

1867

1900

1925

1950

1975

2000

2017

# 150 JAHRE



GESCHICHTE

MENSCHEN

ERFOLGE





**150** Jahre KEMNA, das bedeutet: 150 Jahre Tradition als mittelständisches Familienunternehmen, 150 Jahre Erfahrung, 150 Jahre Erfolg durch Innovation und unternehmerischen Weitblick. Als Julius Kemna 1867 sein Unternehmen in Breslau gründete, ahnte er sicherlich nicht, auf welche Erfolgsgeschichte seine Erben und Nachfolger würden blicken können. Das Unternehmen mit Sitz in Pinneberg und Betriebsstätten in fast allen deutschen Bundesländern ist breit aufgestellt. Von der Rohstoffgewinnung in Steinbrüchen und Kieswerken über die Produktion von Asphaltmischgut bis hin zur Bauausführung liegt bei der heutigen KEMNA BAU Andreae GmbH & Co. KG alles

in einer Hand. Ein hoher Anspruch an Kundenorientierung und Qualität sowie ein professionelles, modernes Wertemanagementsystem, das im Unternehmen gelebt wird, machen sich bezahlt. KEMNA steht solide da, hat alle Höhen und Tiefen der Konjunktur gut überstanden, sich immer wieder selbst „neu erfunden“, findet begehrte Fachkräfte und bekennt sich zu seiner gesellschaftlichen Verantwortung. KEMNA ist ein Unternehmen, das kontinuierlich ausbildet. Und es engagiert sich im Projekt „Berufsstart Bau“ dafür, jungen Flüchtlingen durch Praktika eine berufliche Perspektive in Deutschland zu geben. Mittelständische Betriebe sind das Rückgrat unserer Wirtschaft. Sie sind Jobmotor und Ausbilder unserer Fachkräfte der Zukunft. Die Bauwirtschaft ist eine dynamische und starke Branche. Jede Baustelle ist ein Signal für ein „Hier geht’s voran!“. Davon profitiert ganz Schleswig-Holstein. Deshalb braucht der echte Norden beständige und verlässliche Familienunternehmen wie KEMNA, die unsere Wirtschaft stärken und sich zum Standort Schleswig-Holstein bekennen. Herzlichen Glückwunsch zum 150-jährigen Bestehen!

*Torsten Albig, Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein*

KEMNA kann stolz sein. Nur wenige Unternehmen blicken auf eine 150-jährige Tradition zurück. Unternehmen haben schließlich keine biologisch bestimmte Lebensdauer. Wenn nicht von außen wirkende Umstände zum unverschuldeten Untergang eines Unternehmens führen, sind es nur Managementfehler, die diese Konsequenz haben können. Existenzgefährdende exogene Umstände hat es in der 150-jährigen Geschichte von KEMNA zumindest zweimal gegeben: die Weltwirtschaftskrise 1929/30 und den Zweiten Weltkrieg. Beide Bedrohungen hat das Unternehmen durch tatkräftiges Handeln der damals Verantwortlichen überstanden: 1931 durch Überführung der Straßenbauabteilung der Maschinenfabrik Julius Kemna in eine Kooperation mit einem finanzstarken Partner unter der Leitung von Erich Kemna. Und 1945: Das Berliner Stammhaus stand unter britischer Zwangsverwaltung. Hätte Dr. Karl Andreae nicht die unter den damaligen Umständen extrem mutige Initiative ergriffen, die praktisch nur als Briefkasten existierende einzige West-Niederlassung in Hamburg als Keimzelle für die Wiederbelebung zu nutzen, gäbe es das Unternehmen höchstwahrscheinlich nicht mehr. Nun, zum 150-jährigen Jubiläum sollte neben der großen Freude über das Erreichte insbesondere im Zentrum der Überlegungen stehen, wie das Unternehmen weiter zukunftssicher gestaltet werden kann. Die wechselvolle Geschichte von KEMNA zeigt natürlich, dass mit Weitblick die richtigen strategischen Entscheidungen getroffen werden müssen. Unternehmen sind gezwungen, den immer neuen Herausforderungen – man denke aktuell nur an die Themen Digitalisierung und künstliche Intelligenz – zu begegnen, sich anzupassen und neue Entwicklungen zu nutzen. Die Geschichte von KEMNA zeigt aber vor allem auch, dass es die Menschen sind, die mit Tatkraft und Hingabe an die Aufgabe – jeder an seinem Platze – den Erfolg ermöglichen, ein unternehmerisches Alter von 150 Jahren zu erreichen. Der Erfolg dieses traditionsreichen Unternehmens sollte für alle, die jetzt und in Zukunft für KEMNA arbeiten, Ansporn sein, alles in ihren Kräften Stehende zu tun, die lange Geschichte fortzusetzen. Wichtigste Erfolgsfaktoren waren, sind und bleiben der Erhalt unserer mittelständischen Struktur und ein respekt- und vertrauensvolles, faires und offenes Miteinander aller Beschäftigten über die Hierarchiestufen hinweg, damit Leistungsbereitschaft und Kreativität erhalten bleiben. Das muss auch zukünftig die Leitschnur bei KEMNA sein. Dann wird stets ein günstiger Stern über der Familienunternehmensgruppe Kemna-Andreae stehen.



*Karl-Johann Andreae, Vorsitzender des Beirats*

# I N H A L T



## GESCHICHTE

Vom Dreschkasten zur Dampfwalze . . . . .	10
Beginn des Asphaltstraßenbaus . . . . .	14
Neuanfang in Hamburg . . . . .	18
Generationswechsel . . . . .	22

## MENSCHEN

Arbeiten damals und heute. . . . .	28
Erfolgsfaktor Mensch. . . . .	34
Daumen hoch für KEMNA . . . . .	40

## ERFOLGE

Stark und kompetent . . . . .	44
Baubetriebe . . . . .	46
Asphaltsplitt-Werke . . . . .	56
Steinbrüche . . . . .	62
Kieswerke . . . . .	68
Umweltschutz. . . . .	74
Die KEMNA-Gruppe – Kompetenzen vereint . . . . .	82



# GESCHICHTE



*KEMNA-Walze von 1889 vor dem Gebäude  
der Hauptverwaltung in Pinneberg*





## Vom Dreschkasten zur Dampfwalze

Julius Kemna wird 1837 als Sohn des Weingroßhändlers Johann Abraham Kemna im westfälischen Barmen geboren. Zum jungen Mann herangewachsen, macht er eine für seine Zeit breit angelegte Ausbildung durch. Julius Kemna lernt Landwirtschaft und absolviert ein Volontariat bei der Maschinenfabrik Becker in Berlin.

Zwei Gründe ziehen den jungen Mann aus Barmen von Berlin weiter nach Schlesien: die Aussicht, dort einen landwirtschaftlichen Betrieb zu erben, und der Reiz, in diesem aufstrebenden Land am Aufbau der Industrie mitzuwirken. Julius Kemna hat Unternehmerblut in sich. Seit Generationen sind die Kemnas selbstständig.

Er erlebt hautnah den Aufbau des deutschen Eisenbahnnetzes mit, den Aufstieg Alfred Krupps und die explosionsartige Bevölkerungsvermehrung in Preußen. Am meisten fasziniert ihn, wie die Engländer in Europa und den Kolonien Land urbar machen.

Als es mit dem landwirtschaftlichen Erbe dann doch nichts wird, widmet er sich der Technik, die ihn schon immer interessiert. 30 Jahre alt, gründet er 1867 in Breslau die Maschinenfabrik J. Kemna. Der Anfang in der Kaiser-Wilhelm-Straße ist bescheiden: Gemeinsam mit seinem ersten Mitarbeiter, einem Tischlermeister, stellt er kleinere landwirtschaftliche Geräte her: Häckselmaschinen, Pflüge und Dreschkästen.

Weil er schon über die eigenen Produktionsmöglichkeiten hinausdenkt, übernimmt er für die englische Firma Fowler den Vertrieb von Fowler-Dampfpflügen. Julius Kemna verkauft die Maschinen und vermietet sie auch mit Bedienmannschaft. Das Geschäft blüht.

1870 heiratet Julius Kemna die junge Philippine Lübbert, Tochter des Breslauer Kaufmanns August Friedrich Lübbert, der damit gleichsam zum Stammvater der heutigen Inhaberfamilien wird, denn die Nachkommen von Philippines Bruder Erich treten später in die Firma ein.



Julius Kemna, Gründer der Maschinenfabrik J. Kemna





Die junge Maschinenfabrik J. Kemna mit Eisengießerei  
um 1885 in der Breslauer Höfchenstraße

Von den Fowler-Maschinen angeregt, entwickelt Julius Kemna bald selbst Dampfmaschinen. 1885 beginnt er mit der Herstellung von Straßendampfwalzen sowie der Dresch- und Häckselmaschinen Wratislawia, die Weltruf gewinnen und bis in die zwanziger Jahre des nächsten Jahrhunderts produziert werden. Die Verwirklichung seines Traumes, einen selbstentwickelten Dampfpflug, erlebt der Gründer aber nicht mehr.

Julius Kemna stirbt 1898 unerwartet im Alter von 61 Jahren. Jedem seiner nun schon 105 Mitarbeiter vermachte er für jedes Jahr Betriebszugehörigkeit 30 Mark. Einzelne, die schon 30 Jahre dabei sind, erhalten 900 Mark. Werkführer, Meister und leitende Bürokräfte bekommen höhere Summen. Einige kaufen sich von diesem Geld ein Eigenheim.



Der bereits dritte Standort der Maschinenfabrik J. Kemna nach Betriebserweiterung  
um 1905 in der Gräbschener Straße in Breslau

Kleindampfpflug Type G D bei der Arbeit in bergigem Gelände





## Beginn des Asphaltstraßenbaus

Nach dem Tode von Julius Kemna führen zunächst seine Witwe Philippine und ihr ältester Sohn Fritz das Unternehmen weiter, später auch der zweitälteste Sohn Hans. Der dritte und jüngste Sohn Erich tritt erst 1908, zehn Jahre nach dem Tode seines Vaters, in die Firmenleitung ein.

Er übernimmt die Leitung des Betriebsteiles, aus dem sich später das Straßenbauunternehmen KEMNA entwickelt: den sogenannten Lohnbetrieb. Das ist zunächst – wie schon zu seines Vaters Zeiten – die Vermietung von Dampfpflügen und Dampfwalzen samt Bedienungsmannschaft. Die Dampfpflüge werden auf den Äckern der Großgrundbesitzer eingesetzt, Dampfwalzen mieten die Gemeinden und Kreise für die Straßenbau- und Straßenunterhaltungsarbeiten.

Der Bereich der Dampfpflüge wird vom Vermietungs- immer mehr zum Verkaufsgeschäft. Vor allem nach Kündigung des Fowler-Vertrages dringen Kemna-Dampfpflüge im Markt vor, die den größten Triumph der Maschinenfabrik J. Kemna darstellen.

Aus der Vermietung der Straßenwalzen (eine aus dem Produktionsjahr 1889 steht heute vor der KEMNA-Hauptverwaltung in Pinneberg) entwickelt sich eine Art Baubetrieb. Seit 1910 befasst sich dieser Bereich mit dem Bau von Straßen für den Automobilverkehr. Immerhin gibt es jetzt schon zehntausend solcher „Teufelsdinger“ im Deutschen Reich, die mit ihren „irren“ Geschwindigkeiten Schlaglöcher in die konventionell, also ungebunden, gebauten Straßen reißen. Im selben Jahr kann das erste Schwarzdeckenmischgut, das in einer eigenen, in England gekauften Mischanlage aufbereitet wird, eingebaut werden.

Erich Kemna ist damit in der Zukunftsbranche schlechthin tätig und hebt mit wenigen anderen Pionieren in Deutschland den Asphaltstraßenbau aus der Taufe.

„Staubfrei, geräuscharm und glatt“ ist seine Devise für den Straßenbau. 1920 wird der Straßenbaubetrieb eine selbstständige Abteilung der Firma J. Kemna. Die Ingenieure der Straßenbauabteilung nehmen neue Bauweisen wie Betonstraßenbau und Gussasphalt mit in das Angebot auf. Neue Verfahren für Kostenrechnung und Preiskalkulation werden entwickelt. Das Unternehmen wächst. Niederlassungen in Gleiwitz, Königsberg und Stettin entstehen. Aus dem Kundenkreis der Maschinenfabrik kommt ein Auftrag zum Straßenbau in Moskau und im Kaukasus, der mehrere Jahre lang in Arbeitsgemeinschaft abgewickelt wird. Im Bereich der Maschinenfabrik löst ab 1931 der Dieselmotor die Dampfmaschine ab. Nach vielen sehr guten Jahren ist die Konjunktur Ende der zwanziger Jahre auf dem Höhepunkt, als die Weltwirtschaftskrise 1931 alle Hoffnungen jäh beendet.



Erich Kemna, ab 1908 Betriebsleiter und einer der Begründer  
des deutschen Asphaltstraßenbaus





^  
*Dieselmotorwalze um 1920 in Berlin*

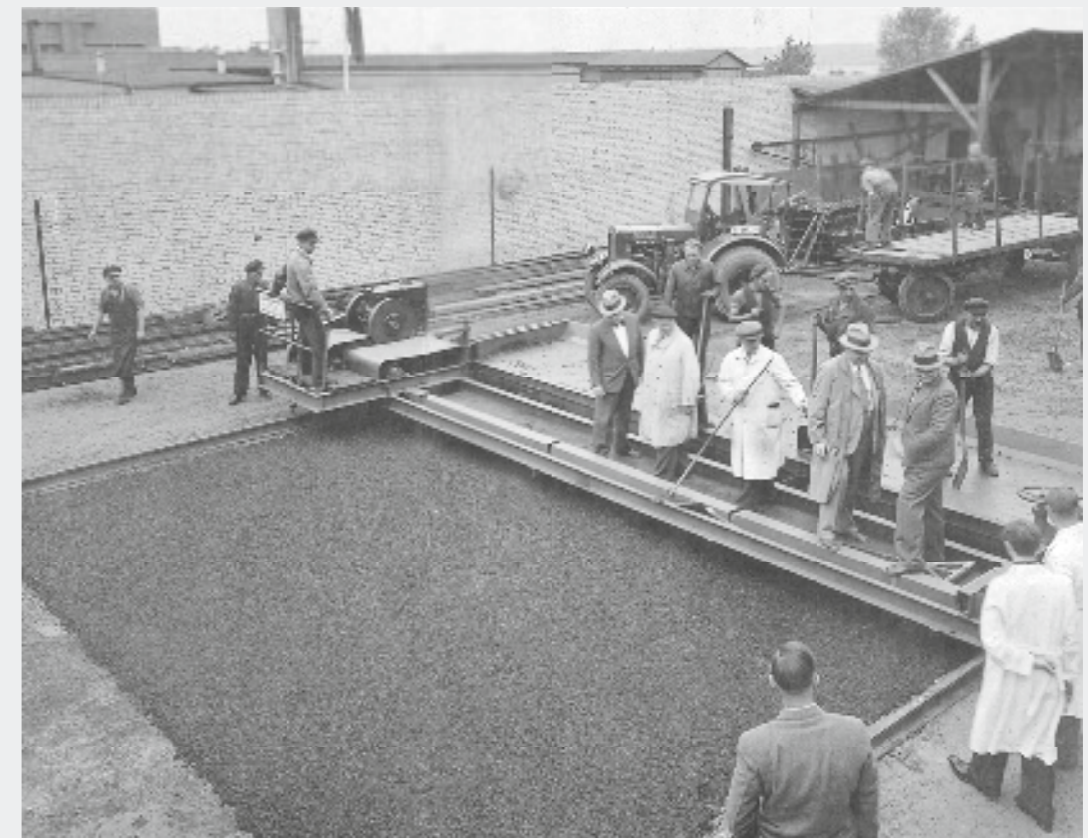
Unter dem Druck der Flaute in der Weltwirtschaftskrise, der sich auch Kemna nicht entziehen kann, wird der Straßenbau 1931 aus der Firma J. Kemna ausgegliedert und in die Straßenbaugesellschaft Kemna-Lenz GmbH eingebracht. Erich Kemna übernimmt die Geschäftsführung. Während des Zweiten Weltkrieges arbeitet die Firma im Asphalt- und Betonstraßenbau sowie im Kanalisations- und Betonfertigteilbau und führt Erdarbeiten aus. Die Zerstörung der Breslauer Fabrik und die Vertreibung der Deutschen aus Schlesien führen zum Ende der Maschinenfabrik J. Kemna, Breslau. Als Erich Kemna kurz nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges 1946 bei einem Unfall stirbt, hinterlässt er seine Anteile seinen Nachkommen, von denen Sohn Peter Kemna später die Geschicke des Familienunternehmens maßgeblich mitgestalten wird.



← *Prospekt einer Dieselmotorwalze*



^  
*Selbstgebaute Teerspritzmaschine von J. Kemna*



^  
*Testlauf maschineller Asphalteinbau um 1930 auf eigenem Werksgelände*



## Neuanfang in Hamburg

Mitgesellschafter der 1931 gegründeten Kemna-Lenz GmbH ist zu gleichhohen Teilen die Allgemeine Baugesellschaft Lenz & Co. (Allbau Lenz), Berlin, ein Konzernunternehmen der Aktiengesellschaft für Verkehrswesen (AGV). Hier ist Dr. Karl Andreae Syndikus für Steuern und Versicherungen. 1937 geht der inzwischen gestiegene Kapitalanteil von Allbau Lenz an die AGV. Im Oktober 1941 tritt Dr. Andreae bei Kemna-Lenz ein. Mit der Familie Kemna ist er über seine Ehefrau Martha, geb. Lübbert, verbunden, einer Urenkelin von August Friedrich Lübbert, dem Großvater von Erich Kemna.

Gleich nach seinem Eintritt führt Dr. Karl Andreae eine gesellschaftsrechtliche Neuordnung durch. Die Kemna-Lenz GmbH wird in eine reine Besitzgesellschaft umgewandelt. Das volle Kapital liegt jetzt bei der AGV. Als Betriebsgesellschaft wird die Straßenbaugesellschaft E. Kemna & Co. KG, Berlin, gegründet. Erich Kemna und Dr. Karl Andreae sind Geschäftsführende Gesellschafter, weitere Kapitalanteile werden von verschiedenen der AGV nahestehenden Kommanditisten gehalten. Die AGV ist stille Gesellschafterin.

Was Erich Kemna seinen Erben nach dem Zweiten Weltkrieg mit seinen Anteilen an der E. Kemna & Co. KG hinterlässt, während Sohn Peter sich noch in Kriegsgefangenschaft befindet, ist in der Nachkriegsrealität nicht viel, da die betrieblichen Aktivitäten vorwiegend im Osten lagen.

Nach dem Zusammenbruch im Mai 1945 flieht Dr. Karl Andreae mit seiner Familie von Berlin nach Hamburg. Deutschland ist in verschiedene Besatzungszonen aufgeteilt. Die Berliner Zentrale der E. Kemna & Co. KG steht unter britischer Treuhänderschaft. Dr. Karl Andreae entschließt sich, von der bis dahin wenig bedeutsamen Hamburger Niederlassung aus, das Unternehmen wiederaufzubauen. Unter Übernahme sämtlicher Westwerte und entsprechender Verbindlichkeiten der E. Kemna & Co. KG gründet er die Kemna Baugesellschaft mbH. Zunächst sind hier dieselben Gesellschafter beteiligt wie an der E. Kemna & Co. KG.

Der Neuanfang in Hamburg, Lange Reihe 29, ist schwer. Mehr als hundert frühere Mitarbeiter holt Dr. Andreae binnen Jahresfrist nach Hamburg. Zunächst werden Abbrucharbeiten in der Innenstadt ausgeführt. Die ersten Großbaustellen für Kemna nach dem Krieg sind Erweiterungsarbeiten der Flugplätze Lübeck-Blankensee, Faßberg und Wunstorf für die Anforderungen der Berliner Luftbrücke. In Lübeck, Aachen und Hannover werden Niederlassungen gegründet. 1949 steigt das Unternehmen in die Herstellung von Asphaltmischgut ein. Es kauft das Mischwerk Dransfeld bei Göttingen. Eines der Hauptziele von Dr. Andreae, nämlich die Verkleinerung des Gesellschafterkreises auf die Familien Andreae und Kemna, erreicht er bis zum Jahre 1952.



*Peter Kemna und Dr. Karl Andreae*

Im Jahr 1953 verlegt Kemna mit einem auf dem Werkplatz in Tempelhof selbst entwickelten Gerät auf der AVUS in Berlin zum ersten Mal maschinell Gussasphalt. Bisher ist Gussasphalt – auch auf breiten Straßen – immer nur von Hand gespachtelt worden. Erstmals im Westen wird die in Berlin gebaute Einbaubohle 1956 eingesetzt, und zwar beim Autobahn-Neubau auf der Strecke Düsseldorf-Wuppertal sowie zwischen dem Frankfurter Kreuz und der Anschlussstelle Frankfurt-Süd. Später erfolgt der Einsatz dieser Technik sogar auf Baustellen im Ausland. In knapp zehn Jahren macht Dr. Andreae zusammen mit den nach dem Krieg zurückgekehrten Mitarbeitern die Firma zu einem der größten deutschen Straßenbauunternehmen. Er ist Initiator und Motor für den Wiederaufbau des Unternehmens und legt die Basis für dessen heutige Bedeutung.

1880

1890

1946

1972

1980

1990



Großeinsatz Flugplatz Wunstorf zu Beginn der Luftbrücke

Peter Kemna tritt 1958 als persönlich haftender Gesellschafter neben Dr. Karl Andreae in das nunmehr als Kommanditgesellschaft betriebene Unternehmen ein, nachdem er sein Bauingenieurstudium an der TH Darmstadt abgeschlossen und für fünf Jahre als Bauführer und Bauleiter auf verschiedenen Baustellen gearbeitet hat.

Unter Verwendung der beiden Familiennamen wird die Firma 1963, im Jahr des Umzuges von Hamburg nach Pinneberg, erneut geändert. Sie heißt jetzt KEMNA BAU Andreae & Co. KG. Mit Sparsamkeit und glücklicher Hand bei der Mitarbeiterauswahl bringen Dr. Karl Andreae und Peter Kemna das Unternehmen immer weiter nach vorn. Als Dr. Andreae 1972 ausscheidet, gibt er ein wohlbestelltes Haus weiter. Peter Kemna führt das Unternehmen bis 1974 allein.

Von 1963 bis 1971 ist Peter Kemna Vorsitzender der Bundesfachabteilung Straßenbau im Hauptverband der Deutschen Bauindustrie. Danach übernimmt er von 1972 bis 1976 den Vorsitz des Wirtschaftspolitischen Hauptausschusses im Hauptverband der Deutschen Bauindustrie. Dr. Karl Andreaes Söhne Karl-Johann und Nicolaus beginnen Anfang der siebziger Jahre im zweiten Glied und rücken 1974 in die Geschäftsführung neben Peter Kemna, der von 1980 bis 1984 zusätzlich zu seiner unternehmerischen Tätigkeit noch den Vorsitz des Verbandes der Bauindustrie Schleswig-Holstein ausübt.

Sein von hohem sozialen und unternehmerischen Verantwortungsbewusstsein geprägtes Handeln wurde 1982 mit der Verleihung des Bundesverdienstkreuzes erster Klasse des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland gewürdigt.

1984 verlässt Peter Kemna die Chefetage. Er verstirbt am 21. Februar 2017 kurz vor seinem 97. Geburtstag.

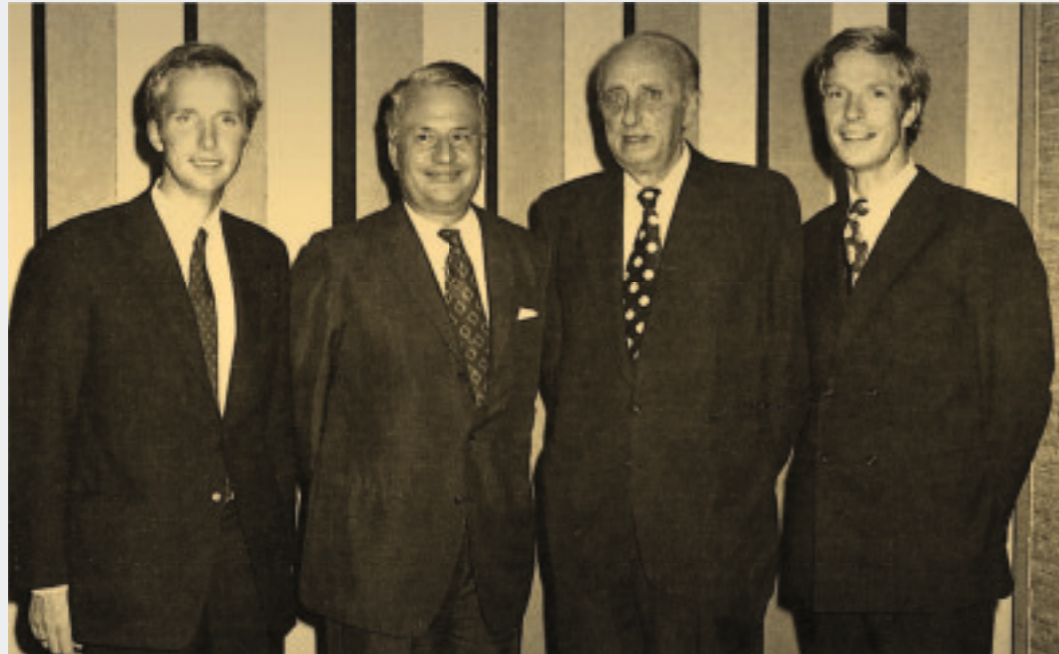
Vorbereitung für einen Pflasterüberzug (B 4 zwischen Quickborn und Wiemersdorf)



Gussasphalteinbau nördlich von Lyon, Frankreich







*Nicolaus Andreae, Peter Kemna, Dr. Karl Andreae, Karl-Johann Andreae*

## Generationswechsel

Bis zu ihrem Abitur an einem humanistischen Gymnasium besuchen die Zwillinge Karl-Johann und Nicolaus Andreae jeweils dieselbe Schule in derselben Klasse. Nach dem Abitur absolviert Karl-Johann Andreae eine kaufmännische Lehre, studiert in Hamburg Betriebswirtschaftslehre und ist anschließend zwei Jahre lang in einer Hamburger Wirtschaftsprüfungsgesellschaft tätig, während Nicolaus Andreae seinen achtzehnmonatigen Wehrdienst ableistet, ein Maschinenbaupraktikum aufnimmt und anschließend in Hannover Maschinenbau studiert.

Danach treten beide in das Unternehmen ein. Karl-Johann Andreae betreut als Baukaufmann mehrere Großbaustellen im Bereich KEMNA Neuss. Nicolaus Andreae ist in der maschinentechnischen Abteilung der Hauptverwaltung an der Konzeptionierung und Realisierung eines neuen Steinbruchbetriebes im Harz beteiligt. Anschließend arbeitet er noch einige Jahre in der Bauleitung verschiedener Baustellen. 1974 werden Dipl.-Kfm. Karl-Johann und Dipl.-Ing. Nicolaus Andreae neben Peter Kemna Mitglieder der Geschäftsführung. Ein Jahr darauf wird der Firmenname ein letztes Mal geändert. Das Unternehmen heißt jetzt KEMNA BAU Andreae GmbH & Co. KG. Nach dem Ausscheiden von Peter Kemna aus der Geschäftsführung im Jahr 1984 steuern Karl-Johann und Nicolaus Andreae die Geschicke des Hauses KEMNA allein. Eine ihrer wesentlichen Aufgaben sehen sie darin, der Firma KEMNA den Status eines Familienunternehmens zu erhalten. Von 1991 bis 1999 ist Nicolaus Andreae Vorsitzender der Bundesfachabteilung Straßenbau im Hauptverband der Deutschen Bauindustrie und damit Sprecher für mehr als 1.000 Straßenbaufirmen in Deutschland.

*Karl-Johann und Nicolaus Andreae*





◀ Asphaltspalt-Werk Anderten in den 1970er Jahren

1990: wieder offene Straßen zwischen Ost und West ▶



Die 1970er und 1980er Jahre sind gekennzeichnet von vorsichtiger Expansion des Unternehmens. In Steinbrüchen und Mischanlagen nimmt KEMNA Modernisierungen vor. Die Verbesserungen gehen weit über die gesetzlichen Anforderungen für den Arbeits- und Umweltschutz hinaus. In den Jahren 1989/1990 ist KEMNA an Bauleistungen und der Belieferung von Baustellen im Rahmen der deutsch-deutschen Grenzöffnung maßgeblich beteiligt. Mit Mauerfall und Wiedervereinigung verändern sich die Bedingungen und Möglichkeiten im deutschen Markt schlagartig und umfassend. Kompetent und gut aufgestellt kann KEMNA Chancen nutzen, neue Märkte und Kunden hinzugewinnen und so die Basis für einen langjährigen und soliden Wachstumsprozess zu schaffen. So wird nach der deutschen Wiedervereinigung mit erheblichem Aufwand und unternehmerischem Risiko in Standorte investiert, die in den damals neuen Bundesländern liegen. Es entstehen Baubetriebe in Schwerin, Nordhausen, Leipzig und Wernigerode. Die Asphaltspalt-Werke Nordhausen, Leipzig und Wansleben werden in Betrieb genommen. Darüber hinaus engagiert sich KEMNA mit zahlreichen Kooperationen in der Produktion von Asphaltmischgut. Zur Sicherung von Gesteinsvorkommen wird das Hartsteinwerk Unterberg bei Nordhausen übernommen und dort in eine vollständig neue Gewinnungs- und Aufbereitungsanlage investiert.

Bei der Gründung der Mitteldeutsche Baustoffe GmbH (MDB) in Sennewitz bei Halle als Nachfolgesellschaft des Natursteinkombinates Halle fungiert KEMNA über die K + P Beteiligungsgesellschaft als Mehrheitsgesellschafter. Das Unternehmen betreibt heute entlang der Achse Quedlinburg-Halle-Leipzig drei Steinbrüche und neun Kieswerke sowie diverse Sandgruben und Reservelagerstätten. Alle diese Investitionen umfassen in einem großen Kraftakt erhebliche Modernisierungsmaßnahmen bzw. Neubauten, die unter großem Engagement von KEMNA-Ingenieuren und -Kaufleuten umgesetzt werden. Nach knapp 35 Jahren erfolgreicher Leitung legen die Geschäftsführenden Gesellschafter Karl-Johann und Nicolaus Andreae im Laufe der Jahre 2008 und 2009 ihre Geschäftsführungstätigkeit nieder. Im Jahr 2002 tritt Dipl.-Ing. Erwin Fleischer als technischer Geschäftsführer in das Unternehmen ein. Er macht sich in den Jahren bis zu seinem Wechsel in den Beirat 2012 insbesondere verdient um die Modernisierung und Neuausrichtung der KEMNA-Baubetriebe. Herr Dipl.-Ing. oec. Mario Kappler übernimmt 2007 die kaufmännische Geschäftsführung. Als Nachfolger von Herrn Erwin Fleischer wird 2012 Herr Dr.-Ing. Walter Fleischer zum technischen Geschäftsführer berufen. Beide Herren führen die Geschäfte erfolgreich weiter und werden in ihrer Arbeit durch den Beirat unterstützt.



◀ Asphaltspalt-Werk Nordhausen

Steinbruch Schwerz der MDB ▶





# MENSCHEN



*Unsere Mitarbeiter sind der wichtigste Erfolgsfaktor, der KEMNA voranbringt*







*KEMNA-Dampfwalze mit „Mannschaft“ um die Zeit des Ersten Weltkriegs*

## Arbeiten damals und heute

Anfang des 20. Jahrhunderts nimmt die industrielle Revolution in Deutschland ihren Lauf. Die Dampfmaschine treibt sie im wörtlichen Sinne an. Die Lebens- und Arbeitswelt der Menschen wandelt sich in dieser Zeit radikal. Immer mehr Menschen ziehen auf der Suche nach Arbeit in die Städte – dort stehen die Fabriken, in denen sie nun an Maschinen arbeiten. Auch der Bau von landwirtschaftlichen Geräten, wie ihn Julius Kemna zu Beginn der Firmengründung betrieben hat, unterliegt dem Wandel. Die beginnende Automobilisierung eröffnet Chancen im Wegebau.

Asphaltarbeiten haben bereits eine lange Geschichte, die erste in Deutschland asphaltierte Straße ist der Hamburger Jungfernstieg. In den ersten Jahrzehnten der Geschichte des Asphaltstraßenbaus ist die Tätigkeit geprägt vom Einsatz zahlreicher Mitarbeiter und äußerst beanspruchender körperlicher Arbeit.

Asphaltierungsarbeiten sind heute hochgradig mechanisiert. Deshalb ist der sachkundige Bediener der modernen Arbeitsgeräte wichtiger denn je. Kraftvolle Maschinen, ausgestattet mit elektronischen Steuerungen, erfordern gut ausgebildete, konzentrierte und zuverlässige Mitarbeiter.

Die Beanspruchung durch belastende körperliche Arbeit nimmt im Vergleich zu früher stetig ab. Gleichwohl unterliegen viele unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter branchentypisch stärkeren Belastungen, wie sie beispielsweise durch der Witterung ausgesetzte Arbeiten im Freien oder wechselnde Einsatzorte entstehen. Mit unserer Betrieblichen Gesundheitsförderung (BGF) steuern wir dagegen. Durch eine Vielzahl an Maßnahmen und Angeboten zeigen wir, wie wichtig dem Unternehmen das Wohlergehen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist. Das gilt nicht nur für Arbeitsplätze im rauen Baustellenalltag, sondern ebenso im Verwaltungsbereich mit ergonomisch ausgestatteten Arbeitsplätzen.

*Einsatz von Walzen beim Asphalteinbau*





## Bitumen ersetzt Teer

Als Asphaltarten kommen vorwiegend Asphaltdeckschichten aus Asphaltbeton zum Einsatz. Zunehmend werden ab der Mitte des letzten Jahrhunderts die lauten Pflasterstraßen mit Asphaltbelägen überzogen oder ersetzt. Die damals noch üblichen Spike-Reifen führen in den Wintermonaten beim Asphaltbeton zu spürbaren Kornverlusten, die Asphaltdeckschicht nutzt sich regelrecht ab. Daraus entsteht der auch heute noch geläufige Begriff der „Verschleißschicht“, wenn von Asphaltdeckschichten die Rede ist.

Bis in die 1970er Jahre hinein wird im Asphaltstraßenbau noch Teer als Bindemittel im Straßenbau verwendet. Dessen umweltgefährdende Eigenschaften sind damals noch nicht bekannt.

*Straßenbauarbeiten nach dem Zweiten Weltkrieg*



*Straßenfertiger 2016 auf der BAB A2 Langenhagen-Bothfeld bei Hannover*

Die Asphaltbauweise begegnet dem Problem des übermäßigen Verschleißes mit der Splittmastixasphalt-Deckschicht, die in den 1960er Jahren entwickelt wird. Mit seiner grobkornreichen Zusammensetzung ist der Splittmastixasphalt in der Lage, der Spike-Beanspruchung gut zu widerstehen. Heute werden zahlreiche diversifizierte Asphaltarten für spezifische Anwendungszwecke angeboten.

Teer als Bindemittel findet im Verkehrswegebau seit langem keinen Einsatz mehr. Wegen seiner umweltgefährdenden Inhaltsstoffe wird er seit den 1970er Jahren zunehmend durch Bitumen ersetzt. Die Schonung der Umwelt und der Schutz der arbeitenden Menschen treten immer mehr in den Vordergrund. Aktuell engagiert sich die Asphaltbranche vor allem zu den Themen Verkehrssicherheit (Griffigkeit) und Lärmvermeidung.





*Gussasphalteinbau in den 1950er Jahren*

## Arbeitserleichterung beim Gussasphalteinbau

Gussasphalt hat nicht nur in Deutschland eine lange Tradition. KEMNA kann auf langjährige Erfahrungen mit der Herstellung und Verarbeitung von Gussasphalt blicken.

Bis Anfang der 1950er Jahre wurde auf schmalen wie auf breiten Straßen Gussasphalt immer nur von Hand gespachtelt. 1953 verlegt KEMNA mit einem auf dem Werkplatz in Tempelhof selbst entwickelten Gerät auf der AVUS in Berlin zum ersten Mal maschinell Gussasphalt. In den Folgejahren bringt KEMNA bei zahlreichen Autobahn-Neubauten den Gussasphalt zum Einsatz, beispielsweise 1957/58 auf der Autobahn Frankfurt-Nürnberg. KEMNA spezialisiert sich auf die Asphaltbauweise, aber vor allem dem maschinellen Einbau von Gussasphalt gibt KEMNA wichtige Impulse.

Dies führt nicht nur zu technisch besseren Einbauergebnissen. Auch die körperliche Belastung für das ausführende Personal nimmt beim maschinellen Einbau erheblich ab.

Neben Gussasphalt haben sich heute hochwertige Asphaltbetone, Splittmastixasphalte und auch Drainasphalte einen hohen Stellenwert erworben. Sie gehören ebenso wie etwa Dünne Schichten im Heißeinbau auf Versiegelung (DSH-V) zu den KEMNA-Domänen. Gussasphalt gilt als der langlebigste Asphalt für Deckschichten. Heute wird er auf Straßen mit modernen Einbauböhlen weitgehend mechanisiert hergestellt. Die größte Einbaubohle im Gerätebestand bei KEMNA deckt Einbaubreiten bis zu 14,50 m ab.

So können Fahrbahnquerschnitte von Autobahnen mit drei Fahrstreifen und einem Standstreifen je Richtungsfahrbahn fugenlos belegt werden.

Im Vergleich zum früheren Gussasphalteinbau ist dies mit wesentlich weniger Personal möglich, und die dabei auszuführende körperliche Arbeit ist um ein Vielfaches weniger beschwerlich geworden.

Die Technisierung schreitet unaufhörlich voran. Maschinen und Geräte werden weiterentwickelt, effizienter und bedienungsfreundlicher. An diesen Entwicklungen sind Fachleute der Unternehmensgruppe kontinuierlich beteiligt. Für KEMNA bleiben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als wichtigster Erfolgsfaktor im Mittelpunkt.

*Moderne Gussasphalt-Einbaubohle auf der BAB A20 in voller Breite*





## Erfolgsfaktor Mensch

Der langfristige Erfolg eines Unternehmens ist längst nicht mehr nur von Basisfaktoren abhängig wie beispielsweise dem Zugang zu hochwertigen Rohstoffen oder der technischen Qualität der Betriebsmittel.

Mehr denn je bilden loyale sowie leistungsfähige und leistungsbereite Mitarbeiter den Schlüssel zum Erfolg. Unser Ziel ist es, unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in ihrem Arbeitsumfeld bestmöglich zu unterstützen und damit auch zu motivieren.

Fachliche Qualifikationen, geschaffen durch umfangreiche Aus- und Weiterbildung in allen Bereichen des Unternehmens, führen nicht nur zu hohem Engagement unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Sie sind auch wesentlicher Erfolgsfaktor dafür, weiterhin eines der wettbewerbsfähigsten Unternehmen unserer Branche zu sein.

*Eine starke Truppe: Mitarbeiter aus dem Steinbruch Unterberg*







↑  
Konzentrierter Einsatz mit  
anspruchsvoller Gerätetechnik

Die Qualität unserer Straßen hat seit den Gründertagen und dem Beginn der Automobilisierung enorm zugenommen. Aufgrund der ständig steigenden Anforderungen an unsere Verkehrswege muss das auch so sein. Nachdem Julius Kemna mit einem Mitarbeiter in seinem Betrieb angefangen hat, wächst deren Anzahl über anderthalb Jahrhunderte. Als Julius Kemna 1898 stirbt, hat er 105 Mitarbeiter. 2017 beschäftigt die Unternehmensgruppe rund 1.900 gut ausgebildete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, um den steigenden Anforderungen im Markt gerecht zu werden.

Dabei spielt auch die Ausbildung von Berufseinsteigern und Nachwuchsführungskräften eine bedeutende Rolle für KEMNA. Im Jahre 2016 waren insgesamt über hundert Auszubildende in unseren Niederlassungen und Beteiligungsgesellschaften im gewerblichen, technischen oder kaufmännischen Bereich beschäftigt. Ob in den Baubetrieben, in den Asphaltspalt-Werken oder in der Rohstoffgewinnung – sie alle genießen eine umfassende und hochwertige Ausbildung. Darüber hinaus bietet KEMNA Dualstudenten die Möglichkeit, ihr im Hochschulstudium erlerntes Fachwissen in fest integrierten Praxiseinsätzen anzuwenden und zu vertiefen. Ebenso gehört die Förderung von Jungbauleitern, technischen oder kaufmännischen Trainees sowie Werkstudenten zur Zukunftsgestaltung des Unternehmens.

So wie wir unsere Herstellungsprozesse und -verfahren stetig optimieren und weiterentwickeln, so schätzen wir auch den Kompetenzaufbau und die damit verbundene Zufriedenheit unserer Belegschaft als wichtigen Erfolgsfaktor für das Unternehmen.

Instandsetzung eines großflächigen  
Parkdecks in Köln >



In Teamarbeit wurde diese  
Aufgabe bestens bewältigt >





Im Hause KEMNA bildet der respektvolle und partnerschaftliche Umgang mit allen Kolleginnen und Kollegen einen festen Bestandteil der Unternehmenskultur.

Als erfolgreiches Familienunternehmen steht KEMNA nach innen für eine präzise und Argumenten zugängliche Leitung, für kurze Entscheidungswege und für einen lösungsorientierten Diskussionsstil.

Aber auch nach außen wollen wir deutlich machen, dass es bei KEMNA fair, respektvoll und partnerschaftlich zugeht. Aus diesem Grund haben wir unsere Mitgliedschaft beim EMB-Wertemanagement Bau e. V. registrieren lassen und ein Wertemanagementsystem eingeführt, das in 2014 erstmals erfolgreich auditiert wurde.

*Facharbeiter im modern ausgestatteten Radlader im Steinbruch Unterberg*



*Langjährige und zufriedene Mitarbeiter sind für KEMNA wichtig und wertvoll*



Das bedeutet, dass wir uns in allen unseren geschäftlichen Handlungen von den folgenden Grundwerten leiten lassen:

- Alle unsere geschäftlichen Handlungen führen wir grundsätzlich so aus, dass sie geltendem Recht und Gesetz entsprechen.
- Wir unterwerfen uns ganz selbstverständlich den Grundregeln des fairen Wettbewerbs.
- Unser Verhalten ist stets geleitet vom Grundsatz der Redlichkeit.
- Wir streben partnerschaftliche Beziehungen an. Im Umgang mit allen Beteiligten verhalten wir uns offen, fair und stets integer.
- Wir treten allen Personen und Institutionen, mit denen wir in unserem Geschäftsleben zu tun haben, und auch unserer Umwelt mit Respekt gegenüber. Die Schonung unserer Umwelt und unserer Ressourcen ist für uns wichtig.

## Daumen hoch für KEMNA



**Orhan Yaglidere,  
Mischmeister ASPA**

„Ich bin über die Jahre mit KEMNA richtig verwachsen. Sie ist wie eine zweite Familie für mich.“



**Kay-Uwe Gendreizig,  
Polier, ZN Hamburg**

„Wer Leistung zeigt, hat einen sicheren Arbeitsplatz! KEMNA ist sehr sozial aufgestellt und gut strukturiert. Das Arbeitsklima könnte nicht besser sein, denn das Verhältnis zu Kollegen und Bauleitern ist sehr kollegial und lobenswert. Sehr gut finde ich es, dass man, wenn man Leistung zeigt, auch entsprechende Entwicklungsmöglichkeiten hat.“



**Dirk Sieger,  
Mischmeister, ASW Kamen-Heeren**

„Seit über 25 Jahren bin ich jetzt bei KEMNA. Abwechslungsreiche Tätigkeiten, toller Kollegenkreis, ausgezeichneter Erfahrungsaustausch zwischen den Betrieben – da macht die Arbeit richtig Spaß.“



**Georgios Mourtos,  
Facharbeiter, Fa. Niermann**

„Ich arbeite schon seit 1989 gerne für KEMNA, weil das Betriebsklima super ist und man leistungsgerecht entlohnt wird. Auch herrscht ein freundlicher und fairer Umgang mit den Vorgesetzten.“



**Dipl.-Ing. Susanne Thode,  
Kalkulatorin, ZN Hamburg**

„Seit zwei Jahren bin ich bei KEMNA und schätze insbesondere die funktionierende Zusammenarbeit innerhalb des Teams. Ich freue mich, als Teil eines so zielorientierten und motivierten Kollegenkreises zum Erfolg der KEMNA beitragen zu können.“



**Walter Arnold, Rentner,  
ehemaliger Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats**

„150 Jahre Firmengeschichte: Das ist nicht einfach ein Phänomen, sondern das Ergebnis gegenseitiger Wertschätzung und Anerkennung der Leistung aller. Zusätzlich bedarf es noch Fleiß und ehrlicher Arbeit. Ein gutes Gefühl, wenn man daran mitwirken durfte.“



**Rosimer Cabaça,  
Auszubildende Kauffrau für Büromanagement**

„Wegen des offenen und ehrlichen Umgangs miteinander und weil ich eine qualitativ hochwertige Ausbildung genieße, bin ich gern bei KEMNA. Ich würde KEMNA jedem weiterempfehlen!“



**Lutz Dargatz,  
Schachtmeister, ZN Wernigerode**

„Seit über 25 Jahren arbeite ich bei KEMNA. Ich fühle mich hier unter anderem deshalb wohl, weil Leistung bei KEMNA geachtet wird.“



# ERFOLGE



*Von der Rohstoffgewinnung bis zum Verkehrswegebau –  
die Bündelung der KEMNA-Kompetenzen führt zum Erfolg.*





## Stark und kompetent

Von einem Zwei-Mann-Betrieb vor 150 Jahren zur etablierten Unternehmensgruppe heute: KEMNA blickt mit Stolz zurück auf das Erreichte und mit Optimismus in die Zukunft.

In den zurückliegenden Jahrzehnten ist eine starke Unternehmensgruppe entstanden, die hohes Leistungsvermögen und Kompetenz in allen Wertschöpfungsstufen des Verkehrswegebbaus vereint. Das Wachstum des nach dem Zweiten Weltkrieg fast völlig am Boden liegenden Unternehmens erfolgte auf solidem finanziellen Fundament. Ziel der Unternehmenspolitik war und ist Unabhängigkeit in finanzieller Hinsicht sowie auf der Beschaffungs- und Absatzseite. Auf diesen Faktoren und auf der mittelständischen Struktur, die trotz des Wachstums der Unternehmensgruppe erhalten blieb, beruht der Erfolg von KEMNA. Basis dieser Entwicklung bildet ein stabiler Gesellschafterkreis, der der Tradition verbunden und von seiner Beteiligung am Unternehmen überzeugt ist.

KEMNAs Stärken liegen vor allem in seiner vertikalen Struktur. Von der Rohstoffgewinnung in Steinbrüchen und Kieswerken über die Produktion von Asphaltmischgut bis zur Bauausführung ist KEMNA auf allen Wertschöpfungsstufen des Verkehrswegebbaus vertreten.

In der Bausparte umfasst die Leistungspalette der eigenen Betriebe und Beteiligungsgesellschaften den Asphaltstraßenbau und den Betonbau in Spezialgewerken sowie den Pflasterbau zur Flächenbefestigung. Weitere Stärken liegen im Erd-, Kanalisations-, Deponie- und Bahnbau. KEMNA verfügt gleichfalls über großes Know-how und Kapazitäten zur Ausführung von Bauwerksinstandsetzungsarbeiten sowie in der Herstellung von Ortbetonschutzwänden.

In der Sparte Asphaltproduktion stellt KEMNA Mischgüter aller Arten und Sorten sowohl für die zur Unternehmensgruppe gehörenden Baubetriebe als auch für den Markt her. An zentralen Standorten werden Anlagen zur Modifikation von Straßenbaubitumen zu polymervergüteten Bindemitteln betrieben.



← Arbeiten im Steinbruch



← ASW Nordhausen

Asphalteinbau →



Die Sparte Rohstoffgewinnung umfasst die Produktion von gebrochener und ungebrochener Gesteinskörnung in Steinbrüchen und Kieswerken. Es werden sämtliche Produkte gemäß den einschlägigen Vorschriften des Verkehrswege- und Wasserbaus angeboten.

Selbstverständlich unterliegen alle von KEMNA hergestellten Produkte zertifizierten werkseigenen Produktionskontrollen nach den aktuellen europäischen Regelwerken sowie freiwilligen regelmäßigen Güteüberwachungen.

Der über lange Jahre erarbeitete und aufrechterhaltene gute Ruf des Unternehmens und seine Attraktivität als Arbeitgeber sind die Voraussetzungen dafür, gut ausgebildete und unternehmerisch denkende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu gewinnen und zu halten. KEMNA ist aktiv an der Gestaltung technischen Fortschritts beteiligt. Bei der Entwicklung der Maschinenteknik arbeiten wir eng mit den Herstellern zusammen. KEMNA-Fachleute sind aktiv in regelwerksgebenden Gremien vertreten.

Als mittelständisch geprägtes Familienunternehmen bestehen in der Unternehmensgruppe kurze Entscheidungswege. Sie sind Voraussetzung für die erforderliche Flexibilität, wenn es darum geht, Trends zu erkennen und Chancen zu nutzen sowie diese im Wandel des Marktes umzusetzen.



1867  
1900  
1925  
1950  
1975  
2000  
2017

ERFOLGE

# BAUBETRIEBE



Gänsemarkt in Hamburg



## Immer auf dem neuesten Stand

Von der Bundesautobahn bis zur Dorfstraße, von Flugbetriebsflächen bis zu Bahnbauprojekten, von Spezialflächen für die Logistikbranche oder der stationären Industrie bis zur Instandsetzung von Bauwerken für die öffentliche Hand oder private Kunden: Neben sämtlichen standardisierten Bauweisen werden von uns Spezialbauweisen und Sonderprodukte auch aus Eigenentwicklungen im Markt angeboten.

Ein moderner, leistungsstarker und gut gepflegter Maschinenpark ist Voraussetzung, um Qualitäts-, Zeit- und Kostenvereinbarungen einzuhalten. Wir sorgen bei unserem Maschinenpark stets für eine frühzeitige Erneuerung, um unsere Ausrüstung immer auf dem neuesten Stand der Technik zu halten und um maschinen- und gerätetechnische Entwicklungen von Anfang an aktiv zu begleiten.

Mit der Erfahrung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, mit unserem Bestand an modernen Maschinen und mit unserem hohen Grad an Fachkenntnis und Organisation – unterstützt durch ein Qualitätsmanagementsystem nach DIN ISO 9001 – sind wir in der Lage, das Machbare auch wirklich umzusetzen. So kennen und schätzen uns unsere Auftraggeber und Partner.



Asphalteinbau in großen Breiten: Start- und Landebahn des Airbus-Flughafens Finkenwerder in Hamburg

Bedingt durch die technische Entwicklung und die Fortschreibung des Technischen Regelwerks unterliegt der Verkehrswegebau stetigen Veränderungen. Die Fachleute der KEMNA-Gruppe können einerseits auf langjährige Erfahrungen in der Rohstoffgewinnung, der Baustoffproduktion und in der Bauausführung zurückgreifen.

Andererseits sind sie selbst in Fragen der technischen Entwicklung innovativ und damit auch in der Gremienarbeit aktiv.

Nicht nur die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten von Asphalten aller Art, auch spezielle Bauverfahren sind Teil der breiten Leistungspalette.



Vorsprüheinrichtung am DSH-V-Fertiger beim Einbau eines PA 8

Herstellung von Ortbetonschutzwänden auf der BAB A7 durch VSB infra





## Breites Spektrum

Die KEMNA-Gruppe verfügt in ihrer Kernkompetenz über eigene Baubetriebe sowie über baubetriebliche Beteiligungen in fast allen deutschen Bundesländern. Mit den jeweils geeigneten Techniken realisiert KEMNA nahezu alle Bauaufgaben im Verkehrswegebau und dazugehörigen Spezialgewerken. Oberste Priorität haben dabei die Kundenzufriedenheit, kostengünstige Herstellung sowie langlebige Bauprodukte. Beispielsweise gehören Offenporige Asphalte (OPA), auch Drainsphalte genannt, mit ihren lärmreduzierenden und wasserabführenden Eigenschaften in das Leistungsspektrum von KEMNA. Ebenso führen die KEMNA-Dünnschichtbeläge zur nachhaltigen Reduzierung von Lärmemissionen und garantieren einen zügigen Baufortschritt. In dem speziellen DSH-V-Verfahren wird die Griffigkeit der Fahrbahnen dauerhaft verbessert, es entsteht ein hervorragender Schichtenverbund, und die überbauten Fahrbahnbefestigungen werden versiegelt. Auch spezielle Fahrbahnübergänge (z. B. aus Asphalt), mit denen Längenänderungen an Brückenbauwerken aufgenommen werden, dienen der Reduzierung von Lärm im Straßenverkehr.

*Einbau von Drainsphalt PA 8 auf der BAB A2 bei Hannover in 2016*



*Einbau einer Kompakten Asphaltbefestigung auf dem Flughafen Rostock-Laage*

Seit 2007 ist der Bau Kompakter Asphaltbefestigungen in den ZTV Asphalt-StB als Regelbauweise verankert, und auch KEMNA führt Asphaltarbeiten nach diesem Verfahren im Verkehrswegebau aus. Dabei werden mit zwei hintereinander laufenden Fertigern zwei Asphalt-schichten gleichzeitig heiß auf heiß und somit höchst effizient in einem Arbeitsgang hergestellt. Die Verdichtung der beiden Schichten erfolgt anschließend in einem Schritt gemeinsam. Diese Technologie ist bedingt durch den zügigen Baufortschritt nicht nur wirtschaftlich, sie bringt auch Verkehrswegekstruktionen hervor, die den zunehmenden Belastungen im deutschen Straßennetz gerecht werden. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die hohe Langlebigkeit. Sie entsteht durch die besonders stabile Verbindung zwischen Binder- und Deckschicht, die nicht nur verklebt, sondern auch miteinander verzahnt werden.

Auf dem Flughafen in Rostock Laage ist dieses Verfahren von uns zudem kombiniert worden mit dem Einbau heiß an heiß mit parallel laufenden Einbaugeräten.



## Langlebiger Gussasphalt

Mit Gussasphalt lassen sich verschiedene Anwendungen realisieren. Er wird zur Herstellung von Estrichen im Hoch- und Industriebau verwendet, dient z. B. in Verbindung mit Bitumen-Schweißbahnen der Bauwerksabdichtung und ist bestens geeignet zum Bau langlebiger Asphaltbefestigungen im Verkehrswegebau, vornehmlich auf Bundesautobahnen. Gussasphalt ist besonders standfest und alterungsbeständig. Alle Anwendungsbereiche von Gussasphalt gehören in das KEMNA-Portfolio. Mit unseren modernen Einbaubohlen sind wir in der Lage, Einbaubreiten bis zu 14,50 m zu realisieren.

*Gussasphalteinbau auf einer Talbrücke der BAB A1 bei Gerolstein*



*Umfangreiche Erdarbeiten  
auf der BAB A72* ➤



Jeder Neubau von Verkehrsflächen, aber auch viele Maßnahmen im Bestand beinhalten Erdbauleistungen. KEMNA verfügt in den Bereichen Erd-, Kanal-, Bahn- und Deponiebau über langjährige Erfahrungen und baut diese weiter aus. Mit eigenen Kapazitäten und unseren Beteiligungsgesellschaften sind wir in der Lage, das gesamte Spektrum vom Neu- und Ausbau z. B. ganzer Autobahnabschnitte bis zu kleinteiligen innerstädtischen Sanierungsmaßnahmen in hoher Qualität anzubieten und auszuführen. Grundstein hierfür sind unsere motivierten und gut ausgebildeten Mitarbeiter sowie unser großer und moderner Gerätepark.



## Bauwerksinstandsetzung

Mit hoch qualifiziertem Personal und fachlichem Know-how bietet KEMNA ganzheitliche Konzeptlösungen für die Grundinstandsetzung von Ingenieurbauwerken, speziell von Parkdecks, Parkhäusern, Tiefgaragen und Brückenbauwerken.

Darunter fallen u. a. alle Leistungen der Betoninstandsetzung und des Betonschutzes, die Abdichtung nach ZTV-ING und DIN 18195 sowie vorzugsweise Belagsaufbauten in Gussasphaltbauweisen.

Gerade in den letzten Jahren zeigt sich ein wachsender Bedarf von Instandsetzungsmaßnahmen an Brückenbauwerken. Diesem begegnen wir mit geeigneten Ressourcen und hoher Expertise aus unserer Zweigniederlassung Sonderbau West in Neuss, unserer Zweigniederlassung Bauwerksinstandsetzung Mitte in Hannover sowie unserer Beteiligungsgesellschaft Bauen im Bestand (BiB) in Hamburg.

*Abdichtungsarbeiten mit Schweißbahnverlegemaschine 2016 auf der Lennetalbrücke*



*Von 2010 bis 2016 übernahmen Fachleute der BiB Bauen im Bestand GmbH, Hamburg, das Grundinstandsetzungsprogramm an der Hamburger Köhlbrandbrücke*



1867  
1900  
1925  
1950  
1975  
2000  
2017

ERFOLGE

# ASPHALTSPLITT- WERKE



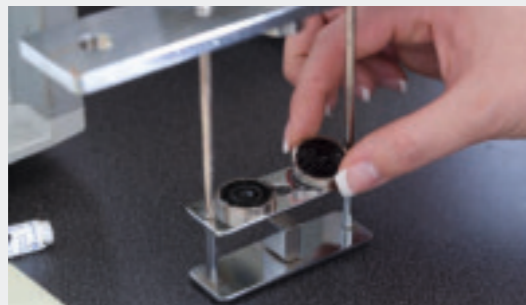
AMD Asphaltmischwerk Düsseldorf, Werk Neuss



## Viele Standorte, hohe Flexibilität

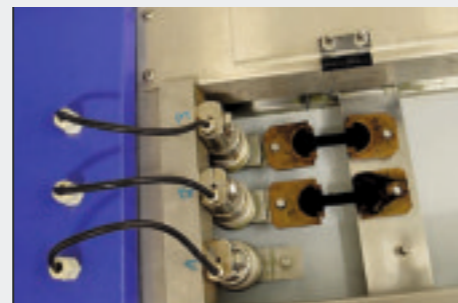
Höchste Qualität der Asphaltmischungen, technische Innovationen, qualifizierte Beratung der Abnehmer, Bedienung aller Kunden auch mit kleinen Mengen – das sind die Ziele, die KEMNA in ihrem Betriebszweig Mischgutproduktion verfolgt. Ständiges Streben nach der Erreichung dieser Zielsetzungen bildet die Basis für den Erfolg der Asphaltspplitt-Werke des Unternehmens.

KEMNA betreibt an dreizehn Standorten in Deutschland eigene Asphaltspplitt-Werke. An neun weiteren Standorten wird Asphaltmischgut in Betrieben von Beteiligungsunternehmen hergestellt. Dank der modernen Mischanlagentechnik kann den Anforderungen eines hohen Mengenbedarfs an Asphalt entsprochen und auch eine breite Palette verschiedenster Asphaltprodukte hergestellt werden. Um Produkte für die unterschiedlichsten Nutzungen zu produzieren, werden die Ausgangsstoffe – insbesondere Gesteinskörnungen, Bitumen und gegebenenfalls Additive – nach jeweils unterschiedlichen Rezepturen miteinander vermischt. In den labortechnischen Erstprüfungen werden vorher die genauen Bestandteile festgelegt und dokumentiert. Die KEMNA-Mischanlagen werden mit komplexen elektronischen Steuerungsanlagen betrieben, mit denen die festgelegten Asphaltrezepturen zielgenau zu den herzustellenden Produkten gemischt werden.



◀ Ring- und Kugelversuch zur Prüfung der Bitumen-Eigenschaften

▶ Ermittlung der Kraftduktilität an polymermodifiziertem Bitumen



▲ Doseurband im Asphaltspplitt-Werk





*Asphaltpflit-Werk der ASPA in Hamburg-Altona*



*Radlader der AMD in Neuss vor Zeltdachhalle zur Trockenlagerung von Rohstoffen*

Im Asphaltpflit-Werk der ASPA GmbH in Hamburg-Altona werden beispielsweise über 300 solcher Erstprüfungen vorgehalten – einerseits, um die zahlreichen Anforderungen für die verschiedensten Verwendungszwecke zu erfüllen, und andererseits, um den unterschiedlichen Anforderungen aus den länderspezifischen Regelwerken in den von hier aus bedienten Märkten Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen genügen zu können. Aber auch die Herstellung von polymermodifiziertem Bitumen (PmB) findet in diesem Hamburger Betrieb statt. Die verschiedenen Sorten der Produktgruppe Aspaflex gelangen einerseits für die Asphaltproduktion am Hamburger Standort zum Einsatz und werden andererseits an Asphaltmischanlagen der Gruppe sowie auch an Dritte geliefert. Geringere Tankkapazität bei der Bevorratung der Bitumensorten und erhöhte Produktionsflexibilität im eigenen Betrieb sind nur zwei der vielen Vorteile, die dieser Betriebszweig für die Asphaltproduktion in Hamburg selbst mit sich bringt. Asphalt ist ein in hohem Maße umweltfreundlicher Baustoff. Er wird zum Beispiel auch bei der Abdichtung von Trinkwasserbecken eingesetzt und kann zu hundert Prozent wiederverwendet werden.



*Asphaltpflit-Werk Walle bei Bremen*



# STEINBRÜCHE

*Hartsteinwerk Unterberg*





Die Gewinnung von Gesteinskörnung ist eine der Stärken innerhalb der KEMNA-Gruppe. Im Harz werden von KEMNA zwei Steinbrüche betrieben: das Diabaswerk Huneberg südlich von Bad Harzburg und das Hartsteinwerk Unterberg mit seinem Grauwackevorkommen nördlich von Nordhausen. Weiter werden an drei Gewinnungsstätten hochwertige Gesteinskörnungen über die Beteiligungsgesellschaft Mitteldeutsche Baustoffe GmbH nordwestlich von Leipzig produziert. In Nordrhein- Westfalen ist die Steinbruch Lasbeck GmbH mit ausgezeichnetem Grauwackevorkommen bei Iserlohn ansässig. An der Ancandra Trans S. R. L., die im rumänischen Jidovina einen kleineren Steinbruch betreibt, ist KEMNA mehrheitlich beteiligt.

Die hervorragenden Eigenschaften dieser Gesteine entsprechen den hohen Qualitätsanforderungen unseres Unternehmens. Unsere Gesteine werden eingesetzt in der Asphalt- und Betonherstellung, als Unterbaumaterial für den Straßen- und Gleisbau, als Schotterbett im Gleisbau, zur Sohl- und Böschungssicherung von Gewässern, als Bodenaustausch, für den land- und forstwirtschaftlichen Wegebau, im Garten- und Landschaftsbau sowie als besondere Gestaltungselemente.

Der Huneberger Diabas ist ein harztypisches Gestein vulkanischer Genese. Es zeichnet sich durch große Härte und Zähigkeit aus. Das Vorkommen wurde ursprünglich freigelegt und aufgefahren, um Materialien für den Bau der Okertalsperre zu gewinnen. Bedingt durch die steigenden Anforderungen des Verkehrswegebbaus ab Mitte der 1970er Jahre und aufgrund der hervorragenden Eigenschaften des Gesteins wird es ab diesem Zeitpunkt auch für den Straßenbau aufbereitet.

*Aufgehaldete Gesteinskörnung im Diabaswerk Huneberg*





Hartsteinwerk Unterberg nördlich von Nordhausen



Materialtransport im Hartsteinwerk Unterberg

Die Grauwacke vom Unterberg wird schon seit über 100 Jahren aus dem Vorkommen gewonnen. Dabei handelt es sich um ein sehr altes Sedimentgestein. Die besonders guten Eigenschaften bezüglich seiner Polierresistenz sind inzwischen auch über die Grenzen Deutschlands hinaus bekannt. Zeugen der Gewinnung finden sich in einigen Straßenzügen der Stadt Nordhausen wieder. Die Pflastersteine der „Alten Harzstraße“ stammen aus einem alten, nicht mehr betriebenen Abbau des Unterberges.

Der Transport der Produkte aus dem Unterberg erfolgt per LKW sowie über Bahn bzw. Schiff.

In allen diesen Werken der KEMNA-Gruppe wird die Gewinnungs- und Aufbereitungstechnik ständig den steigenden Anforderungen – insbesondere auch denen des Arbeits- und Umweltschutzes – durch Modernisierungen angepasst. Der Abbau und die Klassierung der Gesteinskörnungen werden also stets mit den modernsten Aufbereitungstechniken vorgenommen. Über die hochmodernen Bahnverladungsanlagen in Bad Harzburg und Quedlinburg werden Kunden besonders wirtschaftlich und umweltverträglich aus den umfassenden Produktpaletten in ganz Deutschland und darüber hinaus bedient.



# KIESWERKE



▲  
*Kiesaufbereitung*



1867

1900

1925

1950

1975

2000

2017

Es brauchte die Kraft mehrerer Eiszeiten, damit aus Festgestein im Zuge der Erosion Lagerstätten mit Sand und Kies entstehen konnten, die wir heute als natürliche Gesteinskörnungen hauptsächlich für den Beton- und Straßenbau abbauen.

In neun Kiesgewinnungsstätten, betrieben von der Beteiligungsgesellschaft Mitteldeutsche Baustoffe GmbH (MDB), werden ungebrochene Gesteinskörnungen nach den gültigen einschlägigen Vorschriften hergestellt. Die MDB, an der KEMNA über die K + P Beteiligungsgesellschaft seit 1990 mehrheitlich beteiligt ist, beliefert selbst weit entlegene Abnahmestellen – z. B. in Norddeutschland – über die Bahnverladung in Quedlinburg. Auch bei der Errichtung des Citytunnels in Leipzig wirkte die MDB durch Lieferung verschiedener Gesteinskörnungen mit. Die Materialien stammten aus den Werken Rehbach, Wallendorf und Kleinpösna.



Im Kieswerk Laußig kommt ein schwimmender Greiferbagger zum Einsatz

Eimerkettenbagger im Kieswerk Wörzig





Besonderes Augenmerk liegt auf der bereits vor dem Abbau festgesetzten Nachnutzung der ausgekiesten Flächen. Vorrangig werden dabei Ansprüche des Naturschutzes erfüllt. Nach Beendigung der Gewinnungstätigkeit entstehen geplante Biotoplandschaften, die im Wesentlichen der Natur und Erholung dienen sollen. Gelungenes Beispiel dafür ist unsere ehemalige Produktionsstätte in Wallendorf, in der sich eine schützenswerte Flora und Fauna entwickelt hat.



Klassierung von Gesteinskörnung

Kieswerk Wörbzig





## Umweltschutz

Bei unseren Tätigkeiten haben wir naturgemäß Konflikte mit unserer Umwelt. Wir sind uns der Verantwortung gegenüber unserer Umwelt bewusst und handeln dementsprechend. Renaturierungsmaßnahmen für Steinbrüche und Kieswerke schaffen neue Lebensräume für Flora und Fauna. Die Anforderungen der Technischen Anleitungen zur Reinhaltung der Luft und zum Schutz gegen Lärm werden von uns nicht nur erfüllt, sondern in aller Regel weit unterschritten. Mit Bahnverladungen oder Hafenumschlagsplätzen verlagern wir Verkehr so weit wie möglich von der Straße auf die Schiene bzw. Wasserstraße. Im Verkehrswegebau sorgen wir insbesondere durch sparsamen Materialeinsatz, bewussten Umgang mit gebrauchten Baustoffen und der Wiederverwendung als Recyclingmaterial für einen schonenden Umgang mit den Ressourcen. KEMNA-Niederlassungen und -Beteiligungsgesellschaften verfügen über ein zertifiziertes Energiemanagement. Durch vorausschauendes Handeln kann ein verantwortungsbewusster Umgang mit der Umwelt auch mit wirtschaftlichen Erfordernissen in Einklang gebracht werden.

### Renaturierung nach Abbautätigkeiten

In unserem Diabaswerk Huneberg im Harz wird ab etwa 2030 ein wechselfeuchtes Biotop mit einem neuen See und Steilwänden entstehen, wo Flora und Fauna rekultiviert werden. Dieses bietet dann einen Rückzugsort für selten gewordene Tierarten sowie hervorragende Lebensbedingungen für die dort beheimatete Pflanzenwelt. Die Anlage des Kieswerkes Wallendorf der MDB ist bereits weitgehend zurückgebaut. Die Rekultivierungsarbeiten erfolgen schrittweise nach den Vorgaben eines genehmigten Rekultivierungs- bzw. Abschlussbetriebsplanes. Verschiedene Bereiche des ehemaligen Kiesabbaus haben bereits heute den Status eines Naturschutzgebietes.



Renaturierte Flächen im Umfeld des ehemaligen Kieswerkes Wallendorf  
der Mitteldeutsche Baustoffe GmbH



Bahnverladung Quedlinburg

### Verkehrsverlagerung auf die Schiene

In 2004 hat KEMNA im Kurort Bad Harzburg eine Anlage zur Verladung der im nahegelegenen Diabassteinbruch produzierten Gesteinskörnungen auf die Bahn in Betrieb genommen. Hier werden Züge mit 2.000 Tonnen und mehr Fassungsvermögen beschickt. Der Bahntransport vermindert den LKW-Verkehr auf unseren Straßen. Die durchgeführten Maßnahmen zur Staub- und Lärmvermeidung sind vorbildlich.

Auch in Quedlinburg wird eine Bahnverladestation betrieben. Dort werden Materialien umgeschlagen, die aus den MDB-Betrieben Harzer Grauwacke Rieder und dem Bode-Kieswerk Dittfurt stammen. Beide Abbaustätten liegen jeweils nur rund 10 km von der Bahnbeladung entfernt. So werden Transporte auf der Straße reduziert.





*Bahnumschlagsanlage der ASPA GmbH in Hamburg-Altona*

Da in Norddeutschland kaum Vorkommen zur Herstellung von Gesteinskörnungen für den Bau anstehen, werden diese Materialien in der Regel über weite Entfernungen antransportiert. Hierbei umfasst unsere Leistung den Bahnumschlag selbst, die Zwischenlagerung des Materials sowie den Transport kleiner und großer Mengen zum Kunden. Die günstige Autobahnanbindung unserer Bahnumschlagsanlage in Hamburg zur BAB A7 gewährleistet einen effizienten und umweltschonenden Weitertransport zum Bestimmungsort.

Unsere Umschlagtechnik ist sowohl für Baggerentladung als auch für Bandentladung bei selbstentladenden Waggons konzipiert. Wir erreichen Umschlagleistungen von bis zu 400 t/h. Es wird je nach Kundenwunsch direkt auf LKW verladen oder zunächst z. B. in der Siloanlage mit drei Hochsilos á 500 t Kapazität zwischengelagert. Eine LKW-Waage mit Wiegeterminal ist unterhalb der Siloanlage installiert. Für die längerfristige Schüttgutlagerung stehen zehn offene, durch Stellwände getrennte Boxen und zusätzliche Haldenflächen mit einer Gesamtkapazität von mehr als 20.000 t zur Verfügung. Mit dieser Anlagentechnik und -logistik leisten wir einen erheblichen Beitrag zur Begrenzung des Güterverkehrs auf der Straße und damit zur Reduzierung des Schadstoffaufkommens durch den straßengebundenen LKW-Verkehr.

*Siloanlage mit Förderbandanlage zur Boxenbeschickung*





## Hochwertige Wiederverwendung von Ausbausphalt



◀ *Asphaltschollen*



◀ *Recycling-Granulator*



◀ *Aufbereitetes RC-Material*

Rund 15 Mio. Tonnen ausgebaute Asphalt fallen in Deutschland jährlich an, hinzu kommen jedes Jahr mehrere Mio. Tonnen Betonabruch. Wir sehen dieses Aufkommen als hochwertiges Rohstoffvorkommen und stellen aus diesem Material standardisierte Produkte für die Wiederverwendung her.

Der durch Aufbruch schollenartig oder durch Fräsen in grober Körnung vorliegende Ausbausphalt wird – beispielsweise bei der ASPA in Hamburg – unter Einsatz eines Recycling-Granulators auf gewünschte Korngrößen heruntergebrochen, klassiert und sortenrein nach Korngrößen, Bitumengehalten und -sorten getrennt gelagert. So kann er werterhaltend geeigneten neuen Asphaltmischungen zugesetzt werden. In Fachverbänden arbeiten wir gemeinsam mit den Behörden, mit Forschungsinstitutionen und unseren fachlich engagierten Mitbewerbern für umweltfreundliche Verbesserungen.

In unmittelbarer Nähe des Asphaltmischwerkes Düsseldorf (AMD), Werk Neuss, haben wir einen Recycling-Umschlagplatz entwickelt. Heute betreibt das AMD auf diesem Areal gemeinsam mit der Beteiligungsgesellschaft AMIRO GmbH einen Brecher sowie eine Dreidecksiebzanlage.

Die Intensivierung des RC-Managements ist heute einerseits ein wesentlicher Faktor zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit in dem stark umkämpften Asphaltmarkt. Andererseits zeigt sich auch hier die wertschöpfende Unterstützung des Wiederverwendungsgebots zur Schonung natürlicher Ressourcen.

*Aufhaltung aufbereiteter Recycling- Baustoffe mit Bandabsetzer zur Trockenlagerung in Zeltdachhalle*





## Hybridtechnik im KEMNA-Fuhrpark

In der Pinneberger KEMNA-Hauptverwaltung steht seit geraumer Zeit ein PKW mit Hybridantrieb zur Verfügung, zu erkennen am „E“ auf dem Nummernschild. Seit September 2016 sind neben diesem auch andere hybridbetriebene Fahrzeuge in der KEMNA-Dienstwagenordnung zu finden. Passend dazu sind auf dem Parkplatz der Hauptverwaltung bereits Stromtankstellen errichtet. Bei allen Bestands- und Neubauvorhaben in der KEMNA-Gruppe wird die Errichtung solcher Stromtankstellen mit vorgesehen. KEMNA lässt den Zug der Zeit nicht an sich vorüberziehen, sondern ist vorn mit dabei, wenn es um die Berücksichtigung von Umweltbelangen und Fragen der Energieeffizienz geht.





## Die KEMNA-Gruppe – Kompetenzen vereint

### Betriebe der KEMNA BAU Andreae GmbH & Co. KG und Beteiligungsgesellschaften

#### Baubetriebe im Verkehrswegebau

- BiB Bauen im Bestand GmbH, Hamburg
- Gehrken Straßen- und Tiefbau GmbH & Co. KG, Dortmund
- Hermann Niermann Nachf. GmbH, Neuss
- KEMNA BAU Ost GmbH & Co. KG, Leipzig, mit ZN Berlin/Brandenburg und Außenstelle Dresden
- KEMNA Schwerin Tief- und Straßenbau GmbH, Conrade
- Tesch Straßenbau GmbH & Co. KG, Schkeuditz
- Via Solutions Nord GmbH & Co. KG, Nützen
- Via Solutions Nord Service GmbH & Co. KG, Nützen
- Via-Bau Südwestfalen GmbH, Bad Laasphe
- VSB infra GmbH & Co. KG, Dortmund
- ZN Bauwerksinstandsetzung Mitte, Braunschweig
- ZN Gussasphalt Nord, Hamburg
- ZN Hamburg
- ZN Hannover mit Außenstelle Braunschweig
- ZN Lübeck mit Außenstelle Wapelfeld
- ZN Neuss
- ZN Nordhausen
- ZN Ostwestfalen-Lippe, Bad Salzuflen
- ZN Projekte Mitte, Hannover
- ZN Projekte West, Gelsenkirchen
- ZN Sonderbau West, Neuss
- ZN Wernigerode

#### Asphaltpfitt-Werke

- AMD Asphaltmischwerk Düsseldorf, Werk Neuss
- ASPA GmbH, Hamburg
- ASW Anderten, Hannover
- ASW Braunschweig
- ASW Gernrode
- ASW Hagen-Vorhalle
- ASW Haverlah
- ASW Hohe Lieth, Cuxhaven
- ASW Kamen-Heeren
- ASW Leipzig
- ASW Münchhof, Seesen
- ASW Nordhausen
- ASW Walle, Verden
- ASW Wansleben, Seegebiet Mansfelder Land
- DAM Delitzscher Asphalt-Mischwerk GmbH, Delitzsch
- NAM Nordharz Asphalt-Mischwerke GmbH & Co. KG, Wegeleben
- VAM Vereinigte Asphalt-Mischwerke GmbH & Co KG, Büdelsdorf, mit:
  - Mischwerk Glüsing
  - Mischwerk Langhagen
  - Mischwerk Lübeck
  - Mischwerk Poyenberg
  - Mischwerk Wismar
  - Mischwerk Zarrentin

#### Steinbrüche

- Ancandra Trans S. R. L., Turda, Rumänien
- Diabaswerk Huneberg, Bad Harzburg
- Hartsteinwerk Unterberg, Harztor
- MDB Mitteldeutsche Baustoffe GmbH, Sennowitz, mit:
  - Edelsplittwerk Schwerz, Landsberg
  - Harzer Grauwacke Rieder und Bahnverladung, Quedlinburg
  - Petersberger Quarzporphyr
- Steinbruch Lasbeck GmbH, Iserlohn

#### Kieswerke

- MDB Mitteldeutsche Baustoffe GmbH, Sennowitz, mit:
  - Kieswerk Bode Kieswerk Dittfurt
  - Kieswerk Kleinpösna
  - Kieswerk Löberitz
  - Kieswerk Rehbach
  - Kieswerk Schladebach
  - Kieswerk und Bahnverladung Laußig
  - Kieswerk Wallhausen (SKW / MDB Sangerhäuser Kieswerke GmbH)
  - Kieswerk Wörbzig
  - Sandgrube Köplitz
  - Unstrut Kieswerk Oldisleben

#### Transportbetriebe

- Bahnbetriebsgesellschaft Bad Harzburg GmbH
- Erdtrans Hamburg GmbH & Co. KG, Hamburg
- Malkus GmbH, Solingen
- ServiTra GmbH & Co. KG, Bad Harzburg

#### Weitere Beteiligungen

- Amiro GmbH, Wuppertal
- Linetech GmbH & Co. KG, Köln
- Straßengut GmbH & Co. KG, Leipzig

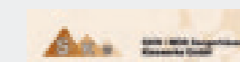
ZN = Zweigniederlassung

ASW = Asphaltpfitt-Werk



## KEMNA-Beteiligungsgesellschaften

- **Amiro GmbH, Wuppertal** (Dienstleister für Rohstoffgewinnung und Recycling)
- **Ancandra Trans S.R.L., Turda, Rumänien** (Steinbruch)
- **ASPA GmbH, Hamburg** (Asphaltproduktion, Bitumenmodifizierung, Bahnumschlag)
- **Bahnbetriebsgesellschaft Bad Harzburg mbH**
- **BiB Bauen im Bestand GmbH, Hamburg** (Bauwerkserhaltung und Bauwerksabdichtung)
- **DAM Delitzscher Asphaltmischwerk GmbH**
- **Erdtrans Hamburg GmbH & Co. KG, Hamburg** (Transporte)
- **Gehrken Straßen- und Tiefbau GmbH & Co. KG, Dortmund**
- **Hermann Niermann Nachf. GmbH, Neuss** (Asphaltarbeiten, Fräs- und Kehrdienste)
- **KEMNA BAU Ost GmbH & Co. KG, Leipzig**
- **KEMNA Schwerin Tief- und Straßenbau GmbH, Conrade**
- **Linetech GmbH & Co. KG, Köln** (Ingenieurbüro)
- **Malkus GmbH, Solingen** (Transporte)
- **MDB Mitteldeutsche Baustoffe GmbH, Sennewitz**
- **NAM Nordharz Asphalt-Mischwerke GmbH & Co. KG, Wegeleben**
- **ServiTra GmbH & Co. KG, Bad Harzburg** (Transporte)
- **SKW / MDB Sangerhäuser Kieswerke GmbH**
- **Steinbruch Lasbeck GmbH, Iserlohn**
- **Straßengut GmbH & Co. KG, Leipzig** (Herstellung und Vertrieb von Straßenbaustoffen)
- **Tesch Straßenbau GmbH & Co. KG, Schkeuditz**
- **VAM Vereinigte Asphalt-Mischwerke GmbH & Co. KG, Büdelsdorf**
- **Via Solutions Nord GmbH & Co. KG, Nützen**  
(Bau und Betrieb ÖPP-Projekt BAB A7 Hamburg-Bordesholm)
- **Via Solutions Nord Service GmbH & Co. KG, Nützen**  
(Betrieb und Unterhaltung ÖPP-Projekt BAB A7)
- **Via-Bau Südwestfalen GmbH, Bad Laasphe** (ÖPP-Projekt zur Erhaltung von Landstraßen)
- **VSB infra GmbH & Co. KG, Dortmund** (Schutzsystemen an Straßen)







KEMNA BAU  
Andreae GmbH & Co. KG

Tondernstraße 70  
25421 Pinneberg  
Telefon 04101 - 7 00 50  
Telefax 04101 - 70 05 60  
E-Mail [info@kemna.de](mailto:info@kemna.de)  
[www.kemna.de](http://www.kemna.de)

Fotos:  
K&K Media Design  
KEMNA  
MDB  
VSB infra  
ASPA  
Foto-Objekt-Design Koglin  
IdeenGut

Bildnachweis:  
Foto Seite 11 unten aus „Breslau – das Buch der Stadt“ von Georg Hallama.  
Hrsg. Verkehrsamt der Stadt Breslau, 2.Auflage. Seite 108

Layout und Satz:  
IdeenGut

Druck:  
Druckerei Hesebeck GmbH, Pinneberg

März 2017





***KEMNA. Immer eine Spur besser.***