

# Verkehrswegebau



**PORR**



# Leistungen

## Full Service aus einer Hand

Der PORR Verkehrswegebau ist erfahrener Spezialist für die Komplettrealisierung von Verkehrswegen wie Autobahnen, Bundes-, Land- und Kreisstraßen, Flugbetriebs- und Logistikflächen sowie Außenanlagen. Ergänzt wird unser Portfolio durch den Tankstellenbau mit WHG-Flächen, Leitungsbau sowie Deponiebau.

Mit dem Einsatz neuester Technologien werden wir den gewünschten Qualitätsansprüchen gerecht. Unsere bestens ausgebildeten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erfüllen zusammen mit erfahrenen Führungskräften die individuellen Anforderungen unserer öffentlichen und privaten Auftraggeber.

### Kompetenzen in Technik

Zu unseren technischen Kernkompetenzen zählt die wirtschaftliche und sichere Herstellung von Verkehrsflächen aller Art in den Bauweisen:

- Walzasphalt in konventioneller und kompakter Bauweise
- Gussasphaltbau
- Betondeckenbau
- Pflasterdecken

Zusätzlich bieten wir unseren Kunden vom Kanal- und Rohrleitungsbau über den Erdbau bis hin zum Deponiebau die gesamte Palette des Tiefbaus an.

Mit einem eigenen modernen Maschinenpark von Fräsen und Großfräsen, Walz-, Gussasphalt- und Sprühfertigern, Beschickern und Walzen decken wir die gesamte Palette des Asphaltbaus ab. Mit eigenen Betondecken- und Betonschalungsfertigern wird dieser Maschinenpark vervollständigt.

### Kompetenzen in Baustoffen

Mit Beteiligungsgesellschaften zur Asphaltproduktion und zum Baustoffrecycling gewährleisten wir kontinuierlich optimale Baustoffeigenschaften und stellen so die Unabhängigkeit und Wirtschaftlichkeit in der Bauausführung sicher.

Die Überwachung durch unsere eigenen Baustofflabore sichert die hohen Qualitätsansprüche.

# Bauweisen

## Innovative Bauweisen im Straßenbau: Effizienz und Nachhaltigkeit durch differenzierte Verfahren

Im modernen Straßenbau stehen Ingenieure und Bauunternehmen vor der Herausforderung, Straßenoberflächen zu gestalten, die höchsten Ansprüchen an Haltbarkeit, Fahrkomfort und Umweltverträglichkeit genügen. Materialzusammensetzung, Verarbeitungstechniken und spezifische Anforderungen spielen bei der Wahl des Einbauverfahrens eine entscheidende Rolle. Zwei herausragende Bauweisen, die den Straßenbau prägen, basieren auf Walz- und Gussasphalt und bieten den Vorteil der schnellen Nutzung nach dem Einbau.

### Walzasphalt

Walzasphalt zeichnet sich durch seine Zusammensetzung und Verarbeitung aus, die ihm eine große Widerstandsfähigkeit gegen hohe Verkehrsbelastungen verleihen. Durch den schichtweisen Einbau mit Asphaltfertigerm und die anschließende Verdichtung mit Asphaltwalzen wird eine optimale Verdichtung erreicht. Besonderes Augenmerk gilt dabei dem Kompaktasphalt, bei dem Binder- und Deckschicht gemeinsam und „heiß auf heiß“ eingebaut werden. Der Schlüssel zur Dauerhaftigkeit und Verformungsbeständigkeit liegt im erreichten Verdichtungsgrad, der durch präzise Temperaturen und moderne Maschinen gewährleistet wird. Die Verdichtung muss bei niedrigen Temperaturen erfolgen, um die gewünschten Eigenschaften zu erzielen.

Werden alle Besonderheiten berücksichtigt, bekommt man eine Fläche, welche

- griffig und damit verkehrssicher ist;
- ebenflächig ist und damit einen hohen Fahrkomfort bietet;
- die Verkehrskräfte im festen Verbund abträgt und gleichmäßig auf die Unterlage verteilt;
- eine lange Nutzungsdauer hat;
- die Unterlage wirksam gegen Niederschläge schützt und damit deren Tragfähigkeit erhält.

Die Verwendung von Niedrigtemperaturasphalt verstärkt zudem den ökologischen Ansatz, da Umweltbelastungen minimiert werden.

### Gussasphalt

Gussasphalt hat sich über Jahrzehnte als ein bewährtes und außerordentlich belastbares und umweltfreundliches Produkt etabliert. Der wiederverwendbare Baustoff besteht aus Sand, Splitt, Füller und Bitumen und ist frei von umweltschädlichen Bestandteilen. Dank des hohen Bitumenanteils ist Gussasphalt selbstverdichtend und hohlraumfrei, was seine Langlebigkeit und Nachhaltigkeit zusätzlich unterstreicht.

Einsatzgebiete dieser Technologie sind:

- Abdichtungen auf Brücken, Parkdecks und begrünten Dächern als Schutzschicht;
- flüssigkeitsresistenter Belag in Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, wie z.B. in der Landwirtschaft (Silos);
- besonders langlebige Deckschichten im Straßenbau;
- die besondere Gestaltung von Garten- und Landschaftsflächen;
- langlebige Speditions- und Zufahrtsrampen.

### Spezialverfahren für differenzierte Anforderungen im Asphaltbereich

Um den unterschiedlichen Anforderungen gerecht zu werden, kommen spezialisierte Verfahren und modernste Technologien zum Einsatz.

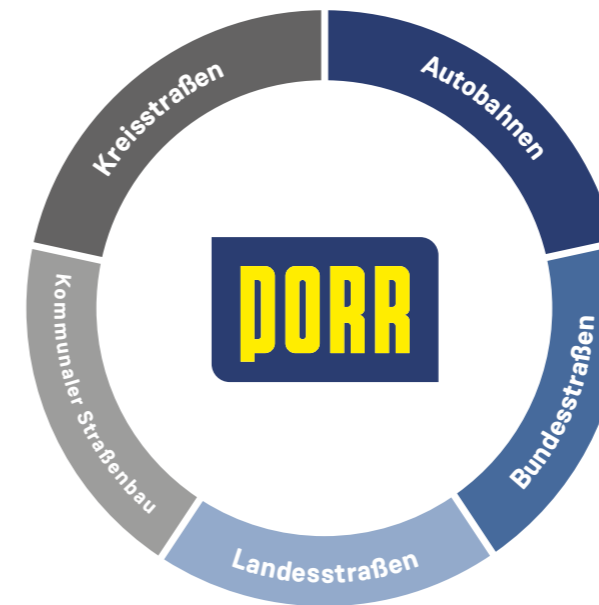
Diese differenzierten Maßnahmen ermöglichen es, Straßenoberflächen maßgeschneidert bis hin zu fugenlosen Einbaubreiten von bis zu 17 m im Straßenbau, bei Flugbetriebs- oder Industrieflächen für die spezifischen Anforderungen der Kunden zu gestalten. Die innovativen Bauweisen tragen zur Effizienz und Nachhaltigkeit im Straßenbau bei.

### Beton

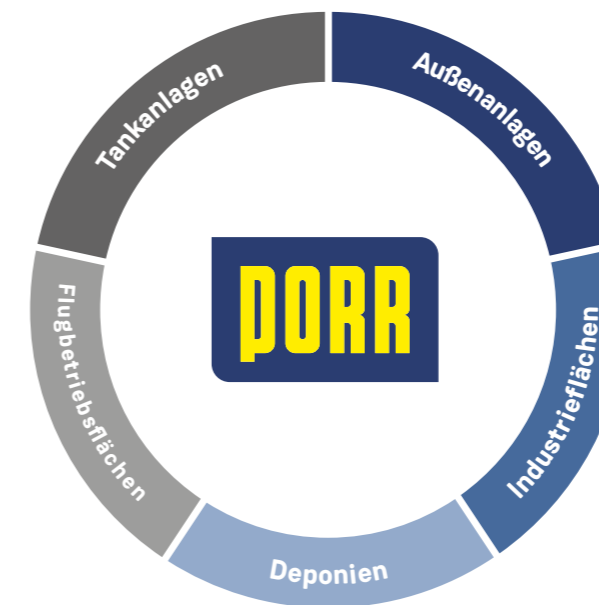
Beton ist ein vielseitiger Baustoff im Straßenbau, der Langlebigkeit und Wiederverwendbarkeit in sich vereint. Seine Einsatzmöglichkeiten reichen von Autobahnen über Lärmschutzwände bis hin zu Entwässerungsrinnen und Fahrbahnrandern. Beton erfüllt nicht nur hohe Anforderungen an Frost- und Tausalzbeständigkeit, sondern zeichnet sich auch durch schnelle Verarbeitungsmöglichkeiten und hohe Belastbarkeit aus.

So wird Beton mit den Anforderungen an den Straßenbau als sehr effektiver Baustoff eingesetzt in den Bereichen:

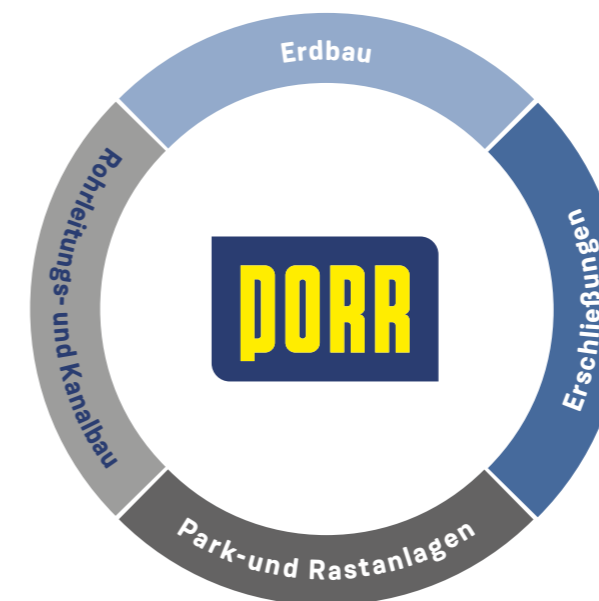
- Instandhaltung;
- Sanierung;
- Neubau von Straßen, Flugbetriebsflächen, Containerterminals und Tank- und Rastanlagen.



Für öffentliche Auftraggeber



Für private Auftraggeber



Für öffentliche und private Auftraggeber

## Autobahn

# A100, Berlin

### Ausbau des Berliner Stadtrings

Die Niederlassung Berlin wurde von der Autobahn GmbH des Bundes mit dem Los 11a im 16. Bauabschnitt der A100 in Berlin beauftragt. Der Auftrag umfasst den straßenbautechnischen Ausbau der vorangegangenen Ingenieurbauwerke 1-7. Im ersten Teilabschnitt wird hierbei ein 1,7 km langes Trogbauwerk zur sechsspurigen Autobahnstrecke mit Standstreifen ausgebaut, im zweiten Bauabschnitt werden die Straßenbauarbeiten im Tunnel „Grenzallee“ realisiert.

### Die Hauptverkehrsader im Straßennetz Berlins

Die Bundesautobahn A100 stellt eine der Hauptverkehrsadern für das Fern-, Regional- und Stadtstraßennetz von Berlin dar. Mit dem 16. Bauabschnitt wächst sie um ein weiteres, 3,2 km langes Teilstück. Dieses führt vom Autobahndreieck Neukölln bis zur Anschlussstelle Am Treptower Park. So werden die östlichen Bezirke Berlins besser an den mittleren Straßennetz und an die A113 angebunden und auch weiträumigere Verbindungen verbessert.

Der Ausbau der übergebenen Ingenieurbauwerke beinhaltet die Herstellung eines komplexen Entwässerungssystems, der Tragschichten aus Beton und ungebundenen natürlichen Gesteinen sowie die Herstellung der Fahrbahn in Asphaltbauweise in offener Bauweise (Trogbauwerk) und im Tunnelbereich.



### Logistische Anforderungen erfordern exakte Koordination

Eine eingeschränkte Zuwegung zum Bauort und eine durchgehende, bis zu 2 m hohe Befestigung des Mittelstreifens aus Ort beton stellen hohe Anforderungen an die logistische Planung des Projekts. Die daraus resultierenden komplexen Bauabfolgen und logistische sowie bauzeitliche Herausforderungen werden vom Baustellenteam mit Präzision und im Schulterschluss gelöst.

### Weitere Bauabschnitte der A100 für PORR

Anfang 2022 starteten die Arbeiten für die ersten Asphaltabschnitte Los 11a, während der erste Asphalteinbau im Tunnel „Grenzallee“ im April 2023 realisiert wurde. Doch damit nicht genug: Seit März 2023 realisiert die Verkehrswegebauabteilung außerdem die Herstellung der Notwege als Stahlbetondecke

mit Luftporenbeton. Die folgenden Bauabschnitte betreffen die Anbindung der Neubaustrecke an das Autobahndreieck Neukölln sowie die Anbindung an die Anschlussstelle Am Treptower Park. Der Verkehrswegebau baut hierbei in familiärer Umgebung: Das Trogbauwerk Los 5 wurde bereits durch den PORR Ingenieurbau gebaut und ein weiterer Abschnitt mit dem Los 6 wird derzeit hergestellt.

### Daten und Fakten

<b>Auftraggeber</b>	Die Autobahn GmbH des Bundes
<b>Stadt/Ort</b>	Berlin
<b>Projektart</b>	Autobahn
<b>Realisierung</b>	2021 – 2024

# A12, Frankfurt (Oder)

## „Betonkrebs“ erforderte Fahrbahnerneuerung auf der A12

Die durch sogenannten Betonkrebs geschädigten Betondecken auf der A12 im Bereich der Anschlussstelle Frankfurt (Oder)-Mitte bis zur Oderbrücke bedurften einer grundlegenden Fahrbahnerneuerung auf beiden Richtungsfahrbahnen. Für die Sanierung wurden die Niederlassungen Berlin und Eisenhüttenstadt beauftragt, die wahre Teamarbeit an den Tag legten. Vom Rückbau über bodenverbessernde Maßnahmen bis zur Herstellung der neuen Fahrbahnen arbeiteten sie Hand in Hand.

Die nach der deutschen Wiedervereinigung hergestellte Betondecke der A12 ist im Bereich der Anschlussstelle Frankfurt (Oder)-Mitte bis zur Oderbrücke durch

eine Alkali-Kieselsäure-Reaktion (AKR), umgangssprachlich als Betonkrebs bekannt, beschädigt worden. AKR stellt eine chemische Reaktion zwischen Alkalien des Zementsteins im Beton und der Gesteinskörnung mit alkalilöslicher Kieselsäure dar. Die Folge: schwere Schäden an Betonkonstruktionen wie Autobahnbelägen. Ein Rückbau und Neubau ist beim Auftreten von Betonkrebs dringend erforderlich.

### Teamarbeit in Asphalt und Beton

Die Bauarbeiten auf der östlichen A12 starteten auf der linken Fahrbahn in Richtung Berlin mit dem Rückbau von 33.000 m<sup>2</sup> des vorhandenen Oberbaus: Auf einer Länge von ca. 2,8 km wurde die bestehende



Befestigung in ganzer Fahrbahnbreite bis auf das Bestandsplanum aufgenommen. Abschnittsweise sind Bodenverbesserungen und -verfestigungen durchgeführt worden. Neben den Kanalbauarbeiten wurde auch die erforderliche Planumsentwässerung hergestellt, um dann die Fahrbahn in Asphaltbauweise mit einer Dicke von 32 cm auf einer Schottertragschicht neu aufzubauen. Die rechte Fahrbahn in Richtung Polen wurde nach dem Rückbau bis auf die vorhandene ungebundene Tragschicht in Betonbauweise mit einer 30,5 cm dicken Waschbetondecke neu hergestellt. Bekannt als Expertinnen und Experten im Betonfahrbahnbau, führten die Kollegen der Niederlassung Osnabrück/Gütersloh diese Arbeiten aus und vervollständigen das Team im Verkehrswegebau.

### Ambitionierter Terminplan als oberstes Kundenbedürfnis

Die Einhaltung des Terminplans unter Berücksichtigung des umfangreichen Bauvolumens hatte für den Bauherrn höchste Priorität. Im November 2022 wurden beide Richtungsfahrbahnen wieder voll zur Verfügung gestellt – damit der Verkehr wieder einwandfrei rollt.

### Daten und Fakten

<b>Auftraggeber</b>	Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Nordost
<b>Stadt/Ort</b>	Frankfurt (Oder)
<b>Projektart</b>	Autobahn
<b>Realisierung</b>	04.2020 – 11.2022

# A4, Landkreis Bautzen

## Erneuerung des Straßenbelags mit langlebigem, schnell aushärtendem Gussasphalt

Im Auftrag der Autobahn GmbH des Bundes erneuerte die Arbeitsgemeinschaft bestehend aus der Niederlassung Berlin und der Niederlassung G-S Straßenbau Dülmen den Straßenbelag auf der A4 Aachen – Görlitz zwischen den Anschlussstellen Ohorn und Burkau. Auf einer Länge von 4.310 m und einer Breite von 11,50 m wurde auf der Richtungsfahrbahn Aachen eine Deck-

schicht mit Gussasphalt MA 8 S unter Verwendung von viskoseverändertem Bitumen 25/35 VL sowie einem Anteil Naturasphalt Trinidad Epuré (TE) hergestellt. Die Einbaudicke beträgt 3,5 cm, die Asphalt-dichte 2,450 t/m<sup>3</sup>.



### Termingerechte Fertigstellung unter erschwerten Bedingungen

Da die Herstellung der Gussasphaltschicht mit einer Kettenradbohle erfolgte, wurden vor den eigentlichen Asphaltierungsarbeiten in den Randbereichen 50 cm breite Vorlegestreifen aus Gussasphalt gebaut. Mithilfe von Dachlatten erfolgte die Randabstellung. Die eigentliche Deckschicht wurde in zwei Phasen mit Breiten von 5,4 m und 5,1 m hergestellt. Aufgrund der selbstverdichtenden Eigenschaften des zähfließenden Materials war ein zusätzliches Walzen nicht erforderlich. Für eine bessere Griffigkeit der Oberflächen wurde abschließend eine leicht bituminierte gebrochene Gesteinskörnung gemäß Verfahren B der ZTV Asphalt in der Zusammensetzung 11 kg/m<sup>2</sup> 2/4 aufgestreut. Die Bauarbeiten wurden trotz der herausfordernden Bedingungen – so betrug die Einbaubreite vom Fahrbahnrand bis zur Schutzwand inklusive aller Arbeitsräume nur 7 m – innerhalb kürzester Zeit fertiggestellt.

### Eigenschaften von Gussasphalt bringen wirtschaftliche Vorteile

Langlebigkeit und Wasserdichtigkeit sind zwei der besonderen Eigenschaften von Gussasphalt. Aufgrund seiner Dichtigkeit ist das Material in der Lage, schwersten Verkehrsbelastungen weit länger und besser standzuhalten als herkömmlicher Walzasphalt und Beton. Im Straßenbau werden so Nutzzeiten von über 30 Jahren erreicht. Zudem können Wasser, Frost, Feuer, Streusalz und Schadstoffe, die bei anderen Asphalten zur Materialermüdung führen, dem Gussasphalt nichts anhaben. Der neue Straßenbelag auf der A4 garantiert dem Auftraggeber folglich hohe Wirtschaftlichkeit.

### Daten und Fakten

<b>Auftraggeber</b>	Die Autobahn GmbH des Bundes
<b>Stadt/Ort</b>	Landkreis Bautzen
<b>Projektart</b>	Autobahn
<b>Realisierung</b>	05.2023 – 09.2023

Bundesstraße

# B115, Groß Kölzig

## Energieeinsparung im Asphalteinbau durch Niedrigtemperaturasphalt

Deutliche Fahrbahnschäden erforderten auf der B115 in Groß Kölzig (Brandenburg) eine Erneuerung und Verstärkung des Asphalts. Im Auftrag des Landesbetriebs Straßenwesen Brandenburg führte die Niederlassung Berlin in Arbeitsgemeinschaft diese Arbeiten auf einer Erprobungsstrecke für den Einsatz von temperaturabgesenktem Walzasphalt durch. Das Besondere: Durch den Einsatz von Niedrigtemperaturasphalt in konventioneller und kompakter Bauweise wurden Energie und CO<sub>2</sub> gespart.

Längs- und Querrisse, Spurrinnen und Aufbrüche des Asphalts auf der Bundesstraße 115 im Süden von Brandenburg gehören der Vergangenheit an. Zwischen Juli und September 2022 sanierten die Berliner Verkehrswegebaupezialisten in Arbeitsgemeinschaft das Straßenteilstück zwischen dem Abzweig in Richtung Groß Kölzig bis zur Jocksdorfer Kreuzung.



## Nachhaltigkeit im Asphaltstraßenbau

Der Asphalteinbau erfolgte unter Verwendung von Niedrigtemperaturasphalten in konventioneller und kompakter Bauweise mit dem InLine-Pave-Verfahren. Hierbei wurde der Einbau auf besonders wirtschaftliche Weise ausgeführt. Die Methode erhöht mit einer stabilen Verbindung zwischen Binder- und Deckschicht die Langlebigkeit der Straße. Der Einsatz von Niedrigtemperaturasphalt spart Energie und setzt weniger Emissionen frei. Gleichzeitig erbringt er die gleiche Leistung wie herkömmlicher Asphalt.

## Qualitätskontrollen und Termineinhaltung

Besondere Verfahren unterliegen besonderen Kontrollen: Aerosolmessungen, Thermoscans, Troxler-Messungen und die flächendeckende dynamische Verdichtungskontrolle sorgten für eine einwandfreie Qualitätssicherung bei den Bauarbeiten auf der B115. Dabei wurde der Terminplan stets eingehalten.

## Daten und Fakten

<b>Auftraggeber</b>	Landesbetriebs Straßenwesen Brandenburg
<b>Stadt/Ort</b>	Groß Kölzig
<b>Projektart</b>	Bundesstraße
<b>Realisierung</b>	07.2022 – 10.2022

## Siedlungsabfalldéponie „Alte Ziegelei“, Alt Golm

### Elf Hektar Deponiefläche wurden für die Nachnutzung rekultiviert

Die Niederlassung Eisenhüttenstadt führte für die KWU Entsorgung, einen Eigenbetrieb des Landkreises Oder-Spree, einen besonders verantwortungsvollen Auftrag aus: die Oberflächenabdichtung der Deponie „Alte Ziegelei“ in Alt Golm nahe Fürstenwalde. Auf 4,5 ha Fläche wurde eine endgültige Abdichtung hergestellt, auf 2,1 ha ertüchtigte das Verkehrswegebau-Team eine bereits vorhandene, temporäre Oberflächenabdeckung. Neben dem Aufbau des Abdichtungssystems der Deponieklasse DK 2 gehörten die Anpassung der Gasfassung, die Errichtung von 430 m abgedichtetem Deponierandgraben sowie die Abfallumlagerung und -profilierung von 24.000 m<sup>3</sup> Abfall und Bauschutt zu den Bauleistungen. Um die Gesundheit der Maschinenführer zu schützen, wurden hierfür Maschinen mit Schutzbelüftung eingesetzt.

### Endabdeckung verhindert Freisetzung von Treibhausgasen

Zwischen 1969 und 2011 diente die „Alte Ziegelei“ als Siedlungsabfalldéponie. Die endgültige Oberflächenabdichtung und Rekultivierung erfolgten nach der Stilllegung gemäß den strengen gesetzlichen Vorgaben und dienen vor allem dem Umwelt- und Klimaschutz. Gasdichte Abdichtungskomponenten sowie Gasbrunnen verhindern unkontrollierte Emissionen klimaschädlicher Deponiegase, die beim Abbau von organischen Abfällen entstehen. Wasserdichte Abdichtungskomponenten und Sickerwasserbrunnen stellen die Ableitung von verunreinigtem Sickerwasser sicher, eine Sickerwasserinfiltration regt die Deponiegasproduktion im Abfallkörper an. Die KWU Entsorgung rechnet damit, dass in den nächsten 30 Jahren rund 75.000 t CO<sub>2</sub> eingespart werden können. Im Rahmen des Auftrags war das Eisenhüttenstädter Team für die Erweiterung und Anpassung der vorhandenen Deponieentgasung sowie der vorhandenen Sickerwasserinfiltration verantwortlich. Neun Gasbrunnenkopfschächte wurden angepasst, 1.400 m Gasleitungen verlegt und acht Sickerwasserbrunnen errichtet.



rollierte Emissionen klimaschädlicher Deponiegase, die beim Abbau von organischen Abfällen entstehen. Wasserdichte Abdichtungskomponenten und Sickerwasserbrunnen stellen die Ableitung von verunreinigtem Sickerwasser sicher, eine Sickerwasserinfiltration regt die Deponiegasproduktion im Abfallkörper an. Die KWU Entsorgung rechnet damit, dass in den nächsten 30 Jahren rund 75.000 t CO<sub>2</sub> eingespart werden können. Im Rahmen des Auftrags war das Eisenhüttenstädter Team für die Erweiterung und Anpassung der vorhandenen Deponieentgasung sowie der vorhandenen Sickerwasserinfiltration verantwortlich. Neun Gasbrunnenkopfschächte wurden angepasst, 1.400 m Gasleitungen verlegt und acht Sickerwasserbrunnen errichtet.

### Komplexer Schichtenaufbau erfordert größte Sorgfalt

Der Schichtenaufbau der Oberflächenabdichtung erfüllt mehrere Aufgaben. Für mindestens 100 Jahre verhindert er das Eindringen von Niederschlagswasser, schützt die Umwelt vor Kontamination durch Sickerwasser oder austretende Treibhausgase, fördert eine gezielte Entwässerung und Entgasung und bildet die tragfähige Grundlage für die Bepflanzung. Auf dem profilierten Abfallkörper in Alt Golm wurde als erstes

eine 0,5 m starke plane und verdichtete Trag- und Ausgleichschicht hergestellt. Sie gleicht Unebenheiten aus und dient der Abführung der Deponiegase. Die nachfolgende Kombination aus einer geosynthetischen Tondichtungsbahn sowie einer gas- und wasserdichten PEHD-Kunststoffdichtungsbahn wirkt wechselseitig fehlerausgleichend. Bei der Verlegung und Verschweißung durften die Dichtbahnen unter keinen Umständen perforiert werden. Vor der abschließenden Rekultivierungsschicht aus 0,8 m Unterboden und 0,2 m Oberboden wurde eine Kunststoffdränmatte zur Wasserableitung eingebracht.

### Daten und Fakten

<b>Auftraggeber</b>	KWU Entsorgung, Eigenbetrieb des Landkreises Oder-Spree
<b>Stadt/Ort</b>	Fürstenwalde
<b>Projektart</b>	Deponie
<b>Realisierung</b>	04.2020 – 10.2021



## Erschließung

# Kaserne, Krampnitz

### Tiefbauarbeiten im Rahmen von archäologischen Grabungen

Auf dem 140 ha umfassenden ehemaligen Kasernengelände in Krampnitz im Potsdamer Norden entsteht ein neues Stadtviertel. Zwischen Krampnitzsee, Fahrländer See und Döberitzer Heide wird in den nächsten Jahren Wohnraum für 10.000 Menschen geschaffen. Insgesamt soll in Krampnitz ein Straßennetz von mehr als 10 km Länge entstehen. Die Niederlassung Berlin wurde von der Entwicklungsträger Potsdam GmbH mit dem Rückbau der alten Straßenbefestigung, begleitenden Tiefbauarbeiten von archäologischen Grabungen sowie den Erschließungsarbeiten für 5 Planstraßen beauftragt.

Seit März 2021 rollen die Bagger auf dem ehemaligen Militärgelände in Potsdam. Das Verkehrswegebau-Team führte den Rückbau der alten Fahrbahnbefestigung, der vorhandenen Leitungen, Entwässerungsbauten und Heizkanäle sowie die anschließende Verfüllung aus. Die Herstellung der Baustraßen für weitere Baulose gehörte ebenfalls zu den Aufgaben. Die Planstraßen wurden zurückgebaut, archäologisch untersucht und mit Baustraßen versehen.



### Achtsames Arbeiten auf Militärgelände

Erdarbeiten auf einem Militärgelände erfordern stets besondere Achtsamkeit: Kampfmittel, insbesondere aus dem zweiten Weltkrieg, stellen noch immer ein Problem und eine Gefahr dar. Bei der Suche nach Blindgängern führten unsere Kolleginnen und Kollegen die Baggerarbeiten mit äußerster Vorsicht und Aufmerksamkeit durch. Die eingesetzten Baumaschinen sind mit zusätzlichen Schutzeinrichtungen ausgerüstet. Der Aushub wurde schichtweise abgetragen, um Anzeichen für Kampfmittel zu entdecken. Diese Schritte erfolgten unter der fachtechnischen Begleitung eines Feuerwerkers.

Das behutsame Arbeiten ist nicht nur im Rahmen der Kampfmittelsondierung erforderlich, sondern auch in Bereichen der archäologischen Grabungen, die auf dem großen Baufeld durchgeführt werden.

### Flächen erschließen und bebauungsfähig machen

Nachdem das Team bereits im Jahr 2021 in der Vergabeeinheit 01 des 1. Bauabschnitts den Rückbau der alten Straßenbefestigungen und die archäologischen Grabungen erdbautechnisch begleitet hatte, erhielt der Verkehrswegebau auch den Zuschlag für die Vergabe-

einheiten 02, 04 und 10 über Erschließungsarbeiten mehrerer Straßenzüge in Arbeitsgemeinschaft. Diese Aufträge umfassen den Straßenbau, die Herstellung der Straßenentwässerung sowie der Gehwege und das Begleitgrün der Planstraßen.

### Daten und Fakten

<b>Auftraggeber</b>	Entwicklungsträger Potsdam GmbH
<b>Stadt/Ort</b>	Krampnitz
<b>Projektart</b>	Erschließung
<b>Realisierung</b>	04.2021 – 06.2023

# Wohngebiet „Mühlenaue“, Zülpich-Schwerfen



## Wohngebiet bebauungsfähig gemacht

Die Niederlassung Düren erhielt von der Euskirchener Projektentwicklungsgesellschaft F&S concept den Auftrag für die Erschließung eines neuen Wohngebiets in Zülpich-Schwerfen. Das rund 13.000 m<sup>2</sup> große Wohngebiet „Mühlenaue“ ergänzt eine bestehende Wohnsiedlung am westlichen Stadtrand von Schwerfen.

Die umfangreichen Konzeptions- und Planungsarbeiten erfolgten in enger, vertrauensvoller Abstimmung mit der Stadt Zülpich.

## Koordiniertes Baustellenmanagement

Im Fokus der Straßen- und Kanalarbeiten stand das Thema Entwässerung: Aufgrund der Flutkatastrophe 2021 im Ahrtal wurde vorsorglich eine für das Baugebiet größer dimensionierte Abwasserleitung verlegt. Darüber hinaus erforderten schwankende Grundwasserstände im Zuge des Kanalbaus eine fachkompetente Vorgehensweise. Die Erweiterung der Zubringerstraße erfolgte unter Aufrechterhaltung des Anliegerverkehrs und mit präziser Koordination der Baustellenlogistik. Ende 2024 starten nach der Fertigstellung der Häuser

planmäßig die finalen Arbeiten wie die Erstellung von Deckschichten und Gehwegen sowie Bepflanzungsbeeten.

## Eingeplanter Naturschutz

Der Artenvielfalt kommt im Rahmen der Erschließung eine wichtige Rolle zu: Eine sogenannte heimische Hecke von etwa 200 m Länge ist als Brutrevier für den Bluthänfling, eine gefährdete Finkenart, geplant.

### Daten und Fakten

<b>Auftraggeber</b>	F&S concept Projektentwicklung GmbH & Co. KG
<b>Stadt/Ort</b>	Zülpich-Schwerfen
<b>Projektart</b>	Erschließung
<b>Realisierung</b>	2021 – 2022

# Rastanlage Hellweg Nord, Geseke

## Terminsicherheit im Fokus

Die Niederlassung Osnabrück/Gütersloh erhielt vom Landesbetrieb Straßenbau NRW den Auftrag zum Neubau der Rastanlage Hellweg Nord an der A44. Dabei wurden nahezu sämtliche Gewerke wie Erdbau, Kanalbau, Einbau der Schichten ohne Bindemittel, Pflasterarbeiten, Herstellung der Bordanlagen in

Ortbetongleitschalungstechnik, Einbau der Fahrbahnbefestigungen aus Beton und Asphalt mit eigenen Kapazitäten ausgeführt. In einjähriger Bauzeit wurde Platz für 114 LKW, 45 PKW sowie 7 Busse geschaffen.



### Daten und Fakten

<b>Auftraggeber</b>	Landesbetrieb Straßenbau NRW, RNL Hochsauerland-Meschede
<b>Stadt/Ort</b>	Geseke
<b>Projektart</b>	Park- und Rastanlage
<b>Realisierung</b>	08.2018 – 09.2019

# Flugbetriebsfläche, Frankfurt a. M.

## Sanierung der Start- und Landebahn am Flughafen Frankfurt in zwei Wochen

Im Auftrag der Fraport AG realisierte die Niederlassung Münster/Dortmund innerhalb kürzester Zeit die Sanierungsarbeiten der zentralen Start- und Landebahn am Flughafen Frankfurt a. M. Witterungsbedingte Schäden und Abnutzungen machten die Bauarbeiten auf der 4.000 m langen Start- und Landebahn erforderlich. Die Erneuerung umfasste eine Oberfläche von 80.000 m<sup>2</sup>.

Die Arbeiten an der Centerbahn (25C/07C) beinhalteten neben der Deckschichtsanierung auch die Erweiterung der Rollbahn L14 durch den Neubau eines westlichen Fillets auf einem Baufeld von insgesamt 1.200 m<sup>2</sup>. Auch die darin vorhandenen Versorgungsleitungen, die Markierung, Roll- und Verkehrszeichen sowie die Befehrer wurden im gleichen Zug erweitert. Zusätzlich erfolgte die großflächige Regulierung

der Grünflächen im Norden der RWY C, zwischen den Rollbahnen L14 und L15 sowie im Süden zwischen den Rollbahnen M24 und M28. Der Flächenumfang beträgt im Norden ca. 14.000 m<sup>2</sup> und im Süden ca. 9.800 m<sup>2</sup>.

### Kundenbedürfnis „Schnelle Umsetzung“ erfüllt

Dank der engen Abstimmung und der optimalen Koordination mit Drittgewerken, einer 7-Tage-Woche und der zeitgleichen Ausführung der Sanierungsarbeiten stellte das Team die Arbeiten fristgerecht und zur vollsten Zufriedenheit des Auftraggebers fertig.

### Arbeiten im Sicherheitsbereich

Auf Baustellen sind Zuverlässigkeit und Flexibilität gefragt. Täglich verändern sich Anforderungen an Personal und Technik. In diesem Projekt hatte insbesondere die Sicherheit höchste Priorität. Da die



Arbeiten im luftseitigen Bereich des Flughafens ausgeführt wurden, mussten im Vorfeld die von Fraport vorgeschriebenen Schulungen (Luftsicherheits- und Safety-Basis-Schulung) absolviert werden, um den Ausweis und die Fahrerlaubnis für den Sicherheitsbereich zu erlangen.

### Durch enge Zusammenarbeit zum Erfolg

Das Team stellte das Arbeiten im Schulterschluss in dem Bauvorhaben unter Beweis. Die intensive und baubegleitende Teamarbeit erfolgte mit der Tochtergesellschaft CMG Baulogistik sowie dem hausinternen Baustofflabor. Die Niederlassung Münster/Dortmund profitierte zudem von der Expertise der Berliner Kolleginnen und Kollegen.

### Daten und Fakten

**Auftraggeber**  
**Stadt/Ort**  
**Projektart**  
**Realisierung**

Fraport AG  
Frankfurt a. M.  
Flugbetriebsfläche  
04/2020 – 05/2020

# Flughafen, Köln/Bonn

## Starke Teamarbeit bei Sanierung der Hauptstart- und Landebahn

Die Niederlassung Münster/Dortmund wurde in Arbeitsgemeinschaft von der Flughafen Köln/Bonn GmbH mit der Sanierung der Flugbetriebsfläche unter laufendem Betrieb am Flughafen Köln/Bonn beauftragt. Die gesamte Expertise und Schlagkraft der Niederlassungen war gefordert: An insgesamt 23 Wochenenden von jeweils Samstag 12 Uhr bis Sonntag 18 Uhr wurde die Piste in Teilflächen aufgefräst, um insgesamt 12.200 m Leerrohre zu verlegen und 10.000 m<sup>2</sup> Risse zu sanieren. Sonntagmorgens wurden die Oberflächen allesamt wieder verschlossen, damit der Flugverkehr nicht behindert wurde.

## Logistische Meisterleistung

Die Hauptleistung bestand aus der Sanierung von 230.000 m<sup>2</sup> Binder- und Deckschicht im Bereich der Piste. Zum Einbau der Binderschicht wurden 4 Fertiger, 4 Beschicker und 12 Walzen benötigt und zum Einbau der nahtlosen Deckschicht ganze 6 Beschicker, 8 Fertiger sowie bis zu 32 Walzen in Anspruch genommen. Weiterhin waren an diesen Großeinsetzwochenenden bis zu 150 LKW im Einsatz, die das Mischgut von bis zu 6 Asphaltmischanlagen durch Sicherheitsschleusen auf die Baustelle brachten. Eine logistische Meisterleistung für das gesamte Team, die Schulterschluss und präzise Abstimmung erforderte.



## Erneuerung der Technik

Da der Bauherr die Technik hinsichtlich der Anforderungen der europäischen Flugbehörden erneuern wollte, wurden 63 neue Kabelschächte und 21 neue Fundamente für die Pistenbeschilderung hergestellt. Im Rahmen der behördlichen Auflagen 442 wurden außerdem bestehende Schächte in den Grünflächen mit Anrampungen versehen. In diesem Zusammenhang wurde auch die Pistenbefehuerung auf den neuesten Stand gebracht, so dass 2.864 neue Lichter die Piste und Rollwege beleuchten.

## Alles aus einer Hand

Dank der tatkräftigen Unterstützung der Niederlassungen Düren, Berlin, Eisenhüttenstadt und Osnabrück, der laufenden Beratung des hauseigenen Labors und der starken Leistung des Tochterunternehmens CMG Baulogistik wurde das beeindruckende Projekt erfolgreich und just-in-time fertiggestellt.

## Daten und Fakten

<b>Auftraggeber</b>	Flughafen Köln/Bonn GmbH
<b>Stadt/Ort</b>	Köln/Bonn
<b>Projektart</b>	Flugbetriebsfläche
<b>Realisierung</b>	04.2018 – 10.2018

# Westfalen AG, Münster-Gelmer

## Baukompetenz aus einer Hand für den Werksneubau der Westfalen AG

Neben dem Hafentanklager der Westfalen AG in Münster-Gelmer entstand auf rund 10 ha ein neues Werk mit Werkstattgebäude, Kältemittelager sowie Pumpen- und Abfüllanlagen. Der PORR Verkehrswegebau, Niederlassung Münster/Dortmund, und der PORR Hochbau Region West, Niederlassung Münster, setzten die Aufträge für die Erd-, Entwässerungs-, Leitungs- und Straßenbauarbeiten sowie die Errichtung von Betriebs- und Produktionsgebäuden im Tandem um. Diese umfassende Kompetenz aus einer Hand war ein entscheidender Punkt bei der Auftragserteilung.

## Hohe Anforderungen an die Umweltsicherheit und den täglichen Betrieb

Fahrbahnoberflächen auf Betriebsgeländen müssen die hohen Anforderungen an Gefälle und Gesamtebenheit zur Sicherstellung einer einwandfreien Entwässerung erfüllen sowie einen sicheren, komfortablen Betrieb gewährleisten. Die Fachleute vom Verkehrswegebau brachten daher auf rund 4.500 m<sup>2</sup> Fläche besonders belastbare Betonfahrbahndecken auf. Bereiche, in denen Sonderfahrzeuge wie Gabelstapler in engen Rangier- und Wenderadien arbeiten, wurden in Betonbauweise realisiert. Die übrige Werksfläche wurde mit Ausnahme einiger Pflasterflächen auf fast 50.000 m<sup>2</sup> asphaltiert. Unterhalb dieser versiegelten Flächen wurden 20.000 m<sup>3</sup> Frostschuttsand

Bilder: Westfalen AG / Marcel Kusch



Bilder: Westfalen AG / Marcel Kusch

aus der nahegelegenen Ems-Renaturierung sowie 15.000 m<sup>3</sup> Schottertragschichtmaterial mit moderner 3D-Maschinensteuerung profilgerecht eingebaut. Eine Besonderheit im Rahmen des Leitungsbaus war die Errichtung des 22 t schweren Schieberbauwerks, das im Havariefall verunreinigtes Löschwasser umlenkt und vom öffentlichen Kanalisationsnetz fernhält.

Neben herkömmlichen Industriesohlen mit Hartstoffeinstreuungen kamen 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 wurde in der Durchführung durch PORR als Fachbetrieb 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. Damit sowohl die Auffüllerarbeiten des Geländes, als auch die Tiefbau- sowie Hochbauarbeiten gleichzeitig ausgeführt werden konnten, wurde das gesamte Gelände in drei Bauabschnitte aufgeteilt. Die enge Kooperation und intensives Schnittstellenmanagement der beiden Leistungsbereiche waren die Grundlage für die erfolgreiche Projektumsetzung.

### Daten und Fakten

**Auftraggeber**  
**Stadt/Ort**  
**Projektart**  
**Realisierung**

Westfalen AG  
Münster  
Industriefläche  
04.2020 - 09.2021

# Johannisstraße, Osnabrück

## Im Einsatz für einen leiseren Straßenverkehr

Mitten im Zentrum von Osnabrück präsentiert sich die Johannisstraße seit dem Sommer 2022 mit einer neuen und vor allem „leiseren“ Straßenoberfläche. Für eine lange Nutzungsdauer und eine Reduzierung der Straßengeräusche für die Umwelt ist die ehemalige Pflasterfläche einer Fahrbahn aus Beton gewichen. Die Niederlassung Osnabrück wurde mit der Herstellung der Betonfahrbahn auf einer Länge von rund 260 m beauftragt.

Die Johannisstraße befindet sich im Herzen Osnabrücks. Der neugebaute Teil der Straße ist als Fußgängerzone ausgewiesen, darf allerdings von Bussen und Fahrrädern befahren werden. Durch die Verbesserung der Flächen sowie die großzügige und moderne Gestaltung der Seitenbereiche mit Geschäftsstraßencharakter hat die Johannisstraße an Attraktivität gewonnen. Für die befahrenen Flächen wurde die robuste Betonbauweise gewählt, da die Verkehrsbelastung, insbesondere durch Busse, sehr hoch ist.



### Besonderes Verfahren zur Verringerung der Lärmemissionen

Die Arbeiten in der belebten Einkaufsstraße Osnabrücks mussten unter beengten Platzverhältnissen stattfinden und unterlagen einem straff getakteten Bauablauf. Insgesamt wurden ca. 1.700 m<sup>2</sup> Betonfläche hergestellt. Nach Abschluss des Betoneinbaus wurden Grindarbeiten durchgeführt, bei denen durch Schleif- und Schneidarbeiten eine Oberflächenstruktur in der fertigen Betondecke hergestellt wird. Dadurch werden sowohl erhöhte Ebenheitsanforderungen erfüllt als auch Fahrgeräusche des späteren Verkehrs auf der Strecke minimiert. Dieses Verfahren ist für den städtischen Fahrbahnbau außergewöhnlich.

Alle Herausforderungen wurden sicher gemeistert: Der halbseitige Handeinbau erfolgte mit der Nivellier-Walze (Striker-Walze) aufgrund eines Dachgefälles sowie die beidseitige Einfassung des Baufeldes durch Rinnen und Busbordsteine. Diverse Aufweitungsbereiche und Schächte in der Fahrbahn erschwerten dazu den Einbau. Angrenzende Pflasterflächen und Beleuchtungsmasten wurden beim Einbau vor Beschädigung und Verschmutzung besonders geschützt.

### Fachliche Unterstützung aus dem eigenen Haus

In dem Projekt wurde das Schulterchlussprinzip gelebt: Die Kompetenz im eigenen Haus ermöglicht das reibungslose Arbeiten Hand in Hand. Unser unabhängige Baustofflabor führte die Eigenüberwachung zur Qualitätssicherung durch. Die Fachabteilung Technisches Büro erstellte den Fugenplan. Innerhalb von vier Wochen wurde die Betonfahrbahn wirtschaftlich und sicher realisiert.

### Daten und Fakten

<b>Auftraggeber</b>	Stadt Osnabrück
<b>Stadt/Ort</b>	Osnabrück
<b>Projektart</b>	Kommunaler Straßenbau
<b>Realisierung</b>	05.2022 – 06.2022

# K142, Bersenbrück

## Ökologische und ökonomische Straßensanierung in Bersenbrück

Im Auftrag des Landkreises Osnabrück sanierte die Niederlassung Osnabrück die Bokeler Straße (Kreisstraße 142) in Bersenbrück. Der Fokus lag hierbei auf einem nachhaltigen und wirtschaftlichen Verfahren: Rund 2 km offenerporiger Bankettbeton wurden hergestellt – eine Baustofftechnologie, die aus ökologischer und ökonomischer Perspektive punktet. Der Auftrag umfasste neben der Herstellung des Bankettbetons auch die Aufnahme und Entsorgung des vorhandenen Banketts. Darüber hinaus wurde eine 16 cm dicke Tragschicht aus Schotter unter dem Beton hergestellt. Im Anschluss erfolgte das Auffüllen und Anarbeiten der notwendigen Arbeitsräume.

### Technische Herausforderungen und neue Technologie

Für die Kreisstraße 142 wurde der Einsatz von Bankettbeton erstmalig realisiert. Im Vergleich zu anderen geregelten Bankettausführungen wie z. B. Bankettschotter, Verfestigungen oder Rasengittersteinen, ist Bankettbeton eine ökologische und ökonomische Alternative im Straßenbau.

Der wirtschaftliche Nutzen: Bankettbeton weist im Vergleich zu anderen Verfahren im Straßenbau aufgrund der hohen Hohlraumgehalte bei einer hohen Tragfähigkeit, die auch für temporäre Schwerverkehrsbelastungen geeignet ist, gleichzeitig eine verlässliche Versickerungsfähigkeit auf. Eine Versiegelung der Bankette kann durch die hohe Wasserdurchlässigkeit ausgeschlossen werden. Damit erhöht sich die Lebensdauer der Straße. Außerdem geht die Technologie mit einem geringen Wartungs- und Unterhaltungsbedarf einher, da die Ausführung fugenlos erfolgt. Zusammen mit dem wirksamen Schutz der Fahrbahnränder gegen Kantenabbrüche spart



sie so Instandsetzungs- und Instandhaltungskosten. Der ökologische Vorteil: Der offenerporige Beton bindet Feinstaub und Schadstoffe aus dem Straßenverkehr und dient somit als Filter für Schadstoffe. Damit hat das Verfahren einen nachhaltig positiven Effekt auf die Umwelt und verbessert die CO<sub>2</sub> Bilanz. Außerdem ist es ressourcenschonend, da der Baustoff recyclingfähig ist.

Die Einbaudicke und Baustoffeigenschaften lassen sich individuell an die Verkehrsbelastung und die Gegebenheiten vor Ort anpassen. Wegen der vom Auftraggeber vorgesehenen Ausführung im November/Dezember waren die Arbeiten witterungsbedingt erschwert. Auch wurden der Umbau der Form des Gleitschalungsfertigers sowie das Umrüsten der Technik zum Abtasten erforderlich. Die Aufgabenstellung wurde trotz der Herausforderungen durch hohe Fachkompetenz sicher und erfolgreich gelöst.

### Baustoffexpertise und sichere Ausführung aus einer Hand

Durch die intensive und baubegleitende Zusammenarbeit mit dem hauseigenen Baustofflabor, das auch die Überwachung vor Ort übernahm, übergab das ausführende Baustellenteam das Projekt mit hoher Qualität und mängelfrei an den zufriedenen Auftraggeber.

### Daten und Fakten

<b>Auftraggeber</b>	Landkreis Osnabrück
<b>Stadt/Ort</b>	Bersenbrück
<b>Projektart</b>	Kreisstraße
<b>Realisierung</b>	11.2022 – 12.2022

# L159, Schönesseiffen/ Hellenthal

## Anspruchsvolle Straßensanierung zwischen Schönesseiffen und Hellenthal im Zeitplan realisiert

Im Auftrag von Straßen NRW sanierte die Niederlassung Düren die Landstraße L159 zwischen Schönesseiffen und Hellenthal. Das anspruchsvolle Projekt im Herzen der Eifel erstreckte sich über eine Strecke von etwa 4,5 km und umfasste sowohl den Vollausbau als auch den Hocheinbau der Straße. Dabei immer für eine Überraschung gut: das Wetter in der Eifel.

Dem Auftraggeber Straßen NRW war sehr an einer schnellen Umsetzung der Bauarbeiten gelegen, da die geografische Lage in der Eifel Umleitungen nur über lange Strecken ermöglicht. Auch bei diesem Projekt gelang es dem Verkehrswegebau-Team wieder, Qualität und Schnelligkeit zu vereinen und die Sanierung der L159 auf einer Strecke von insgesamt 4,5 km zügig abzuschließen.



### Zeitplan stets im Blick

Die Bauabschnitte zwei und drei auf einer Länge von 2,9 km wurden innerhalb von nur drei Wochen fertiggestellt. Dies erforderte eine präzise Koordination von parallel laufenden Arbeiten, wobei ein Bauabschnitt gefräst und der andere gleichzeitig asphaltiert wurde. Trotz einiger Herausforderungen gelang es den Fachleuten, alle Vorbereitungen rechtzeitig abzuschließen, damit die wartende Asphaltkolonne reibungslos starten konnte. Insgesamt wurden beeindruckende Mengen an Materialien verwendet, um die Landstraße wiederherzustellen. Die Asphalttragschicht umfasste 8.500 t, die Fläche belief sich auf 32.000 m<sup>2</sup>. Darüber hinaus wurden 16.000 t Frostschutzmaterial verwendet und 16.500 t Boden abtransportiert.

### Wetterlage in der Eifel erschwerte die Arbeiten

Eine besondere Herausforderung stellten die Wetterbedingungen in der hohen Ortslage in der Eifel dar. Schneefälle in der Nacht sorgten dafür, dass die Straße innerhalb weniger Minuten mit einer weißen Schneedecke bedeckt war. Zwei Bauabschnitte wurden sogar bei Schneetreiben asphaltiert, wobei der zweite Abschnitt Ende April stattfand. Der Tiefpunkt der Temperaturen lag bei eisigen -14 ° Celsius.

### Kundenwunsch „Schnellstmögliche Sanierung“ erfüllt

Trotz der widrigen Wetterbedingungen und des engen Zeitplans erfolgte eine planmäßige Übergabe an den Auftraggeber. Das Dürener Team bewies insbesondere in der harten Winterarbeitszeit maximale Leistungsfähigkeit und Schulterschluss.

### Daten und Fakten

<b>Auftraggeber</b>	Straßen NRW
<b>Stadt/Ort</b>	Schönesseiffen/Hellenthal
<b>Projektart</b>	Landesstraße
<b>Realisierung</b>	10.2022 - 05.2023



# L572, Borken-Burlo/ Südlohn-Oeding

## Wirtschaftliche Erneuerung der L572 zwischen Borken-Burlo und Südlohn-Oeding

Im Münsterland wurde die vielbefahrene Landesstraße L572 zwischen Borken-Burlo und Südlohn-Oeding erneuert und umgebaut. Auf 3,5 km entstand eine durchgängig sichere Geh- und Radwegeverbindung. Im Auftrag von Straßen NRW führten die Niederlassungen Münster und G-S Straßenbau die Arbeiten als ARGE im Schulterchluss aus.

Die Fahrbahn der L572 wurde auf 2.700 m Länge von 11,00 m auf 7,50 m Breite verringert, damit neben der Fahrbahn ein separater Rad- und Gehweg angelegt werden konnte. Das Ziel: Fahrradfahrende, unter anderem Schulkinder, sicherer zwischen den Ortschaften Borken-Burlo und Südlohn-Oeding zu führen. Außerdem wurden im Zuge des Umbaus mehrere Bushaltestellen barrierefrei umgebaut.

### Großangelegte Querschnittsumgestaltung mit Vollsperrung

Das Team führte die Querschnittsumgestaltung zeitweise unter Vollsperrung durch. Die Bauarbeiten umfassten die Herstellung und den Einbau von 30 cm Frostschutzschicht aus RC-Schotter sowie einer Asphalttragschicht und Asphaltdeckschicht. Auf 2.700 m erneuerte das Team darüber hinaus die angrenzenden Kanalhaltungen und



Schächte. Weitere 2.000 m der Fahrbahn wurden neu hergestellt, wobei teilweise die komplette Fahrbahn samt Untergrund erneuert und PAK-belastetes Material entsorgt werden musste. In den restlichen Bereichen wurde die vorhandene Asphaltdeckschicht profilgerecht abgefräst.

### Wirtschaftliche und nachhaltige Realisierung

Zur Vervollständigung des Radwegs wurden neben den 2.700 m Radweg im Bereich der Querschnittsumgestaltung weitere 800 m im Bereich des Vollausbau gebaut. Um für den Bau des Radwegs möglichst wenige Eingriffe in die Umwelt vorzunehmen, musste ein Teil des Lärmschutzwalls angeschnitten werden. Die 1 m hohe Schnittkante des Walls wurde mittels einer neu hergestellten Trockenmauer aus Natursteinen abgestützt. Im Rahmen des Projekts sanierte der Verkehrswegebau auch den angrenzenden Kreisverkehr in der Ortschaft Burlo. Die Erneuerung der kompletten Fläche fand an zwei Wochenenden statt. Die neue Deckschicht wurde aus Gussasphalt hergestellt – ein Baustoff, der zu 100 % recyclebar ist und durch seine Langlebigkeit wirtschaftliche Vorteile bringt.

### Kundenwunsch „besondere Termintreue“ sicher umgesetzt

Während der ursprünglich bis 30.12.2022 geplanten Vollsperrung wurde die neue Schnellbuslinie X80 eingeführt, die für gewöhnlich über die L572 führt. In Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßen NRW wurde der Bauablauf so angepasst, dass die Vollsperrung vier Wochen vorher aufgehoben werden und der Schnellbus pünktlich zur Einführung über die L572 fahren konnte. Insgesamt hat das Team die Bauzeit um 15 Werktagen unterschritten.

### Daten und Fakten

<b>Auftraggeber</b>	Straßen NRW
<b>Stadt/Ort</b>	Borken-Burlo / Südlohn-Oeding
<b>Projektart</b>	Landstraße
<b>Realisierung</b>	06.2022 – 12.2022

# Weitere Leistungsbereiche

Design & Engineering.



Hochbau.



Industriebau.



Ingenieurbau.



Spezialtiefbau.



Stahl- und Systembau.



Tunnelbau.



Umwelttechnik.



# Unser Qualitätsversprechen

## Qualität hat bei uns Tradition

Die umfassende Sicherung der Qualitätsanforderungen genießt bei PORR oberste Priorität und wird in unserer Unternehmenspolitik klar geregelt.

Um unsere hohen Standards zu sichern, dokumentieren wir alle Arbeitsschritte in Prozessabläufen und Arbeitsanweisungen. Wir berücksichtigen dabei auch den Einfluss unserer Baumethoden auf die Umwelt. Die Qualitätssicherung erfolgt baubegleitend und im Rahmen der Abnahme des Gewerks mittels interner Qualitätssicherungsverfahren.

Die Effizienz unseres integrierten Managementsystems bestätigt die unabhängige Zertifizierungsgesellschaft Quality Austria. Unsere Zuverlässigkeit und Fachkompetenz bestätigen die folgenden Zertifikate und Mitgliedschaften:

- ISO 9001:2015 | Qualitätsmanagementsystem
- ISO 14001:2015 | Umweltmanagementsystem
- ISO 45001:2018 | Arbeits-, Gesundheits- und Sicherheitsmanagementsystem
- ISO 50001:2018 | Energiemanagementsystem
- Mitgliedschaft Gütegemeinschaft DSH-V
- Zulassung TL G DSH-V Ausführung Dünne Schichten in Heißbauweise
- Präqualifikation Deutsche Bahn (DB) in der Kategorie Erdbauwerke
- Präqualifikation PQ-VOB des PQ-Vereins / Register-Nr. 010.015290
- Anerkennung des TÜV Nord als WHG-Fachbetrieb / Zertifikat-Nr. Z8120568902
- Zertifizierung Betonprüfstelle
- Zertifizierung RAP-Strä-Prüfstelle
- Eignungsnachweis Muster-Hersteller und Anwenderverordnung (MHAVO)
- Güteschutz Kanalbau AK2

## Qualitätssicherung durch eigenes Baustofflabor

Unser unabhängiges Baustofflabor führt als anerkannte RAPStra- und E-Prüfstelle Asphalt-, Boden- und Betonprüfungen durch und verfasst Gutachten. Wir initiieren und unterstützen umweltschonende Forschungsvorhaben und stellen auf diese Weise sicher, dass innovative Baumethoden, Baustoffe und Prüfverfahren auch in der Praxis angewendet werden.

Bereits bei der Akquisition von Bauaufträgen treten häufig Fragen auf, die besonderes Fachwissen benötigen. Unser Experten-Team steht beratend zur Seite und begleitet die Bauarbeiten auch während der Ausführungsphase bis hin zur Abnahme der Projekte.

Beratung und Prüfung zu Themen der Asphalt- und Bitumentechologie sowie zu mineralischen Baustoffen gehören zum Leistungsumfang. Wir erstellen Erstprüfungen und führen die Eigenüberwachung zur Qualitätssicherung durch. Bestandsuntersuchung von Verkehrswegen durch Bohrung bzw. Sondierung sowie in-situ-Prüfungen wie Schichtdickenmessung, Ebenheitsmessung, Verdichtungskontrolle und Umweltanalytik werden bei Bedarf durchgeführt.

Zur Förderung der Nachhaltigkeit im Verkehrswegebau entwickeln wir Verfahren zum Recycling von Asphaltgranulat weiter, wodurch eine überdurchschnittliche Wiederverwendung des Recyclinggutes ohne negative Auswirkungen auf Gebrauchseigenschaften und Qualität möglich ist.

Weitere Forschungs- und Entwicklungsbereiche sind bspw. innovative Verfahren zur Energie- und CO<sub>2</sub>-Einsparung durch Niedrigtemperaturasphalt, die in konventioneller und kompakter Bauweise mit dem InLine-Pave-Verfahren Anwendung finden.

# Sicherheit & Gesundheit haben für uns oberste Priorität

Das Wohlbefinden und die Sicherheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind die Grundvoraussetzung für unseren Erfolg. Deshalb ist der Arbeitsschutz bei PORR nach DIN EN ISO 45001:2018 zertifiziert und wird auf den Baustellen laufend evaluiert und kontrolliert. Und unsere Vision Zero hat ein klares Ziel: null Unfälle.

Mit unseren zahlreichen Maßnahmen können wir unsere hohen Standards bei diesem – auch in Prozessbeschreibungen – wichtigen Aspekt halten.

We care for you. Nach diesem Motto setzt die PORR immer wieder Schritte, die das Wohlbefinden und die Gesundheit aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter fördern sollen. Bei uns steht der Mensch im Mittelpunkt.



# Wir übernehmen Verantwortung

Als Unternehmen bauen wir für Generationen und prägen Lebenswelten – mit und für Menschen. Nachhaltiges Handeln ist ein wesentlicher Teil unserer gesellschaftlichen Verantwortung und gleichzeitig das Fundament unseres Erfolgs. Es verschafft uns einen klaren Wettbewerbsvorteil und deckt alle ökonomisch, ökologisch und sozial relevanten Aspekte ab.

## Unsere Strategie für nachhaltiges Bauen

Aufgrund des hohen Energie- und Ressourcenverbrauchs in der Bauindustrie sind die Auswirkungen der Geschäftstätigkeit auf die Gesellschaft und die Umwelt hoch und zugleich vielfältig. Sie erfordern es, global und zukunftsorientiert zu denken. Die PORR wird dieser Verantwortung gerecht. Die Basis dafür ist unsere ganzheitliche Nachhaltigkeitsstrategie „Green and Lean“, die auf den drei Säulen Umwelt, Soziales und Wirtschaft beruht. Die wichtigsten Handlungsfelder leiten sich aus der Wesentlichkeitsanalyse

ab und spiegeln die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit wider. Die Grundsätze der nachhaltigen Unternehmensführung sind in der PORR Nachhaltigkeitsstrategie verankert. Über Projektfortschritte, Initiativen und Erfolge gibt der jährlich erscheinende Nachhaltigkeitsbericht detailliert Auskunft.

## ESG: gelebte Nachhaltigkeit und Transparenz

Die PORR verfolgt ambitionierte und klare Ziele in puncto Nachhaltigkeit und baut die Transparenz Schritt für Schritt aus. Dieses Engagement wurde von der internationalen Nachhaltigkeitsagentur ISS ESG honoriert: Die PORR wurde wiederholt mit einem C+ Prime Status ausgezeichnet. Für die Bewertung wählt ISS im Rahmen des ESG Ratings mehr als 100 branchenspezifische Kriterien entlang der Säulen Environmental (E), Social (S) und Governance (G).



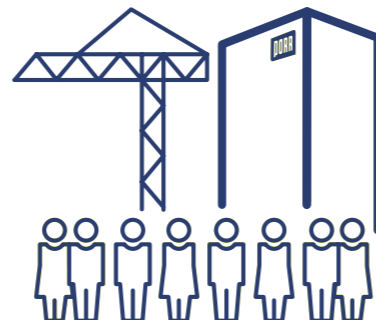
### Umwelt (E)

Wir setzen auf zukunftsorientiertes Bauen.



### Soziales (S)

Wir richten unseren Fokus auf das Wohl aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.



### Wirtschaft (G)

Wir streben einen nachhaltigen wirtschaftlichen Erfolg an.

# Maschinen und Logistik



Die fachgerechte Umsetzung Ihres Bauvorhabens können wir dank unseres breiten Spektrums und der großen Zahl flexibel einsetzbarer modernster Fräsen und Großfräsen, Beschicker, Fertiger und Walzen im eigenen Bestand garantieren.

Die CMG Gesellschaft für Baulogistik GmbH aus Münster, ein Tochterunternehmen der PORR, ist im Hoch- und Verkehrswegebau für die gesamte Baustellen-Logistik einschließlich der Geräte- und Baumaschinentransporte verantwortlich.

Eine hohe Effizienz und Terminalsicherheit in der Asphalt- und Baustellenlogistik stellen wir mit der digital vernetzten Logistik- und Baustellenabwicklung sicher. Dazu gehören auch die notwendigen Bitumentransporte zur Asphaltherstellung.

Um auf dem neusten Stand der Technologie zu bleiben, sind wir aktiv in den PORR-Arbeitsgemeinschaften BauProzessOptimierung (BPO), Völkel (Flächendeckende Verdichtungskontrolle im Asphalt- und Erdbau) und Vermessung aktiv.

# Asphaltemischwerke und Beteiligungen



Der Baustoff Asphalt wird neben der Verwendung im Straßenbau in der Herstellung von Flugverkehrsflächen und Deponien eingesetzt. Die hohe Produktions- und Lieferqualität garantiert PORR mit Beteiligungen an folgenden Asphaltemischwerken:

- Asphaltemischwerke Westfalen GmbH, 48155 Münster
- Asphaltemischwerke Westfalen GmbH, 59457 Werl
- Baustoff-Technik + Mischwerke GmbH, 33659 Bielefeld
- Baustoff-Technik + Mischwerke GmbH, 32657 Lemgo
- Nordharz-Asphalt-Mischwerke GmbH & Co. KG, 38828 Wegeleben

Die Asphaltemischwerke und Beteiligungen verfügen über moderne wirtschaftliche Herstellungsverfahren von Asphaltmischgut. Fünf Produktionsstandorte beliefern sowohl die eigenen Baustellen als auch Fremdfirmen.

# Standorte der PORR



- ▲ PORR Verkehrswegebau
- ▲ Weitere Leistungsbereiche der PORR
- Asphaltemischwerke und Beteiligungen
- Zentrale PORR Deutschland (PORR GmbH & Co. KGaA)



# Ansprechpartner



**Joachim Sunderkemper**  
 Techn. Geschäftsführer  
 PORR Verkehrswegebau  
 T +49 251 7601-156  
 E joachim.sunderkemper@porr.de



**Ahmed Belkaied**  
 Techn. Geschäftsführer  
 PORR Verkehrswegebau  
 T +49 251 7601-300  
 E ahmed.belkaied@porr.de



**Frank Schülting**  
 Kaufm. Regionalleiter  
 PORR Verkehrswegebau  
 T +49 251-7601-410  
 E frank.schuelting@porr.de



**Christian Zebunke**  
 NL-Leiter G-S Straßenbau  
 T +49 2594 890 67-0  
 E christian.zebunke@porr.de



**Rolf Klöcker**  
 NL-Leiter Düren  
 T +49 2421 40777-17  
 E rolf.kloecker@porr.de



**Jan Berghaus**  
 NL-Leiter Münster/Dortmund  
 T +49 251 7601-301  
 E jan.berghaus@porr.de



**Dirk Lohne**  
 NL-Leiter Berlin  
 T +49 33708 9165-12  
 E dirk.lohne@porr.de



**Jörg Kanig**  
 NL-Leiter Eisenhüttenstadt  
 T +49 3364 4229-12  
 E joerg.kanig@porr.de



## Folgen Sie uns

Jede Woche posten wir neue spannende Beiträge in Instagram, LinkedIn, YouTube, Xing sowie unter Presse/News auf porr.de.



**PORR Verkehrswegebau GmbH**

NL Berlin

Maulbeerstraße 10

15834 Rangsdorf

**T** +49 33708 9165-0

**E** berlin.verkehrswegebau@porr.de

**PORR Verkehrswegebau GmbH**

NL Düren

Am Burgholz 17

52372 Kreuzau

**T** +49 2421 40777-0

**E** dueren.verkehrswegebau@porr.de

**PORR Verkehrswegebau GmbH**

NL Eisenhüttenstadt

An der B112 9

15890 Eisenhüttenstadt

**T** +49 3364 4229-0

**E** eisenhuettenstadt.verkehrswegebau@porr.de

**PORR Verkehrswegebau GmbH**

NL Münster/Dortmund

Robert-Bosch-Str- 7-9

48153 Münster

**T** +49 251 7601-301

**E** muenster.verkehrswegebau@porr.de

**PORR Verkehrswegebau GmbH**

NL Osnabrück/Gütersloh

Elbestraße 60

49090 Osnabrück

**T** +49 541 69118-0

**E** osnabrueck.verkehrswegebau@porr.de

**G-S Straßenbau GmbH**

Wierlings Esch 49

48249 Dülmen

**T** +49 2594 890 67-0

**E** info@gs-strassenbau.de