Ausgabe 01/2014

Blickpunkt bickhardt bau

Magazin für Mitarbeiter und Freunde

- Projektentwicklung: Neues **Handelszentrum** Bebra
- Schiff Ahoi! an der runderneuerten Schleuse **Kersdorf**
- Neues **Bahnzeitalter** über Landesgrenzen hinweg
- **Erschließung:** Frankfurts boomender Stadtteil Riedberg
- Die **Wasserkuppe** erhält neues Verkehrskonzept

In dieser Ausgabe

Inhalt

04 **Seeblick: Schiff Ahoi! an der Kersdorfer Schleuse**
Nach mehr als drei Jahren Bauzeit ist die sanierte und erweiterte Kersdorfer Schleuse östlich von Berlin in Betrieb gegangen. Es ist das bislang größte Projekt im Wasserbau.

07 **Mit der Lizenz zum Abdichten: Unterwasser-Tondichtungen**
Als bundesweit eines von ganz wenigen Unternehmen ist Bickhardt Bau für die Herstellung von Tondichtungen in Wasserstraßen zertifiziert.

08 **Zwei Großbrücken und ein Damm: Lückenschluss an der B 6n bei Bernburg**
2150 Meter Ausbaustrecke, die es in sich haben: Beim Bau der B 6 n bei Bernburg/ Saale müssen besondere Aspekte des Hochwasserschutzes berücksichtigt werden.

10 **Wohnraum am Westflügel des Frankfurter Riedbergs**
Am Nordrand der Finanzmetropole Frankfurt erschließt Bickhardt Bau das letzte Quartier eines der größten und schnellsten wachsenden Neubaugebiete des Landes.

13 **Ganz großes Kino: Filmdreh auf der Bickhardt Baustelle am Riedberg**
Die Bickhardt-Baustelle auf dem Riedberg war Drehort für die neue Kinokomödie „Männerhort“. Zwei Tage filmte die Crew in der Nähe der Baumaschinen.

15 **Brückenersatzneubau am Gambacher Kreuz**
Die hohen Verkehrsbelastungen erfordern ihren Tribut: Am Gambacher Kreuz an der A5 erneuern die Bickhardt-Brückenbauer in halbseitiger Bauweise die Bauwerke.

16 **Neues Bahnzeitalter am Hochrhein: Streckenbau auf Schweizer Gebiet**
Im ICE-Tempo haben die Bickhardt-Verkehrswegebauer gemeinsam mit ihren Kollegen vom Gleisbau-Partnerunternehmen Hartung Bau die länderübergreifende Hochrheinbahn auf 12,5 Kilometern Länge zweispurig ausgebaut.

18 **Kreisverkehr aus Beton bei Neuhof: Auf besondere Belastungen ausgelegt**
Wenn es um dauerhaft belastbare Verkehrskreisel geht, dann ist Beton der Baustoff der Wahl. An der Kreisstraße 100 bei Neuhof wurde ein weiterer Betonkreisel hergestellt.

20 **Mehrgeschossiges Handelszentrum für die Eisenbahnerstadt Bebra**
Eine Baulücke wird geschlossen, ein neues Zentrum entsteht: Im Herzen der Stadt Bebra wird ein mehrgeschossiges Handelszentrum mit 7600 m² Nutzfläche gebaut.

22 **Bilderbogen – Bogenbrücken**
Die drei von der ARGE Bogenbrücken Goldisthal gebauten Großbrücken an der ICE-Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt im Thüringer Wald sind fertiggestellt.

24 **Stärkung der ländlichen Infrastruktur: Grundhafter Ausbau der K 42**
In den hessischen Sommerferien hat Bickhardt Bau die Kreisstraße 42, die einzige Zufahrtstraße in den Ludwigsauer Ortsteil Biedebach grundhaft erneuert.

26 **Wasserkuppe: Bauarbeiten auf Hessens höchstem Berg**
Neues Verkehrskonzept für die Wasserkuppe in der Rhön: Als erste Maßnahme hat die Niederlassung Fulda die Parkplatzsituation vor dem Flugsportzentrum verbessert.

28 **Erstes interkommunales Gewerbegebiet in Rheinland-Pfalz**
Vor den Toren Kaiserslauterns erschließt Bickhardt Bau das erste interkommunale Industriegebiet in Rheinland-Pfalz.

29 **Die Mitarbeiter im Mittelpunkt**
Wahl der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat, drei Fotos und ihre Geschichte sowie ein musikalisch ambitionierter Mitarbeiter, der seine eigenen Musikvideos produziert – Namen, Nachrichten und Momentaufnahmen aus der großen Bickhardt Bau-Familie.

Impressum

Herausgeber:
Bickhardt Bau AG
Redaktion: Thorsten Sindel
Industriestraße 9
36275 Kirchheim
www.bickhardt-bau.de
info@bickhardt-bau.de

Editorial

Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, liebe Freunde unseres Hauses,

kurz vor dem Jahreswechsel ist **GroKo** (die Wortschöpfung steht für Große Koalition) zum Wort des Jahres 2013 gewählt worden. Vorausgegangen war dem eine mehrwöchige Phase der Regierungsfindung, in der so manches Bauvorhaben offensichtlich (vorerst) wieder auf Eis gelegt worden ist.

Wir bewerten die Koalitionsvereinbarungen – trotz der sich abzeichnenden enormen Belastung der Rentenkassen durch Mütterrente und Frühverrentung mit 63 Jahren – im Kern als Bekenntnis zu mehr Investitionen und gegen neue steuerliche Belastungen der Bürger und Unternehmen. Jetzt kommt es darauf an, dass dieser investitionsfreundlichen Grundausrichtung in den nächsten vier Jahren Taten folgen. Den Erfolg dieser Bundesregierung werden wir an dem bekundeten Willen, die Bundesmittel für die Verkehrsinfrastruktur in den nächsten vier Jahren substanziell zu erhöhen, messen. Allerdings ist es unbefriedigend, dass sich CDU, CSU und SPD nur auf ein Sofortprogramm von 5 Mrd. Euro für vier Jahre haben verständigen können, obwohl doch der eigentliche Bedarf – von allen Parteien unbestritten – bei zusätzlichen 4 Mrd. Euro jährlich liegt.

Eine im Herbst 2013 veröffentlichte Studie des Deutschen Institutes für Urbanistik (Difu) macht auf geradezu alarmierende Weise deutlich, dass unsere Verkehrsinfrastruktur vor dem Infarkt steht: 67.000 Straßenbrücken in Deutschland sind „in einem sehr schlechten Zustand“. Etwa 10.000 Brücken müssten der Studie zufolge bis 2030 komplett ausgetauscht werden. Ob der neue Zuschnitt der Bundesministerien – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit sowie Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – mit der Trennung der Ressorts Bau und Verkehr dabei besonders hilfreich sein wird, darf aus unserer Sicht als Komplettanbieter für den Verkehrswegebau zunächst einmal mit Skepsis betrachtet werden. Die Praktikabilität dieser politischen Entscheidung muss sich zeigen.

Positiv darüber hinaus ist, dass sich die Koalition auf eine Ausweitung der Nutzerfinanzierung verständigt hat – und zwar sowohl auf die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen als auch auf die Einführung einer Pkw-Vignette. Wichtig ist aber vor allem, dass die Nettoeinnahmen aus der Nutzerfinanzierung – wie angekündigt – ohne Abstriche in die Verkehrsinfrastruktur investiert werden.

Insgesamt können wir als Bickhardt Bau zuversichtlich in die Zukunft schauen, sind wir doch als Komplettanbieter für Verkehrswegebau bestens aufgestellt für die anstehenden Projekte zum Ausbau und zur Instandsetzung unserer Verkehrsinfrastruktur.

Zeigen wollen wir Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, auch in dieser neuen Ausgabe des **Blickpunkt Bickhardt Bau** wieder einige interessante Bauprojekte, mit denen wir unseren Beitrag zur Verbesserung der Infrastruktur und damit auch der Wertschöpfungskette leisten. Klassisches Beispiel für die in der Difu-Studie thematisierten Brücken-Ersatzneubauten ist die Erneuerung der Bauwerke am Gambacher Kreuz. Mit der Inbetriebnahme der Nordkammer der erweiterten Kersdorfer Schleuse ist das bislang größte Projekt unserer Abteilung Spezialtiefbau realisiert worden. Ebenfalls in Betrieb genommen wurde die zweigleisig ausgebaute Hochrheinbahn zwischen Erzingen in Südbaden und Beringen in der Schweiz. Es ist das erste grenzübergreifende Bauprojekt unseres Unternehmen. Apropos Eisenbahn: In der Eisenbahnerstadt Bebra entsteht in Zusammenarbeit unserer Projektentwicklung, unseres Brücken- und Ingenieurbaus, unseres Tiefbaus und einem ARGE-Partner ein neues Handelszentrum. Das Projekt ist ehrgeizig, die Bauzeit von rund einem Jahr ambitioniert: Ende September sollen dort bereits die Geschäfte öffnen. Für die sich im Umbruch befindenden Stadt Bebra ist das neue innerstädtische Zentrum Takt- und Impulsgeber für eine zukunftsweisende Stärkung des Standortes Bebra.

Der gute Auftragsbestand unseres Hauses verspricht bereits heute weitere interessante Berichterstattungen von Baustellen für die nächsten Ausgaben unseres **Blickpunkt Bickhardt Bau**. Viel Spaß beim Lesen!

Herzlichst
Ihr Vorstand

Ralf Schär

Martin Geisendörfer

Frank Finster

Horst Müller

Kersdorfer

Seh-Seeblick

Grüne Wälder, blaues Wasser, Sonnenschein – typisch Brandenburg. Wer zur Kersdorfer Schleuse in der Mark Briesen möchte, der muss auf einer Kopfsteinpflasterstraße einige Kilometer durch Kiefernwälder fahren. Unterwegs trifft man sogar Hirsche – auf einem Jagd-Denkmal am Wegesrand. Von Urlaubsidylle allerdings keine Spur: Drei Jahre haben die Mitarbeiter der Abteilung Spezialtiefbau die historische Schleuse saniert, erweitert und an die Bedürfnisse der modernen Binnenschifffahrt angepasst. Still ruht der See? Von wegen.

Erweiterung der Kersdorfer Schleuse: Zeitgewinn für Binnenschiffer

Schiff Ahoi!

Leinen los! hieß es am 5. September 2013 als die sanierte und erweiterte Nordkammer der Schleuse Kersdorf in Betrieb genommen wurde. Im April 2010 hatte dort Bickhardt Bau mit einem ARGE-Partner mit den Bauarbeiten begonnen, um die historische Schleusenanlage entsprechend den heutigen Anforderungen an eine moderne Wasserstraße anzupassen. Es ist das bislang größte Bauprojekt im Bereich des Wasserbaus.

Die Nordkammer der Kersdorfer Schleuse ist auf eine Länge von 115 Metern erweitert worden. Schubverbände, die den Oder-Spree-Kanal zwischen Eisenhüttenstadt und Berlin befahren wollen, müssen nun nicht mehr abkoppeln. Das bringt den Binnenschiffern eine erhebliche Zeitersparnis.

Mit der Inbetriebnahme der neuen Nordkammer der Kersdorfer Schleuse Anfang September verringert sich die Schleusentätigkeit für einen Schubverband von 135 auf 49 Minuten. Heinz-Josef Joeris, Leiter der Wasserstraßen-Generaldirektion und zugleich Präsident des Vereins für Europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen, machte die Vorzüge der neuen Kersdorfer Schleuse deutlich. Bisher mussten Schubverbände ihre Schuten für den Schleusenvorgang erst ab- und dann wieder zusammenkoppeln. Ein unzulänglicher Zustand, den Joeris treffend beschrieb: „Stellen Sie sich nur einmal vor, Sie müssten heute auf Straßen fahren, die 100 Jahre alt sind.“

Durch die Instandsetzung und Verlängerung der 122 Jahre alten Schleusenanlage komme Brandenburg hinsichtlich Ökologie und Ökonomie einen wichtigen Schritt voran. Das unterstrich auch Brandenburgs Verkehrsminister Jörg Vogelsänger: „Ein weiterer Engpass an der Oder-Spree-Wasserstraße wurde jetzt beseitigt. Wasserstraßen sind ein ökonomischer, effektiver und umweltfreundlicher Transportweg.“ Diese gelte es weiter auszubauen, erklärte Minister Vogelsänger. Er forderte deshalb auch den Ausbau der Schleusen in Fürstenwalde und Kleinmachnow.

„Eine Seefahrt, die ist lustig, eine Seefahrt, die ist schön...“ Mitarbeiter der Abteilung Spezialtiefbau nutzten die feierliche Inbetriebnahme zu einer Fahrt durch die neue Schleusenkammer (Foto links). Dort demonstrierte ein über 100 Meter langer Schubverband, warum die Erweiterung der Kersdorfer Schleuse so dringend erforderlich war (rechts).

Drei Jahre Bauzeit

In etwas mehr als drei Jahren Bauzeit ist die Nordkammer von 57 Metern auf 115 Metern verlängert und grundinstandgesetzt worden. „Unter Einsatz von Großgeräten, die teils schwimmend von Pontons und Schubschiffen aus eingesetzt werden mussten, wurden nach schweren Abbruch- und Räumarbeiten rund 1.500 Tonnen Spundbohlen 13 Meter tief in den Grund des Oder-Spree-Kanals eingerüttelt und eingepresst“, stellte der Leiter der Abteilung Brücken- und Ingenieurbau, Carsten Holstein, den bislang größten Auftrag für Bickhardt Bau im Bereich des Wasserbaus vor. Rund 6.000 Meter Anker- und Auftriebspfähle, 700 Tonnen Bewehrungsstahl und 7.000 Kubikmeter Beton haben Wasser- und Spezialtiefbauer, Betonbauer und Taucher in enger Zusammenarbeit eingebracht. Als Schleusentore wurden ein 40 Tonnen schweres Drehsegmenttor als Obertor und eine Stemmtorkonstruktion im Unterhaupt hergestellt. Bedient werden die beweglichen Anlageteile über eine moderne Computeranlage.

Das Drehsegmenttor am Obertor.

Die Ein- und Ausfahrtsbereiche vor und hinter dem Bauwerk wurden im Sohlbereich des Kanals mit 14.000 Quadratmeter Tondichtung und einem Deckwerk aus 20.000 Tonnen Wasserbausteinen angepasst und instandgesetzt. Gleichzeitig wurden die Leiteinrichtungen und Wartestellen im Oberen und Unteren Vorhafen erneuert. Und auf eine weitere Besonderheit wies Carsten Holstein hin: „Was zur Auftragserteilung keiner ahnte: Sogar unser erstes Museum durften wir im ehemaligen Betriebsgebäude errichten. Das freut uns besonders.“

Rund 14 Millionen Euro hat der Bund in den vergangenen drei Jahren in das Bauprojekt investiert. Von einem Passagierschiff der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) aus erfolgte der symbolische Schnitt durch ein über das Schleusentor gespanntes Trassenband. Anschließend wurden die ersten Lastschiffe und Schubverbände durch die modernisierte Anlage geschleust.

Das ehemalige Betriebshäuschen der historischen Schleuse beinhaltet jetzt ein kleines Museum. Es ist übrigens das erste Museum, das Bickhardt Bau in seiner über vier Jahrzehnte währenden Unternehmensgeschichte gebaut hat.

Damit Unterwasser alles dicht ist

Spezielles Verfahren für Tondichtungen

Bickhardt Bau gehört bundesweit zu den wenigen Unternehmen, die in der Lage sind, Tondichtungen für Wasserstraßen nach BAW-Richtlinien (Bundesanstalt für Wasserbau) herzustellen. Die Abteilung Spezialtiefbau/Wasserbau hat sich im Zuge der Sanierung und Erweiterung der Kersdorfer Schleuse am Oder-Spree-Kanal für ein spezielles Verfahren zur Herstellung von Tondichtungen zertifizieren lassen.

Gutachter der BAW untersuchten dabei sowohl das Baumaterial bezüglich seiner Scherfestigkeit, Raumdichte und Porenreinheit als auch den Herstellungsprozess von Tonplatten und das angewandte Einbauverfahren. Dabei kontrollierten Taucher den Verlegevorgang und die Tondichtung hinsichtlich ihrer Materialstärke sowie ihrer Fugen- und Böschungsanschlussbereiche.

Für die Herstellung der Tonabdichtungen wurde Naturton mit Schiffen aus einer zertifizierten Tongrube ▶▶

Mit der Lizenz zum Abdichten: Unterwasser-Tondichtungen

Schwimmende Verlegungseinheit der Tonplatten: Der Bagger auf dem Ponton wurde mit einem Vakuumhebegerät ausgestattet. Die Positionierung der Platten erfolgt mit GPS-Steuerung.

bei Magdeburg angeliefert. Das Material zeichnete sich durch besonders gute Dichtungseigenschaften auf. Es wurde in einer eigens von der Werkstatt in Kirchheim auf diese Nutzung konzipierten Aufbereitungsanlage homogenisiert: Das heißt, der Naturton wurde gebrochen, unter Zugabe von Wasser geknetet, durch ein Sieb gedrückt und schließlich in Formen aus Stahl zu Tonplatten mit einer Größe von 2 mal 2 Metern und einer Stärke von 30 Zentimetern gepresst. Pro Platte wurden etwa zwei Tonnen Ton benötigt.

Mit einem Vakuumhebegerät, das zuvor an den Greifarm eines Baggers montiert worden war, wurden die Platten aus ihren Formen herausgelöst und zur Einbaustelle unter Wasser manövriert. Eine GPS-Steuerung ermöglichte die genaue Positionierung der einzelnen Tonplatten unter Wasser. Auf einem Monitor verfolgt der Maschinenführer sowohl die Position seines Arbeitsgerätes als auch die Soll-Lagen der Tonplatte im Grundriss und Schnitt. Die einzelnen Platten wurden überlappend aneinander gelegt und die Fugen nachverdichtet.

Der Ton wird in einer speziellen Anlage aufbereitet.

In einem vorgegebenen Velegeraster haben die Wasserbauspezialisten von Bickhardt Bau 14.000 Quadratmeter Kanalsohle abgedichtet. Zum Schutz vor Ausspülungen haben die Wasserbauer auf die Schicht aus Tonplatten ein Geotextilvlies verlegt. Darauf wiederum wurde dann abschließend eine 60 Zentimeter starke Deckschicht aus Wasserbausteinen hergestellt, die die Tonschicht gegen mechanische Beschädigungen etwa durch Anker schützt. 20.000 Tonnen Wasserbausteine sind für das Deckwerk benötigt worden.

Spundwand statt Böschung

Im Bereich des oberen Vorhafens und der Einfahrt in das Oberhaupt (das ist der östliche Bereich in Richtung Oder) haben die Spezialtiefbauer zudem die nördliche Uferböschung abgebaggert und durch eine rückverankerte Spundwand ersetzt. Diese dient nun zugleich als Wartestelle für die Schubverbände. Rund 25.000 Kubikmeter Nassbaggerarbeiten fielen bei dieser Anpassung des Uferbereichs an, bei dem das Trapezprofil in ein Kastenprofil umgewandelt wurde.

Da es sich bei dem unteren Vorhafen (der westliche Bereich in Richtung Spree) um einen natürlichen Flusslauf handelt, wurde die Fahrrinne im Ein- und Ausfahrtsbereich vertieft und durch eine Packlage Wasserbausteine abgedeckt. Dies soll Auskolkungen durch Schiffsschrauben verhindern.

Der Oder-Spree-Kanal hat eine Ausbautiefe von 2,80 Metern. Rund fünf Monate haben die Arbeiten für die Sohlabdichtung während der dreijährigen Umbauzeit der Kersdorfer Schleuse in Anspruch genommen.

Zwischen den Brücken wächst der Damm

Spektakulärer Brückenverschub, ein Straßendamm mit 26 Amphibiendurchlässen und Jahrhunderthochwasser – der Neubau der B 6n bei Bernburg ist alles andere als ein gewöhnliches Bauprojekt.

Normalerweise sollte man davon ausgehen können, dass im Frühsommer bestes Bauwetter herrscht, aber im Juni 2013 war nichts mehr normal. Tagelange Regenfälle haben in Mittel- und Süddeutschland zahlreiche Flüsse über ihre Ufer treten lassen – Wasser, soweit das Auge reichte.

Auch das Hochwasser der Saale hat die ufernahen Bereiche bei Bernburg in eine riesige Seenlandschaft verwandelt. Die Trasse für den Lückenschluss der Bundesstraße B 6n verschwand in den Fluten. Lediglich die neue Saalebrücke mit ihrer Vorlandbrücke und die Flutbrücke II ragten aus den Wassermassen heraus.

Nicht nur im Abendlicht schön anzusehen: Die neue Saalebrücke mit ihren markanten Stahlbögen.
(Foto: Karin Eichhorn)

Diejenigen, die sich gewundert hatten, warum soweit vom eigentlichen Flussbett der Saale entfernt eine 120 Meter lange Flutbrücke errichtet wurde, lehrte die Natur eines Besseren. Hautnah haben auch die Mitarbeiter der Abteilung Brücken- und Ingenieurbau und ihre Kollegen aus der Niederlassung Sangerhausen miterlebt, wie wichtig in diesem Bereich ein effektiver Hochwasserschutz ist.

Dazu zählt ein 100.000 Quadratmeter großes Retentionsbecken, das nur einige hundert Meter von der neuen Trasse der B 6n entfernt ausgebaggert wird. Die Mitarbeiter der Niederlassung Sangerhausen haben mit ihren Baggern und Raupen den Boden etwa einen Meter tief abgetragen und so eine künstliche Senke hergestellt. Die Bodenmassen wurden mit Dumpern in den Trassenbereich transportiert und dort in dem neuen Straßendamm eingebaut. 300, 450 und 700 Meter sind die Dammabschnitte zwischen den einzelnen Bauwerken lang. Insgesamt beträgt die Ausbaustrecke im Abschnitt 14.2 genau 2150 Meter.

Damit der neue Straßendamm in dem Überschwemmungsgebiet nicht zu einer Staumauer für die Saalefluten wird, durchziehen 26 zwischen 32 und 45 Meter lange Amphibientunnel den Straßendamm. Ihre Größe und die des Überlaufbeckens wurden so gewählt, dass durch den Streckenneubau keine Retentionsflächen verloren gehen. Das bedeutet, dass das Wasser im Hochwasserfall in das Retentionsbecken fließen kann, ohne dass ein Rückstau entsteht, der für Überschwemmungen im Stadtgebiet von Bernburg sorgen würde.

Lückenschluss für die B 6n bei Bernburg: Zwischen der Saalebrücke mit dem markanten Stahlrundbogen und seiner Vorlandbrücke sowie der Flutbrücke II stellen die Bickhardt Erdbauer den Fahrbahndamm her (Foto oben). Während des Jahrhunderthochwassers im Juni 2013 stand der ganze Bereich der Saale-Niederung unter Wasser (Foto unten).

Derzeit ruhen die Arbeiten im Trassenbereich, damit sich die Dämme durch ihre Eigenlast setzen können. Ende April soll, sofern es die Witterung zulässt, der Straßenoberbau beginnen. Dreispurig geht es dann vom Zementwerk bis zum Anschluss an die Autobahn 9.

Rückzugsfläche für die Saale: Wenige Meter von der neuen B 6n entfernt stellten die Erdbauspezialisten ein 100.000 Quadratmeter großes Retentionsbecken her, das sich bei Hochwasser füllt (Foto links). Schachtmeister Peter Fischer zeigt in einem der 26 „Froschtunnel“ auf die besondere Ausstattung durch eine Schottersohle (rechts).

Letztes Quartier am Frankfurter Riedberg wird erschlossen

Wohnraum am Westflügel

48 ha

500 Hausanschlüsse

1400 Wohneinheiten

45.000 m²

22 ha Nettobaufläche

Finanzmetropole, Messestadt, Verkehrsknoten – Frankfurt am Main zählt zu den führenden Großstädten des Landes mit einer Anziehungskraft, die weit über das Rhein-Main-Gebiet hinausstrahlt. Das Wachstum benötigt Platz und eine funktionierende Infrastruktur. Am Nordrand der Boomtown entsteht mit dem Riedberg eines der größten und schnellsten wachsenden Neubaugebiete der Republik. Bickhardt Bau ist bei der Erschließung maßgeblich beteiligt.

30.000

Kubikmeter Bodenbewegung, 10.800 Meter Steinzeugrohre DN 300 bis DN 600 für Regen- und Schmutzwasser, 4800 Meter Kanalrohre aus Steinzeug DN 150 für Hausanschlüsse, 33.000 Quadratmeter Gehwege und Pflaster, 45.000 Quadratmeter asphaltierte Straßen und Provisorien sowie rund 30 Kilometer Versorgungsleitungen für Strom- und Energieversorger, Telefon und 5,5 Kilometer Leitungen für Fernwärme. Das sind die Eckdaten für ein ehrgeiziges städtebauliches Erschließungsprojekt, das die Bickhardt Bau Niederlassung Fulda mit dem ARGE-Partner Hermanns derzeit auf dem Frankfurter Riedberg realisiert. Auf einer Gesamtfläche von 48 Hektar entstehen in westlicher Richtung zu dem bereits bewohnten Neubauviertel neue Erschließungsflächen für eine weitere Bebauung. Die Nettobaufläche beträgt 22 Hektar. „Riedberg Westflügel“ lautet die offizielle Bezeichnung für das Quartier, das als siebtes und letztes im städtebaulichen Gesamtprojekt Riedberg realisiert wird. In dem Quartier sollen nach Angaben der zuständigen HA Stadtentwicklungsgesellschaft in den nächsten Jahren rund 1400 Wohneinheiten für etwa 3 500 Menschen entstehen. Das sind 600 Wohneinheiten mehr als ursprünglich geplant.

Das Bebauungskonzept der Stadt sieht eine ausgewogene Mischung aus Miet- und Eigentumswohnungen, Reihen-, Doppel- und Einfamilienhäusern vor. Es beinhaltet sehr hohe Qualitätsstandards hinsichtlich Architektur, Städtebau, Wohnumfeld und nachhaltiger Entwicklung.

Schon jetzt leben etwa 7500 Menschen auf dem Riedberg. Es ist der am schnellsten wachsende Stadtteil Frankfurts, der gesamten Rhein-Main-Region und vermutlich auch in der gesamten Republik. Innerhalb weniger Jahre ist auf den ehemals landwirtschaftlich genutzten Flächen im Norden von Frankfurt ein neuer Stadtteil aus dem Erdboden gewachsen, der sich durch eine hohe Wohnqualität auszeichnen möchte. Dazu zählt neben einer intakten Infrastruktur zum Wohnen und Arbeiten mit Büro- und Geschäftshäusern, Einkaufsmärkten, Grünanlagen, Schulen, Kitas und Spielplätzen sowie dem Campus der Goethe-Universität auch eine gute Verkehrsanbindung: Mit der Riedbergbahn ist man in 20 Minuten mitten in der Stadt. Den Zuschlag für den Bau dieser 3,8 Kilometer langen Stadtbahntrasse, die Ende 2010 in Betrieb genommen wurde, hatte übrigens das Gleisbau-Partnerunternehmen Hartung Bau erhalten.

Bauen auf der grünen Wiese hinter dem Lärmschutzwall an der A 5: Die Erschließungsarbeiten für den Riedberger Westflügel laufen auf Hochtouren. Schon längst sind die Ackerflächen in dem rot eingekreisten Bereich verschwunden. Baustraßen, Hausanschlüsse, Ent- und Versorgungsleitungen lassen bereits erahnen, dass dort schon bald eine Bebauung wie am übrigen Riedberg entstehen wird.

Auch in Bezug auf Nachhaltigkeit setzt der moderne Stadtteil neue Standards: Das Energiekonzept sichert eine umweltschonende und wirtschaftliche Energieversorgung durch Fernwärme und Passivhäuser. Zudem verfügt der Stadtteil über ein umfassendes System der Regenwassernutzung und -ableitung, das in dieser Konsequenz und in dieser Größenordnung wohl einzigartig sein dürfte: Schmutz- und Regenwasser werden getrennt abgeführt, das Regenwasser wird über ein ausgeklügeltes System von Mulden und Regenrückhaltebecken gedrosselt und in den Kalbach oder in das Naturschutzgebiet Riedwiese geführt.

Den Großteil dieser Kanalbauleistungen haben die Mitarbeiter der Niederlassung Fulda bereits erbracht. Sieben Kolonnen waren mit ihren Raupen und Baggern im Einsatz, um sämtliche Rohrleitungen zu verlegen, Schächte und rund 500 Hausanschlüsse herzustellen. Nachdem alle Versorgungsleitungen verlegt worden waren, hat der eigentliche Straßenbau begonnen. Bis zum November 2014 soll der Straßenbau abgeschlossen und rund 45.000 Quadratmeter Asphaltoberflächen hergestellt sowie 33.000 Quadratmeter Gehwege gepflastert werden.

Bei einer Erschließungsmaßnahme von diesen Ausmaßen, die sich aus immerhin acht Einzelaufträgen zusammensetzt, muss vor allem die Baustellenlogistik stimmen: Von mehreren Lagerplätzen auf der großen Erschließungsfläche aus werden die einzelnen Erschließungsstränge mit den notwendigen Rohren, Schächten, Anschlüssen und anderen Baustoffen auf möglichst kurzen Wegen versorgt.

Kanalbau mit Aussicht auf die Skyline Frankfurts: 10,8 Kilometer Steinzeugrohre DN 300 bis DN 600 werden im Zuge der Erschließung verlegt.

Der Blick vom Riedberg auf die Wolkenkratzer-Silhouette Frankfurts ist gigantisch. Kein Wunder, dass sich auch Regisseure und Filmer von der urbanen Kulisse angezogen fühlen. Thorsten Sindel war dabei, als ein Filmteam auf der Bickhardt-Baustelle am Riedberg Szenen für einen Kinofilm drehte. Vorhang auf.

Komisch. Die Viereinhalb-Tonner, die ich an diesem Morgen auf der Erschließungsfläche entlang fahren sehe, unterscheiden sich deutlich von den Lastzügen, die die Baustelle zur weiteren Erschließung des Frankfurter Riedbergs mehrmals täglich mit Schüttgütern, Schächten, Kanalrohren, Kalk zur Bodenverbesserung und anderen Baumaterialien versorgen. Ich sehe wie fleißige Hände zahlreiche Traversen, Stative, Kabel, Scheinwerfer und Kameras aus den weißen Kasten-Aufbauten holen. In knapp einer Stunde verwandelt die Crew der Produktionsgesellschaft „die film gmbh“ einen Bereich der Baustelle in ein richtiges Filmset.
Keine Dokumentation über das zügige Voranschreiten der Erschließungsmaßnahme in dem boomenden Stadtteil am Frankfurter Nordrand, sondern großes Kino. „Männerhort“ heißt die hochkarätig besetzte Komödie, die gedreht wird. Babelsberg auf einer Bickhardt Baustelle.

Der Film ist angelehnt an das gleichnamige Theaterstück des isländisch-deutschen Autors Kristof Magnusson. Es ist, so ergibt meine Recherche im Internet, wohl eines der erfolgreichsten Bühnenspiele der vergangenen Jahre: Die Produktion des Berliner Theaters am Kurfürstendamm haben über 100.000 Menschen besucht. „Männerhort“ erzählt die Geschichte von drei Männern, die in einem Heizungskeller in ihrer Wohnsiedlung einen Rückzugsort vor ihren Frauen, vor dem Beruf und dem Alltag suchen – eben einen Männerhort. Die Kinofassung soll voraussichtlich im Herbst diesen Jahres in die Lichtspielhäuser kommen. Das zumindest finde ich inso-

weit passend, weil einer der Hauptdarsteller die Jahreszeit in seinem Namen trägt: Neben Christoph Maria Herbst sind mit Detlev Buck, Elyas M'Barek und Cosma Shiva Hagen weitere namhafte Schauspieler zu sehen.

Was ist mit dem Koffer?

Während sich nur wenige Meter vom Filmset entfernt die Arme der Bagger in geübter Routine drehen und so den Kanalbau zügig vorantreiben, spüre ich auf der Kino-Baustelle die konzentrierte Anspannung. Regisseurin Franziska Meyer Price gibt den Schauspielern letzte Anweisungen. Kameras werden in ihre Aufnahmepositionen gebracht. „Handys aus. Ruhe bitte – und Aufnahme!" ruft Set-Aufnahmeleiter Dirk Eberling. Dann sehe ich wie Schauspielerin Annabelle Mandeng in einem feschen, schwarzen ärmellosen Hosenanzug wiegenden Schrittes losgeht, die Beifahrertür

einer haltenden schwarzen Sportlimousine öffnet, sich zu dem drinnen wartenden Christoph Maria Herbst auf den Beifahrersitz setzt und ihm einen schwarzen Metallkoffer reicht. Was es damit auf sich hat? Vom Dialog im Auto bekomme ich nichts mit. Den hört nur Regisseurin Franziska Meyer Price über Kopfhörer während sie zeitgleich die Aufnahmen der Cinemascope-Kameras auf einem Spezialmonitor verfolgt. Mehrmals wird die Szene wiederholt, bis die Einstellung im Kasten und die Regisseurin vollauf zufrieden ist.

Bereits zum zweiten Mal ist die Filmcrew an diesem Morgen auf der Baustelle von Bickhardt Bau und dem Arge-Partner Hermanns zu Gast. Eine Woche zuvor hat das Filmteam schon eine Szene mit einem Baustellen-Vierachser gedreht: Als der Lkw vom Baufeld auf die befestigte Baustraße biegt, überrollt er ein Navigationsgerät. Orientierungslos ist aber keiner, weder am Filmset noch auf der Baustelle.

Die filmreife Kulisse der Baustelle hat mich schon bei einem vorherigen Besuch beeindruckt: Wenn ich meinen Blick von der modernen Architektur des Neubauviertels Riedberg löse und in südöstliche Richtung schaue, dann sehe ich jenseits der Bagger,

Bau-LKW rollt über ein Navi: Keiner verliert die Orientierung

Raupen und Lkws die Skyline von Mainhatten deutlich am Horizont. Vorausgesetzt, es ist nicht einer dieser wolkenverhangenen, regnerischen Herbsttage. Aber auch darauf hat die Filmcrew eine Antwort. Zunächst sind die Beleuchter gefragt, die mit großen Scheinwerfern und reflektierenden Leinwänden für das nötige Licht sorgen, ehe dann später bei der digitalen Filmnachbearbeitung die Lichtverhältnisse aufeinander abgestimmt werden.

Kein Stein älter als vier Jahre

„Ich habe eine Location gesucht, in der kein Stein älter ist als vier Jahre", erklärt mir Regisseurin Franziska Meyer Price in einem kurzen Gespräch am Randes des Sets, warum sie den Frankfurter Riedberg als Spielort für ihre Kinokomödie ausgesucht hat. In kaum einem anderen Stadtviertel in der ganzen Republik hat sich in den vergangenen Jahren so viel getan wie am Nordrand der Mainmetropole. Dort, wo vor einiger Zeit noch Felder waren, stehen jetzt Wohnhäuser, Schulen und der Campus der Goethe-Universität. Es ist die neue Heimat von inzwischen rund 7000 Menschen. Und es werden wohl noch einmal so viele hinzuziehen, denn im Moment machen sich unsere Tiefbauexperten mit ihren ARGE-Kollegen daran, weitere 22 Hektar für eine Bebauung zu erschließen.

Immerhin, der starke regionale Bezug hat für die Filmemacher auch noch einen ganz anderen Reiz: Die HessenInvest-Film fördert die hochkarätig besetzte Komödie mit einer Million Euro. Eine Unterstützung, die längst nicht ausreicht, um die Produktionskosten abzudecken. Alleine 35 Drehtage sind für die Aufnahmen angesetzt, dann wird etliche Wochen, möglicherweise sogar Monate im Studio nachbearbeitet, geschnitten, nachvertont bis „Männerhort" in die Kinos kommt. Ich freu mich drauf.

Die Autobahn 5 ist eine der Haupteinfallstraßen in das Rhein-Main-Gebiet. Das hohe Verkehrsaufkommen bleibt nicht ohne Folgen: Am Gambacher Kreuz müssen deshalb die Kreuzungsbauwerke erneuert werden.

Bypass für die Schlagader A5

Kampf dem Verkehrsinfarkt: Neue Bauwerke für das Gambacher Kreuz

Die Zahlen sind alarmierend: 67.000 Straßenbrücken in Deutschland sind „häufig in einem sehr schlechten Zustand". Zu diesem Ergebnis kam im Herbst 2013 eine Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu). Etwa 10.000 der Brücken müssen demnach bis 2030 „komplett ausgetauscht werden". Einen Ersatzneubau dieser Art realisieren die Brückenbauer von Bickhardt Bau bereits am Gambacher Kreuz. Dort werden zurzeit die Bauwerke Unterführung L 3132 und Rampe FFM-DO neu gebaut.

Damit der Verkehr so wenig wie möglich beeinträchtigt wird, erfolgen die Arbeiten in zwei Abschnitten: Los ging es im vergangenen Frühjahr mit dem Abriss der östlichen Teilbauwerke. Dafür war der Verkehr zuvor in einer 4+0 Verkehrsführung auf die zunächst erhaltenen, westlichen Teilbauwerke verlegt worden.

Nach dem Abriss und dem Abtransport von fast 3000 Kubikmeter Beton- und Stahlabbruch begann der Neubau. 2200 Quadratmeter Trägerbohlverbau sicherten die Fahrbahn gegen ein mögliches Abrutschen, denn rund 17.000 Kubikmeter Boden mussten für die neuen Bauwerkshälften ausgehoben werden. Erst dann konnten die Brückenbauer mit der Herstellung der Fundamente, Widerlager und Kammerwände beginnen. Während das kleinere Bauwerk als Rahmenbauwerk in Ortbetonbauweise hergestellt wurde, erfolgte der Bau der Unterführung der Rampe FFM-DO mit Stahlverbundfertigteilträgern: Die 48 Tonnen schweren, knapp 38 Meter langen Träger wurden in einer Nachtschicht mit einem Schwerlastkran eingehoben. Sobald auch dieses Teilbauwerk fertig gestellt ist, kann der Verkehr auf die neuen Brücken verlegt werden. Dann wiederholt sich der Bauvorgang auf der alten westlichen Brückenhälfte: Erst muss durch den Abriss Platz geschaffen werden, dann beginnt der Brückenneubau.

Neues Bahnzeitalter am Hochrhein

Grenzübergreifender Gleisbau zwischen Deutschland und der Schweiz

Im ICE-Tempo haben die Bickhardt-Verkehrswegebauer gemeinsam mit ihren Kollegen vom Gleisbau-Partnerunternehmen Hartung Bau die Hochrheinbahn auf 12,5 Kilometern Länge zweispurig ausgebaut – in einer Rekordbauzeit von sechs Monaten.

Bahnbau im Eiltempo: In einer Kernbauzeit von gerade einmal sechs Monaten haben die Bahnbauspezialisten der ARGE Bickhardt Bau / Hartung Bau wahrlich Großes vollbracht: Sie haben zwischen dem südbadischen Erzingen und dem schweizerischen Beringen 33.000 Meter Schienen verlegt, 28.000 Stahlbetonschwellen eingebaut, 13.000 Meter Kabelkanal hergestellt und rund 65 Kilometer Kabel verlegt. Es ist das erste grenzübergreifende Bahnbauprojekt für beide ARGE-Partner. Der weitaus größere Streckenabschnitt der Hochrheintalbahn liegt in der Schweiz. Auf dem 12.500 Meter langen Abschnitt (nur 500 Meter liegen auf deutschem Gebiet) mussten 20 Weichen installiert werden. 67.000 Tonnen Bahnschotter sind in großen Teilen vom Gleis aus aufgebracht worden.

Darüber hinaus haben die Verkehrswegebauer der ARGE acht Bahnsteige in den Haltepunkten Trasadingen, Wilchingen-Hallau, Neunkirch und Beringen gebaut. Sie haben eine Standardlänge von 170 Metern. Am Bahnhof Beringen wurde zudem ein neuer Bahnsteigzugang in Form einer Fußgängerrampe hergestellt. Zum Auftrag der ARGE gehörte auch die Erneuerung von vier Bahnübergängen.

Im Bereich des Tiefbaus haben die Bickhardt Bau-Mitarbeiter mit ihren Baggern und Raupen Einschnitte und Dämme

Punkt 12 Uhr zeigen die Uhren am Haltepunkt Trasadingen. Dort hat die Zukunft schon begonnen. Zu dem doppelspurigen Ausbau der Strecke Erzingen – Beringen gehörte auch der Bau von acht Bahnsteigen (Foto links) und vier Bahnübergängen. Radfahrer rollen nun erschütterungsfrei über die Gleisanlagen (Foto rechts unten). Die Grafik der Bahn gibt einen guten Überblick über das gesamte Bahnbauprojekt.

erweitert, Boden verbessert und Tragschichten hergestellt. 100.000 Kubikmeter Boden und Oberboden wurden abgetragen, 90.000 Tonnen Boden wieder qualifiziert eingebaut.

Während der Bauhauptphase zwischen März und Oktober war die Strekke für den Bahnverkehr gesperrt und ein Schienenersatzverkehr mit Bussen eingerichtet worden. Der erste Spatenstich war am 5. November 2012 gefeiert worden. Mit dem Ausbau auf zwei Spuren und der Elektrifizierung der Bahnstrecke Erzingen – Schaffhausen ist im Klettgau ein neues Bahnzeitalter angebrochen – rechtzeitig zum 150-Jahr-Jubiläum der Bahnstrecke. Vorbei sind die Zeiten, in denen nur Dieselloks und Triebwagen die eingleisige Bahnstrecke befahren konnten.

Nostalgisch wurde es allerdings noch einmal während des „Nüchilcher Bahn- und Strassefäschtes“ anlässlich der offiziellen Inbetriebnahmefeierlichkeiten am 5. Oktober: Ein historischer Dampfzug schnaufte über die Strecke und ließ dabei nicht nur die Herzen der Bahnfans höher schlagen. Herren in Frack und Zylinder und Damen in Tracht mischten sich unter die tausenden Besucher, die in Neunkirch zudem Zeugen einer Zugtaufe wurden.

Das riesige Interesse der Bevölkerung verdeutlichte eindrucksvoll den Stellenwert dieser Baumaßnahme: Ein echtes Jahrhundertprojekt.

Bahnbetrieb im Wandel der Zeiten: Zur feierlichen Inbetriebnahme fuhren wieder historische Dampfloks (oben) auf der Strecke. Die Monate davor erledigten die Gleisbauer mit ihren Spezialaschinen viele Arbeiten vom Gleis aus.

Rund, flach, Beton

Betonstraßenbauer stellen bei Dorfborn weiteren Kreisverkehr her

Die Zukunft heißt Beton – zumindest wenn es um Kreisverkehre geht, die besonderen Belastungen durch Schwerlastverkehr ausgesetzt sind. An der Kreisstraße 100 zwischen Neuhof-Tiefgruben und Dorfborn hat Bickhardt Bau in diesem Sommer einen weiteren Verkehrskreisel in Betonbauweise hergestellt.

Noch geht es auf der Kreisstraße 100 im Neuhofer Ortsteil Dorfborn verkehrstechnisch relativ ruhig zu. Das wird sich mit dem Lückenschluss und der Fertigstellung der Autobahn A 66 im Bereich des Tunnel Neuhof vermutlich ändern: Dann wird die Autobahnabfahrt im Gegensatz zur bestehenden Abfahrt Neuhof-Nord einige hundert Meter weiter in Richtung Fulda zurück verlegt: Der Verkehr aus Richtung Osten wird dann über die grundhaft ausgebaute K 100 und den neuen Kreisel in Dorfborn in die Kaligemeinde Neuhof geführt. Die Mitarbeiter der Niederlassung Fulda waren für den grundhaften Streckenausbau mit optimierter Trassenführung auf einer Länge von 500 Metern verantwortlich. Der neue Kreisverkehr bindet mit seinem Abzweiger in nördlicher Richtung das örtliche Gewerbegebiet an. Der südliche Ast soll später einmal als Zufahrt zu einer weiteren 20 Hektar großen, noch zu entwickelnden Gewerbefläche dienen.

Der in Betonbauweise hergestellte Kreisel hat einen Außendurchmesser von 40 Metern und weist ein einheitliches Gefälle auf, d.h. er liegt flach wie eine Schallplatte auf einer leicht geneigten Ebene. Tieflader, die Betriebe im Gewerbegebiet ansteuern müssen, können durch den Kreisel hindurchfahren, ohne Gefahr laufen zu müssen, bei der geringen Bodenfreiheit aufzusetzen.

Die Mitarbeiter der Abteilung Betonstraßenbau haben den Beton einlagig in einer Stärke von 28 Zentimetern auf einer zuvor hergestellten, zehn Zentimeter dicken Asphalttragschicht eingebaut. Betoniert wurde in zehn Abschnitten, manuell mit einer Striker-Handwalze mit anschließender Oberflächenbehandlung: Vor allem die Texturierung mit einem Stahlborstenbesen quer zur Fahrtrichtung sorgt für bessere Fahreigenschaften durch mehr Griffigkeit.

Eine runde Sache: Der Betonkreisel der K 100 bei Neuhof-Dorfborn weist die typische Besenstrich-Oberfläche auf, die für eine gute Griffigkeit sorgt.

Es ist bereits der vierte von dem Bickhardt-Betonstraßenbauern hergestellte Kreisverkehr. Was im eigenen Hause langsam zur Routine wird, sorgt an anderer Stelle für großes Interesse: Eine Studierendengruppe der Staatlichen Technikerakademie Alsfeld besuchte die Baustelle, um sich aus erster Hand vor Ort über den Bau von Verkehrskreiseln in Beton zu informieren.

Die Decke des Erdgeschosses für das neue Handelszentrum in Bebra wird mit einer 42 Meter langen Betonpumpe betoniert. So kann der Beton auch in die weit entferten Schalungsbereiche gepumpt werden (großes Foto). Im Eiltempo wächst das neue Bauprojekt. Deutlich heben sich Pfeiler und Seitenwände am Abendhimmel von der Stadtkulisse ab.

Neues Zentrum für

Stadtentwicklungsprojekt: Neues Handelszentrum im Herzen der Stadt

Ein bedeutendes Bauprojekt für Bebra: Im August wurde der Startschuss für den Bau eines innerstädtischen Handelszentrums gegeben. Seitdem schreiten die Arbeiten für das 13-Millionen-Bauprojekt zügig voran. Das Vorhaben ist aus wirtschaftlicher und städtebaulicher Sicht wichtig, schließt es doch eine Baulücke im Herzen der Eisenbahnerstadt.

Architektonisch ansprechend, integrativ, ergonomisch und bezahlbar. Mit diesen Eigenschaften charakterisierte Bebras Bürgermeister Horst Groß das neue Handelszentrum im Herzen der Eisenbahnerstadt während des symbolischen ersten Spatenstichs im August. Erfreut zeigte sich der Rathauschef auch über die Tatsache, dass es gelungen war ambitionierte Unternehmen aus der Region zu gewinnen, um das 13-Millionen-Euro-Projekt zu realisieren. Die Bietergemeinschaft Bickhardt Bau Aktiengesellschaft und Hermanns HTI Bau GmbH und Co. aus Kassel hatte in dem europaweiten Ausschreibeverfahren

Das erste Geschoss stand bereits zum Jahresende. Das Foto zeigt den Blick von der Nürnberger Straße in Richtung ehemalige Post.

Es sieht aus wie eine Modellbaulandschaft: Der Ausblick auf die Herstellung der Fundamente für das neue Handelszentrum in Bebra. Das Foto wurde von dem 45 Meter hohen Obendreherkran aus etwa 30 Metern Höhe aufgenommen und mit einem Tilt-Shift-Fotoeffekt versehen.

das wirtschaftlichste Angebot abgegeben und von der Stadtentwicklung Bebra, einer Tochtergesellschaft der Stadt, den Zuschlag erhalten. Die Arbeitsgemeinschaft hatte bereits beim Bau der Flughafengebäude wie dem Terminal und dem Tower für den neuen Verkehrsflughafen Kassel-Calden ihre Leistungsfähigkeit erfolgreich unter Beweis gestellt.

Eine Bauzeit von rund einem Jahr hat die ARGE, um das zwölf Hektar große, innerstädtische Areal zwischen dem Bahnhof, der ehemaligen Post, der Bismarck- und der Nürnberger Straße in ein florierendes Zentrum für den Einzelhandel umwandeln.

4.300 m² Verkaufsflächen

Kernstück der Stadtsanierungsmaßnahme ist der Bau eines zwei-, in Teilbereichen dreistöckigen Einkaufszentrums mit rund 7.600 Quadratmetern Nutzfläche. Davon sind rund 1.000 Quadratmeter Ladenstraße/Mall, 1.200 Quadratmeter Parkfläche in der Tiefgarage und 4.300 Quadratmeter Verkaufsflächen, in die Filialen großer Mode- und Drogerieketten sowie Einzelhändler aus Bebra Einzug halten werden.

Der Haupteingang liegt an der Nürnberger Straße und bietet einen Zugang ins Erdgeschoss. Von der Bismarckstraße aus gelangen Besucher ins Obergeschoss.

Parallel zu den zügig voranschreitenden Arbeiten für den Rohbau erfolgt die Detailplanung für die Ausbaugewerke und die Gestaltung der Außenanlagen durch externe Planungsbüros. Auch die Gestaltung eines zentralen Platzes gehört zum Auftragsumfang, der in Anlehnung an die

Mit dem Bau des innerstädtischen Handelszentrums will sich die Stadt Bebra für die Zukunft stärken. Die Kauf- und Wirtschaftskraft soll in der Stadt gehalten, neue Arbeitsplätze geschaffen und die Nahversorgung sichergestellt werden.

die Biberstadt Bebra

Gebaut wird zwischen Bahnhof und Haupteinkaufsstraße

Zugleich wird das in Bebra als „Semms Eck“ bekannte, historische Gebäude in das Gesamtkonzept einbezogen. Dazu zählt auch ein Aldi-Markt, der in dem zum Bahnhof zugewandten Bereich errichtet wird. 170 Parkplätze sollen für ein bequemes Einkaufsvergnügen sorgen.

Zwei große Obendreherkrane mit einer Höhe von 45 bzw. 35 Metern sind die weithin sichtbaren Zeichen der regen Bautätigkeit in der Biber-Stadt: Nach der Herstellung der Fundamente, Seitenwände und Stützpfeiler in Ortbetonbauweise ist vor Weihnachten die Decke für das erste Geschoss betoniert worden. Mit einer 42 Meter langen Betonpumpe wurde der Beton in die bewehrte Deckenschalung gepumpt, mittels Rüttelflaschen verdichtet und anschließend geglättet. Die Betondecke wuchs so pro Arbeitstag um rund 1.000 Quadratmeter.

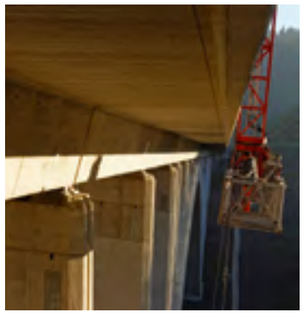
Städtepartnerschaft mit England Knaresborough-Platz heißen wird. Der Zeitrahmen für das anspruchsvolle Städtebauprojekt ist äußerst ambitioniert: Bereits im September möchte der Bauherr das neuen Center eröffnen.

Bagger in der Biberstadt. Seit August prägt das Baugeschehen die Stadt Bebra.

Bilderbogen Bogenbrücken

Großbrücken an der ICE-Neubaustrecke im Thüringer Wald

Großbrücken sind wie Kathedralen des Verkehrswegebaus: Runde geschwungene Bögen, hohe Säulen, monolithische Strukturen. Als ARGE Bogenbrücken Goldisthal hat die Abteilung Brücken- und Ingenieurbau gleich drei dieser außerordentlichen Bauwerke im Thüringer Wald an der ICE-Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt hergestellt. Aus Richtung Süden betrachtet handelt es sich um die 215 Meter lange Grubentalbrücke, die 291 Meter lange Dunkeltalbrücke und die Rehtalbrücke mit 203 Metern. Die Höhen, in denen die drei Bauwerke die Täler überpannen, sind schwindelerregend. Die Dunkeltalbrücke zum Beispiel quert das Dunkeltal in einer Höhe von rund 65 Metern. Die drei Bogenbrücken zählen zu den größten Brückenbauvorhaben, die Bickhardt Bau in seiner über vier Jahrzehnten währenden Unternehmensgeschichte errichtet hat. 21.000 Kubikmeter Beton, 2900 Tonnen Stahl zur Bewehrung und 280 Tonnen Spannstahl sind beim Bau der drei Brücken verarbeitet worden. Unsere Fotoserie entstand im Spätherbst 2013 kurz vor der Übergabe der Bauwerke an den Bauherrn. Jetzt wird der Gleisoberbau hergestellt. Ab 2017 soll der Bahnverkehr planmäßig über die Neubaustrecke im Thüringer Wald rollen und die Fahrzeit zwischen München und der Hauptstadt Berlin spürbar verkürzen.



Stärkung der ländlichen Infrastruktur

Neue Asphaltdecke für die Kreisstraße 42

Die Kreisstraße 42 endet in Biedebach. Der Ludwigsauer Ortsteil ist nur über diese eine Zufahrtsstraße zu erreichen und diese ist deshalb entsprechend bedeutsam. Im vergangenen Sommer hat Bickhardt Bau die 3,3 Kilometer lange Strecke nach Tann in zwei Monaten Bauzeit erneuert.

Tierisch was los auf der Kreisstraße 42 zwischen Ludwigsau-Tann und Biedebach. Der 3,3 Kilometer lange Streckenabschnitt erhielt eine neue Asphalt-Deckschicht im Hocheinbau (Foto unten). Die vierbeinigen Bewohner des Ortes beobachteten die rege Bautätigkeit mal sehr interessiert und mal recht teilnahmslos (Foto oben).

Zwei Monate Bauzeit, 3,3 Kilometer grunderneuerte Straße: Die Kreisstraße 42 zwischen den Ludwigsauer Ortsteilen Tann und Biedebach wurde am 8. November offiziell für den Verkehr freigegeben. Die Verkehrswegebauer von Bickhardt Bau waren vor allem in den hessischen Sommerferien im Einsatz, um die Beeinträchtigungen für die Biedebacher Bürgerinnen und Bürger so gering wie möglich zu halten, denn die Umleitungsstrecken führten über Wald- und Wiesenwege. Für die zügige und fachgerechte Ausführung erhielten die Mitarbeiter vom Landrat, Bürgermeister, Ortsvorsteher und vom Auftraggeber großes Lob.

Die K 42 endet in Biedebach und ist abgesehen von einigen Feld- und Forstwegen die einzige Zufahrt für den Ludwigsauer Ortsteil.

Im Hocheinbau haben die Kirchheimer Straßenbauer die durch Risse, Verdrükkungen und Spurrillen stark beschädigte alte Fahrbahn runderneuert. Sie haben insgesamt rund 15.000 Quadratmeter Asphaltoberfläche hergestellt, 600 Meter Bordsteine gesetzt, 1.600 Meter Mulden ausgebaggert und 900 Meter Sickerrohrleitungen verlegt. Auch 300 Meter der Ortsdurchfahrt Biedebach wurden in die Runderneuerung mit einbezogen.

„Es hat den Eindruck, als wollte Biedebach demonstrieren, wie wichtig diese Straße ist“, meinte Bürgermeister Thomas Baumann schmunzelnd, als während der offiziellen Straßenfreigabe das vierte Auto innerhalb von zehn Minuten die Gruppe der versammelten Vertreter der Kreis- und Kommunalpolitik und Ludwigsauer Bürger passierte.

Das ansteigende Gelände unterhalb der Abraumhalde des Kaliwerkes Hattorf wurde mit Raupen, Baggern und Gradern modelliert. Die Mitarbeiter von Bickhardt Bau Thüringen haben so 45.500 Quadratmeter ebene Fläche für Gewerbeansiedlungen geschaffen.

Terrassen für Neuansiedlungen

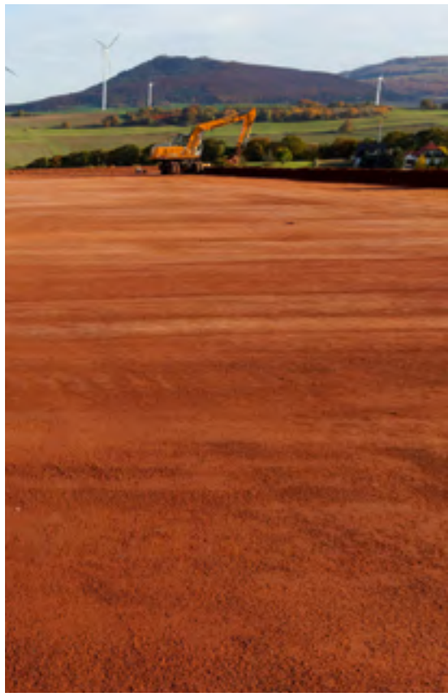
Erschließung Im Wolfsgraben, Unterbreizbach

Am Fuße der Kali-Halde Hattorf auf dem Gebiet der Gemeinde Unterbreizbach wird das Gewerbegebiet „Im Wolfsgraben“ erweitert. Den Zuschlag für die Erschließungsarbeiten erhielt Bickhardt Bau Thüringen.

In Unterbreizbach hat Bickhardt Bau Thüringen in einer Kernbauzeit von Mai bis Dezember 2013 den zweiten Bauabschnitt des Gewerbegebietes Im Wolfsgraben erschlossen. In dem ansteigenden Gelände unterhalb der Halde des Kaliwerkes Hattorf haben die Tiefbauexperten im Auftrag der Gemeinde Unterbreizbach vier Plateaus mit einer Gesamtgröße von 45.500 Quadratmetern hergestellt. Dort sollen sich in naher Zukunft neue Gewerbebetriebe ansiedeln.

100.000 Kubikmeter Boden wurden bei der Modellierung des Geländes gelöst, geladen und fachgerecht wieder eingebaut. 12.000 Quadratmeter Böschungsflächen sind profiliert und mit Erosionsschutzmatten gegen ein Abrutschen und Ausspülen gesichert worden. Der größte Höhenunterschied in dem neuen Terrassengelände liegt bei 6 Metern, die größte Abrolllänge an den Böschungen beträgt 15 Meter.

Erschlossen werden die neuen Gewerbeflächen über eine 500 Meter lange Zufahrtsstraße mit einseitigem Gehweg und einem Wendehammer. Zudem wurde eine Druckerhöhungsstation für Trinkwasser gebaut, damit das Trinkwasser, das aus dem Ulstertal hochgepumpt wird, auch mit genügend Druck aus den Wasserhähnen fließt.



Hier hätten auch einige Tennisplätze nebeneinander Platz gefunden – so rot leuchtet das Erdplanum, und so eben sind die Terrassen im Zuge der Erweiterung des Gewerbegebiets „Im Wolfsgraben“ angelegt worden. 45.500 Quadratmeter Fläche stehen dort ansiedlungswilligen Unternehmen zur Verfügung.

„950 Meter über dem Alltag“, mit diesem Slogan wirbt die Wasserkuppe für ihre touristischen Attraktionen. Auf 917 Metern (über Normal Null) verbessern die Mitarbeiter der Bickhardt Bau-Niederlassung Fulda jetzt die Infrastruktur auf Hessens höchstem Berg: Vor dem Luftsportzentrum Flugplatz Wasserkuppe haben sie neue Parkplätze geschaffen.

Wasserkuppe: Neues Infrastrukturkonzept für Hessens höchsten Berg

Bau-Alltag auf 917 Metern Höhe

Anfang Dezember wurden die Tragschicht und ein Teilbereich der Decke asphaltiert – genau rechtzeitig vor dem heraneilenden Winter. Die Witterung in der höchsten Lage der Rhön ist extrem. Genauso wie die bisherige Verkehrssituation, insbesondere an Wochenenden: Bei schönem Wetter – egal ob im Sommer oder Winter – herrscht an dem beliebten Ausflugsziel Ausnahmezustand: Keine Parkplätze, zugestellte Geh- und Forstwege, Autoschlangen auf der Landesstraße 3068. Innerhalb der nächsten fünf Jahre soll deshalb auf der Wasserkuppe schrittweise ein neues Verkehrsleitsystem mit erweiterten Parkmöglichkeiten umgesetzt werden. Den Anfang machte jetzt die Bickhardt Bau AG, die im Auftrag von HessenMobil zunächst die Parkplatzsituation vor dem Flugsportzentrum verbessert hat: 55 PKW und 32 Motorradstellplätze auf rund 2000 Quadratmetern Asphaltoberfläche haben die Mitarbeiter hergestellt.

Im Frühjahr werden die Fuldaer Tiefbauspezialisten mit der Umgestaltung des Platzes zwischen Info-Zentrum und Ladenstraße beginnen. Dieser Bereich wurde bisher auch als Parkplatz genutzt, soll aber nach Abschluss der Umbauarbeiten in erster Linie Reisebussen vorbehalten sein, damit die Passagiere gefahrlos Aus- und Zusteigen können. Auch für Märkte und Veranstaltungen soll der Platz genutzt werden können.

Neue Parkplätze auf dem Berg der Flieger: `zig tausende Besucher kommen jährlich auf den höchsten Berg Hessens, wo vor fast 100 Jahren die Geburtstunde des Segelflugs schlug. Die Infrastruktur wird deshalb ausgebaut.

Darüber hinaus legen die Bickhardt Bau-Mitarbeiter im Frühjahr auch neue Verkehrsinseln und Linksabbiegespuren auf der Landesstraße an. Beides wird so dimensioniert, dass sowohl Schneepflüge problemlos die Engstellen passieren können als auch Ski-Langläufer nicht befürchten müssen, dass ihnen ihre Ski auf den Verkehrsinseln abgefahren werden.

Die Arbeiten an der Wasserkuppe begannen im September. 1000 Kubikmeter Boden galt es teilweise auszutauschen, aufzubereiten und zu verbessern. Zudem wurden rund 600 Meter Flachborde gesetzt.

Der Bau der Parkplätze vor dem Flugsportzentrum ist der erste Teil eines neuen Verkehrskonzeptes für die Wasserkuppe, mit dem die Verkehrs- und Besucherströme besser geleitet werden sollen. Weitere Parkflächen sollen dann geschaffen werden. Mit dem kostenfreien Parken auf der Wasserkuppe wird es dann wohl vorbei sein: Zwei Euro pro Tag und Auto sind im Gespräch.

Vor den Toren Kaiserslauterns entsteht das erste interkommunale Industriegebiet im Bundesland Rheinland-Pfalz: Die Mitarbeiter der Niederlassung Rhein-Main sorgen für die Erschließung des 13,2 Hektar großen Areals „Am Hühnerbusch“.

Erdbau im großen Stil: Für den schnellen Massentransport ist schweres Gerät im Einsatz. Neben Baggern, Raupen und Walzen sind dies auch zwei Schürfkübelraupen.

Neuland für die Pfalz

Bickhardt Bau erschließt interkommunales Industriegebiet bei K‘lautern

Auf einer Fläche von 13,2 Hektar bereiten die Mitarbeiter der Bickhardt Bau Niederlassung Rhein-Main den Grund für weitere Ansiedlungen von Betrieben und damit die Schaffung von Arbeitsplätzen. 140.000 Kubikmeter Bodenbewegungen sind nötig, um das hügelige Gelände auf ein gleichmäßiges Höhenniveau zu bringen – und das in einer kurzen Bauzeit bis voraussichtlich Ende April. Zum Einsatz kommen daher auch zwei Schürfkübelraupen.

Im Fahren wird der Boden in den Schürfkübel aufgenommen und dann an der gewünschten Stelle wieder ausgekippt. Ihren besten Aktionsradius haben die schweren Baumaschinen bei Transportwegen zwischen 100 und 300 Metern. Der Kübel der größeren der beiden Spezialkettenfahrzeuge hat ein Fassungsvermögen von 18 Kubikmetern und befördert so rund 250 Kubikmeter Boden pro Stunde vom Geländehochpunkt zu den Bereichen, wo der Boden wieder qualifiziert eingebaut wird. Qualifiziert heißt in diesem Fall bei Bedarf mit Bindemittel konditionieren und verdichten. Die Aufstandsfläche ist 60.000 Quadratmeter groß. Zudem stellen die Erdbauspezialisten auch zwei Regenrückhaltebecken her.

Ein historischer Moment – Entscheidung für die Zukunft

„Dies ist ein historischer Moment – nicht einfach nur ein erster Spatenstich“, sagte die Bürgermeisterin der Verbandsgemeinde Weilerbach, Anja Pfeiffer. Das Industriegebiet „Am Hühnerbusch“ ist eine Entscheidung für die Zukunft, betonte auch Rodenbachs Ortsbürgermeister Georg Reuss. Und Kaiserslauterns Oberbürgermeister Dr. Klaus Weichel unterstrich, dass das Bauprojekt gleich in mehrfacher Hinsicht einmalig sei: Zum einen sei es das erste interkommunale Industriegebiet in Rheinland-Pfalz und zum anderen erfolge auch die Vermarktung gemeinsam durch die beteiligten Kommunen.

Für die Bickhardt Bau-Mitarbeiter geht es im Frühjahr auf der gegenüberliegenden Seite der Landesstraße 267, die das Gewerbegebiet „Am Hühnerbusch“ an die Autobahn A 6 anbindet, weiter: In einem Anschlussauftrag erweitern sie das Industriegebiet Nord auf Kaiserslauterns Stadtgebiet.

Mit Ministerehren wurde dort am 22. Januar diesen Jahres der offizielle Startschuss für die Bauarbeiten gegeben, bei denen unter anderem rund 130.000 Kubikmeter Boden bewegt werden müssen.

"Oh you're so tall – Sie sind so groß", staunte eine Teilnehmerin der chinesischen Delegation, als diese sich mit dem Referenten zum Abschluss eines Gastvortrages an der Hochschule Bremen zu einem Gruppenfoto aufstellte. Zweieinhalb Stunden hatte Thorsten Sindel, bei Bickhardt Bau zuständig für die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, seinen interessierten Zuhörern aus dem Reich der Mitte in Wort und Bild über den Autobahnbau in Deutschland berichtet. Schwerpunkt bildeten dabei die verschiedenen Betriebs-, Bau- und Verfahrensabläufe der Asphalt- und Betonbauweise - vom Vergabeverfahren bis zur Verkehrsfreigabe. Auf großes Interesse stießen dabei vor allem die Fotos von den Bickhardt-Baustellen.

Drei Tage weilte die 13 Personen zählende Delegation aus der Provinz Henan an der Hochschule Bremen, um mehr über Planung, Bau, Unterhalt und Verkehrssteuerung im Zusammenhang mit Autobahnen zu erfahren. Thorsten Sindel war einer von fünf Gastdozenten, die den hochrangigen Beamten und Managern der chinesischen Autobahnbehörden die Thematik näher brachten.

Neues Jahr, neue Blickpunkt-Ausgabe – leichte Layout-Anpassungen und eine neue Rubrik: Die Pinnwand. Der Blickpunkt stellt die Fläche gerne zur Verfügung, um ganz gewöhnliche und ungewöhnliche Fotos und Beiträge aus dem Alltag der Bickhardt Bau-Mitarbeiter und -Mitarbeiterinnen zu präsentieren.

Fotoeinsendungen bitte per Email an: Thorsten.Sindel@bickhardt-bau.de

Glück Auf! Alles ok am Regenüberlauf!

Seit über vier Jahren wird an der ICE-Strecke im Thüringer Wald gebaut. Dabei hat sich offenbar auch die Tierwelt an die Bauarbeiter und ihre Maschinen gewöhnt. Dieser scheulose, hungrige Baustellen-Hirsch jedenfalls blickt ganz neugierig auf das Frühstücks-Brötchen unseres Bauleiters Eldert Groos. Ob das Jungtier auch das Brötchen komplett verschlangt und ob es mit holländischem Käse belegt war, ist hingegen nicht überliefert.

„Das Foto musst Du bringen", schrieb Thorsten Kistner, Bauleiter der Bickhardt Bau Projektentwicklung, als er diese Aufnahme zumailte. Es zeigt Dominique Krügel von der Niederlassung Meerane nach der Inspektion eines Regenrückhaltebeckens. Dieses konnte er nur über den Notüberlauf mit einem Durchmesser DN 600 (!) wieder verlassen – wahrlich nicht viel Platz. Die Projektentwicklung baut in Fraureuth bei Zwickau ein großes Fachmarktzentrum. Für die Erschließungsarbeiten haben die Kollegen aus Meerane gesorgt.

Alle Augen auf ANWALT

Vasil Stamenov mischt mit seinen Musikvideos die bulgarische Rap-Szene auf

Schon manche Karriere hat ihren Anfang auf dem Video-Portal YouTube genommen. Darauf hofft auch Vasil Stamenov. Der 30-Jährige ist bei Bickhardt Bau in Kirchheim in der Vermessungsabteilung tätig. Als „Anwalt" hat er mit zwei Musikvideos auf YouTube andere Maßstäbe gesetzt und vor allem in seiner Heimat Bulgarien für Furore gesorgt: Pumpende Rap-Beats, dazu der mehrsprachige Sprechgesang Vasils, schnelle Schnittfolgen in Full-HD. Es ist ein Cocktail aus eingängiger Musik und starken Bildern, die der Musiker seinen YouTube-Besuchern kredenzt. Interviews mit einigen bulgarischen Fernseh- und Radiosendern waren die Folge und irgendwann soll der Durchbruch kommen. Dafür arbeitet der 30-Jährige hart.

Ende November hat er bereits die Aufnahmen für seinen dritten Videoclip getätigt. Nicht Metropolen wie Köln und Paris wie in seinen ersten beiden Musikvideos bildeten diesmal die Kulisse, sondern Heidelberg, der Thüringer Wald und der Jahnpark in Bad Hersfeld. „Das Geheimnis", so heißt der neue Clip, mit dem er vor allem junge Leute dazu ermutigen möchte, ihren Weg zu gehen und für ihren Traum zu leben. So wie Kubrat Pulew, der Box-Champion aus Bulgarien. „Ihm habe ich das Lied auch gewidmet. Ganz Bulgarien glaubt an ihn. Ich wünsche ihm viel Glück und ein großes Herz im Kampf gegen Klitschko", sagt Vasil.

„Es war mir eine Herzensangelegenheit, die Musikvideos zu produzieren. Drei Clips in einem Dreivierteljahr, das ist schon ein Hammer", erklärt der gebürtige Bulgare, der in Zagora, im Herzen des Landes aufwuchs. Mit Musik kam er schon früh in Kontakt: Als Moderator und Musikregisseur war er für einen lokalen Radiosender tätig, bevor er 2007 nach Deutschland kam. Acht Monate und drei Sprachkurse später fing er bei Bickhardt Bau als Vermessungsgehilfe an. „Bei der Bewerbung kam mir sicher auch meine Ausbildung zum Innenarchitekt/ Raumgestalter zugute", berichtet Vasil, der neben der Musik drei, vier Mal die Woche seiner anderen Leidenschaft nachgeht: dem Kraftsport.

Einer der Besten Bulgariens

Für die Aufnahmen seines neuen Videos hat er extra einen Landsmann einfliegen lassen: Bashmotion ist mehrfach Preis gekrönter Video-Regisseur, gilt in Bulgarien als der Beste seines Faches und versteht es, auch aus einem schmalen Budget Großes herauszuholen – schließlich finanziert Vasil seine Videos und Musikproduktionen komplett selbst.

Digitale Spiegelreflex-Kameratechnik ist das Stichwort. Die Canon D5 ließe keine Wünsche in Fragen der Qualität offen und komme immer dann zum Einsatz, wenn ein kleineres Budget zur Verfügung stehe. „Größeres Budget, größere Kamera", so einfach klingt die Formel. Man muss halt wissen, was man macht und wie man es macht.

Dass Bashmotion mit der Kamera umgehen kann, merkt man sofort. Innerhalb kurzer Zeit sind an diesem Samstagmorgen im Jahnpark die Szenen für den Clip auf dem Chip. Und das obwohl der Regisseur auch Freunde und Arbeitskollegen von Vasil in Szene setzt, die bislang noch nicht vor der Kamera standen. Beim Fußball, Basketball oder bei Klimmzügen stellen sie ihre Fitness unter Beweis.

Vasil ist sicher, dass das neue Video der Hammer wird. Es bildet den Abschluss einer Trilogie, denn auch in den beiden vorher produzierten Clips „Herz" und „Eine große Liebe aus Paris" geht es um die essentiellen Dinge des Lebens: um Liebe, Mut, die Verwirklichung von Träumen. Mit seinen Musikvideos hat Vasil zumindest schon mal einen seiner großen Wünsche verwirklicht.

Wenn jetzt noch der neue Clip massenhaft angeschaut wird und ein bisschen was bei den Jugendlichen hängen bleibt, dann würde sich ein weiterer Traum erfüllen. Vasil: „Egal, was man macht, welchen Sport man treibt: Es ist wichtig, überhaupt etwas zu machen und nicht rumzuhängen und auf falsche Gedanken zu kommen."

▶▶ ***www.youtube.com/user/AdvokatAnwalt***

bickhardt bau
aktiengesellschaft
Industriestraße 9
36275 Kirchheim
www.bickhardt-bau.de

© Bickhardt Bau AG Kirchheim, Februar 2014