Anlieferung des Asphaltmischgutes eingeplant. Ein nahtloser Einbau war laut Leistungsbeschreibung ebenso gefordert wie die Verwendung eines Fahrdrabtes zur Längsführung des Asphaltfertiger.

Eckdaten Teillos I

- 45.000 m² Erdarbeiten
- 4.000 m Kanalrohrleitung
- 25.000 t AC 32 TS
- 15.000 t AC 22 TS

Asphalteinbau in höchster Präzision mit unserer neuen SB 250 Bohle

Für den Einbau des Asphaltes in diesem Großprojekt wurde bei den gegebenen Rahmenbedingungen unsere neue starre Bohle SB 250 TV in Verbindung mit dem SUPER 2100-3i Fertiger von Vögele gewählt.

Diese bietet mit einer Einbaubreite von bis zu 13 m optimale Einbaubedingun- gen bei Großprojekten. Insbesondere der dadurch häufiger mögliche nahtlose Einbau des Asphaltes stellt eine Optimierung der Asphaltqualität dar. Verwendet wurden vor Ort Ausziehenbauteile, durch die die Breite des Asphaltfertigers auf 11,50 m verringert werden konnte. Dies ermöglicht insbeson- dere im Bereich von Rampen und Anschlüssen eine flexible Verwendung der starren Bohle. Eingebaut wurde der Asphalt nach



Stärke, die Ebenheit stellte das Big-Multi- Plex-Ski Nivelliersystem sicher. Für den unterbrechungsfreien Einbau wurde ein 25 t fassender Thermo-Materialbehälter sowie ein Beschicker MT 3000-2i Offset verwen- det. Dieses Gespann ermöglichte Einbau- leistungen von über 700 t/h und stellte damit die termingerechte Ausführung des Asphalteinbaus sicher. Die Bohle eignet sich optimal für Großprojekte mit mehr- wöchigen Asphalteinsätzen, auch auf Grund der aufwendigen Montage des Gerätes am Fertiger.

Eckdaten Teillos II

- 100.000 t Frostschutzmaterial
- 70.000 t AC 32 TS
- 35.000 t AC 22 TS
- 15.000 t SMA 11 S

Der Asphalteinbau – Starker Einsatz des Baustellenteams

Insgesamt wurde der Asphalteinbau mit drei Asphaltfertigern (SUPER 2100 3i, SUPER 1800-3i und Super 1900-3i) zwei Beschickern (MT 3000-2i Offset) und bis zu acht Walzen vorgenommen. Bei diesem Großprojekt kamen 3 Asphaltkolonnen und insgesamt bis zu 25 Facharbeiter zum Ein- satz. Der Asphalteinbau wurde wie geplant

innerhalb von sechs Wochen in Nacht- und Tagschichten, fast rund um die Uhr reali- siert. Je Asphalteinsatz wur- den bis zu 6.500 t Asphalt eingebaut. Die Einbauleis- tung, die hohe Qualität und die termingerechte Fertig- stellung der Asphaltarbeiten erfüllten alle Erwartungen der Auftraggeber.

Die „Restarbeiten“ – Ausblick

Im Rahmen des ersten Teils der Baumaßnahme wird nach der Herstellung

der A44n eine Querneigungssanierung der Anschlussbereiche der A46 außerhalb des Braunkohletagebaus vorgenommen. Diese erfolgt im Rahmen einer Abschnittsweisen 3+1 Verkehrsführung. Für den zweiten Teil innerhalb des Braunkohletagebaus ist nach den Asphalteinsätzen die Herstellung der Randbereiche der Fahrbahn geplant. Zusätzlich werden zwei Widerlager für ein Brückenbauwerk über die spätere A44 erstellt. Einer Verkehrsfreigabe der A44n zwischen AK Jackerath und AK Holz Mitte 2018 scheint nach Abschluss dieser Arbei- ten nichts mehr im Wege zu stehen.

Eckdaten Teillos III

- 30.000 t Frostschutzmaterial
- 34.000 t AC 32 TS
- 14.000 t AC 22 TS
- 6.000 t SMA 11 S
- 3.000 m Kanalrohrleitung
- 35.000 m³ Lärmschutzwall



Vom kleinsten Isotop zur leistungsstärksten Walze der Welt

Mit zehn Mitarbeitern ist das Labor PORR Oevermann an den Standorten Münster und Berlin bundesweit tätig. Zerstörungsfreie Prüfverfahren ergänzen zunehmend die konventionellen Methoden. Welche Baustoffe und Verdichtungsgeräte müssen eingesetzt werden? Wie kann die Qualität ohne zerstörende Entnahme von Bohrkernen überprüft werden? Gemeinsam mit den Niederlassungen erarbeiten die Spezialisten des Labors PORR Oevermann für unsere Kunden Lösungen.

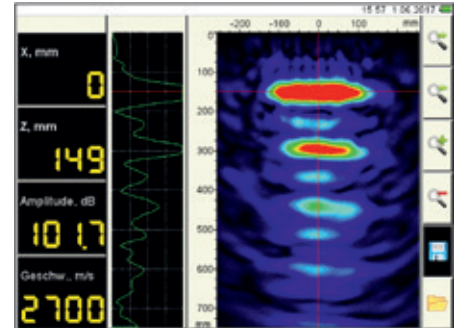
Auf jeder Erdbaustelle wird mittlerweile die Tragfähigkeit des Bodens mit dynamischen Fallgewichtsgeräten gemessen. Ein Belastungsstoß von 17 Millisekunden löst bei dem Versuch eine Verformung des Bodens aus. Mit Beschleunigungsmessern wird die Geschwindigkeit der Verformung erfasst. Die Geotechniker des Labors werten die Messergebnisse unmittelbar aus und ... auf gutem Grund kann sofort weitergebaut werden!

Ist vor der Herstellung des Erddamms einer Straße der Baugrund in größeren Tiefen unbekannt? Mit GEORADAR werden Radargramme erstellt, die den Zustand des Baugrundes ermitteln. Falls erforderlich, wird die leistungsstärkste Walze der Welt – die BW 332 DEEP IMPACT – eingesetzt. Bis in über 4 m Tiefe bringt die achteckige Polygonalbandage fast jeden Boden in Schwingung, der Baugrund verdichtet sich. Im Asphaltbau sind dagegen filigrane und feinfühligere Einbau- und Verdichtungstechniken erforderlich. Welche Art der Verdichtung ist richtig? Welche Laststufe muss gewählt werden? Wie hoch ist die Amplitude der Walzenbandage einzustellen? Ist die Temperatur des Mischgutes noch ausreichend hoch? Mit der radioaktiven Strahlung unserer Isotopsonden wird die Dichte des Asphaltes genauestens bestimmt. Die Temperaturscans der Infrarotgeräte zeigen: Hier ist es für eine Verdichtung des Asphaltes noch heiß genug!

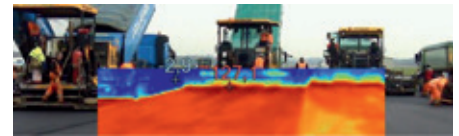
Beim Bau von Radwegen bis zum Bau von Start- und Landebahnen auf Flughäfen werden diese Messgeräte effektiv eingesetzt.

Auf diesen Ultraschallbildern gibt es viel zu entdecken! Bei Sandwichelementbauweisen oder anbetonierten Vorsatzschalen bei Lärmschutzwänden – auf einen ausreichenden Verbund kommt es an. Mit Ultraschallmessungen wird der richtige Verbund festgestellt.

Bevor neue Autobahnen hergestellt werden, müssen oft alte Betonfahrbahnen zurückgebaut werden. Welche Rückbaugeräte sind einsetzbar? Welche Erschütterungen entstehen? Wie machen sich weiche Schichten im Unterbau bemerkbar? Hat die gefürchtete Alkalikieselsäurereaktion – auch „Betonkrebs“ genannt – den Beton so in eine innere Spannung versetzt, dass auch das schwerste Betonfallbeil machtlos ist? Gemeinsam mit der Hochschule Anhalt hat das Labor PORR Oevermann im Sommer 2017 auf mehreren Baustellen der NL Berlin das Falling Weight Deflectometer zur Beantwortung dieser Fragen eingesetzt. Durch Stoßbelastungen mit 10 Tonnen-Gewichten konnten die geeigneten Rückbaustrategien entwickelt und die Erschütterung auf die Umgebung begrenzt werden.



Ultraschallgrenzen im Betonbau – Schichtgrenzen deutlich erkennbar.



Alle Temperaturen im Blick!



Ready For Takeoff. Schnell die letzte Messung mit der Isotopsonde. Gleich hebt die erste Maschine ab!





Bauleistung in Zahlen

- 16.960 m² BGF
- 70.310 m³ BRI
- 8.425 m³ Beton
- 1.280 t Ortbetonstahl



Soests größte Baustelle in der Innenstadt

Der Neubau des Markenmodecenter Soest ist im August 2016 von der Niederlassung Münster begonnen worden. Das große Modehaus mit seinen rund 6.000 Quadratmetern Verkaufsfläche auf zwei Ebenen wurde am 8. März 2018 eröffnet.

Im Wesentlichen überdeckte das Gebäude das gesamte Grundstück, so dass die zur Verfügung stehende Fläche nicht für die Baustelleneinrichtung genutzt werden konnte. Die Baustelle wurde mit zwei Kranen angedient, wobei der größere der beiden auf Gleisen stand und eine Tragkraft von 15 t bei 40 m und eine Auslegerlänge von 60 m hatte, so dass die Fertigtei-

le (Stützen, Balken, PI-Platten) problemlos verlegt werden konnten.

Damit der große Kran, der kaum durch die engen Innenstadtstraßen passte, montiert werden konnte, musste ein Zeitfenster zwischen der Soester Innenstadtkirmes und dem Weihnachtsmarkt gefunden werden.

Die große Herausforderung bei alledem: die Logistik. Der Platz ist knapp bei dieser Innenstadt-Baugrube, so dass der Verkehr bei der Anlieferung mit großen LKW mit einer Baustellenampel, die den Individualverkehr aus dem Innenstadtbereich fern hält, geregelt wurde.

Das Untergeschoss diente größtenteils als Tiefgarage für die Verkaufsstätte und beinhaltete darüber hinaus Technik- und

sonstige Nebenräume für die Gebäudenutzung.

Über zwei Fahrtreppen gelangen die Kunden zu der Verkaufsfläche im 1. Obergeschoss. Das Staffelgeschoss enthält sowohl Wohnungen als auch Büroflächen. Die Flachdachflächen sind als Warmdach mit extensiver und teilweise intensiver Dachbegrünung versehen. Die Fassaden wurden teilweise als vorgehängte Natursteinfassade ausgeführt oder als Wärmedämmverbundsystem mit einer Oberfläche aus mineralischem Kratzputz. Ein Grünsandsteinverkleidung komplettiert den Sockelbereich.



Bauvorhaben in Zahlen

- 26.000 m² Baufeldfreimachung
- 12.000 m³ Bodenbewegung
- 500 m Entwässerungsleitung DN 200 – 500
- 1.280 m Borde setzen
- 8.600 m² Asphaltbefestigung inkl. Schottertragschicht

In Eisenhüttenstadt entsteht ein neues Logistikzentrum

Oevermann Verkehrswegebau GmbH, Niederlassung Eisenhüttenstadt, errichtete für die Niederlassung der Spedition Bender GmbH in Eisenhüttenstadt eine neue Logistikhalle mit Gleisanschluss sowie ein Verwaltungsgebäude. Der Direktauftrag umfasst die Logistikaußenflächen mit LKW-Stellflächen, einer LKW-Waage und

Entwässerung ebenso wie die Tiefbauarbeiten für die Logistikhalle.

Die neue Halle befindet sich auf einem 34.000 m² großen Grundstück. Auf einer Grundfläche von über 5.000 m² und insgesamt 77.000 m³ umbautem Raum können nach Fertigstellung rund 2.000 Stück Stahlcoils aus dem benachbarten Stahlwerk,

der ArcelorMittal Eisenhüttenstadt GmbH, gelagert werden. Zwei Krananlagen können Lasten mit einem Gewicht von bis zu 40 t umschlagen.



PORR Oevermann GmbH

Robert-Bosch-Str. 7 - 9
48153 Münster
T +49 251 7601-0 . F 345
info@oevermann.com
www.oevermann.com

Oevermann Verkehrswegebau GmbH

**Niederlassung
Münster/Dortmund**
Robert-Bosch-Straße 7 – 9
48153 Münster
T +49 251 7601-301 . F 351

Niederlassung Berlin
Zeppelinring 2
15749 Mittenwalde
OT Schenkendorf
T +49 3375 21079-0 . F 44

**Niederlassung
Düren**
Am Burgholz 17
52372 Kreuzau
T +49 2421 40777-0 . F 20

**Niederlassung
Eisenhüttenstadt**
An der Pohlitzer Mühle
15890 Eisenhüttenstadt
T +49 3364 4229-0 . F 22

**Niederlassung
Osnabrück**
Elbestraße 60
49090 Osnabrück
T +49 541 69118-0 . F 30

Oevermann Hochbau GmbH

**Niederlassung
Münster**
Robert-Bosch-Straße 7 – 9
48153 Münster
T +49 251 7601-401 . F 407

**Niederlassung
Gütersloh**
Teutoburger Weg 5
33332 Gütersloh
T +49 5241 8609-0 . F 150

**Niederlassung
Wiesbaden-Nordenstadt**
Borsigstraße 34
65205 Wiesbaden-Nordenstadt
T +49 6122 58739-0
F +49 251 7601-65810

Beteiligungsgesellschaften Asphaltmischwerke

**AMW
Asphaltmischwerke Westfalen GmbH**
Loddenheide 32
48155 Münster
T +49 251 32258-0 . F 14
(Weiterer Standort: Werl)

**BTM
Baustoff-Technik+ Mischwerke GmbH**
Gasselstr. 29
33659 Bielefeld
T +49 5209 9107-0 . F 50
(Weiterer Standort: Lemgo)

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

- Hochbau
- Verkehrswegebau
- Asphaltmischwerke



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

Bauen aus Leidenschaft.



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