

Ausgabe 02/2014

Blickpunkt

Magazin für Mitarbeiter und Freunde

bickhardt bau



- Verkehr auf drei **Ebenen**: Start für Autobahndreieck Erlenbruch
- **Vollgas** für mehr Park- und Rastflächen an den Autobahnen
- Spezialtiefbau im Ruhrgebiet: **Emscher-Umbau**
- Nachtschicht am Nordbahnhof: Bauen für **Stuttgart 21**
- Längster Streckenabschnitt der **Betonstraßenbauer**

Inhalt

- 06 Straßenausbau: Speziallösungen am laufenden Meter in Würzburg**
Der Ausbau der Frankfurter Straße in Würzburg ist ein hoch anspruchsvolles Bauprojekt, das innovative technische Lösungen und den Einsatz von Spezialmaschinen erfordert.
- 08 Emscher Umbau: Bohren für eines der größten Infrastrukturprojekte Europas**
Die Bickhardt-Spezialtiefbauer leisten mit dem Bau von funktionalen Baugruben einen wichtigen Beitrag beim Jahrhundertprojekt Emscher-Umbau im nördlichen Ruhrgebiet.
- 10 Ausbau im Eiltempo an der Autobahn A 4 zwischen Bad Hersfeld und Friedewald**
Zügig schreiten die Arbeiten am sechs Kilometer langen Neubauabschnitt an der A 4 bei Bad Hersfeld voran: Ende des Jahres soll die östliche Fahrbahn freigegeben werden.
- 12 Nachtschichten am Stuttgarter Nordbahnhof**
Die Vorbereitungen für das Bahnbauprojekt Stuttgart 21 laufen auf Hochtouren. Für die umfangreiche Baustellenlogistik wurden Umschlagplätze und Baustraßen eingerichtet.
- 16 Ortsumgehung und Erschließung auf historischem Grund in Hanau-Erlensee**
Mit dem Bau einer Ortsumgehung und der Erschließung eines ehemaligen Fliegerhorstes realisiert die Niederlassung Fulda gleich zwei zukunftsweisende Infrastrukturprojekte im Hanauer Stadtteil Erlensee.
- 18 Das Dachauer Land wird an das Münchener S-Bahn-Netz angebunden**
Nächstes Bahnbau-Großprojekt für die ARGE Bickhardt Bau/ Hartung Bau: Nördlich von München bauen sie die Bahnlinie Dachau – Altomünster S-Bahn tauglich aus.
- 20 Verkehr auf drei Ebenen am Autobahndreieck Erlenbruch in Frankfurt/Main**
In Vorbereitung auf das neue Autobahndreieck Erlenbruch stellen die Bickhardt-Spezialtiefbauer eine zwei Fußballfelder große und 15 Meter tiefe Baugrube her.
- 23 Auf Mecklenburger Sand gebaut: Autobahnneubau an der A 14 bei Ludwigslust**
Einen 12,5 Kilometer langen Streckenabschnitt für die neue Autobahn A 14 bauen die Verkehrswegebauer bei Ludwigslust in Mecklenburg-Vorpommern.
- 24 Tätigkeitsschwerpunkt Park- und Rastanlagenbau an Autobahnen**
Gleich drei größere Bauprojekte im Bereich des Neu- und Ausbaus von Rastanlagen realisiert Bickhardt Bau derzeit. Dabei trifft Asphalt- auf Betonbauweise.
- 28 Auslandseinsatz der Betonstraßenbauer in Polen**
Mit 300.000 Quadratmetern stellten die Betonstraßenbauer ihre bislang größte zusammenhängende Betonfläche her. Sie waren beim Bau einer Schnellstraße in Polen tätig.
- 30 Auf den Spuren des Rennsport-Idols und Weltrekordhalters Rudolf Caracciola**
Die Bauwerksinstandsetzung saniert an der A 9 eine historische Autobahnbrücke, die die ehemalige Dessauer Hochgeschwindigkeitsstrecke überspannt.
- 33 Vor der Erschließung kommt das Regenrückhaltebecken**
In Vorbereitung auf die Erschließung des größten noch verfügbaren Gewerbegebietes in Sachsen hat Bickhardt Bau Thüringen ein 30.000 Kubikmeter-Regenrückhaltebecken gebaut.
- 31 Die Mitarbeiter im Mittelpunkt**
Qualifizierung durch Schulung, Ausbildungsbeginn in der Unternehmensgruppe, die Peter-Bickhardt-Allee in Oberaula-Hausen, einige Fotos und ihre Geschichte sowie ein Mitarbeiter mit einem großen Herz für große Hunde – 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

Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, liebe Freunde und Auftraggeber unseres Hauses,

die Verkehrsinfrastruktur Deutschlands ist in aller Munde. Viele Bundes- und Landesminister fühlen sich aufgerufen, hierzu Stellung zu beziehen. Soweit, so gut. Unisono beklagen unsere Politiker den desolaten Zustand unserer Straßen und Brücken, bemühen in ihren Reden die schon seit längerem bekannten statistischen Erhebungen und Untersuchungen bekannter Institute und werden nicht müde, besonders kaputte Teilstrecken und Engpässe im Verkehrsnetz beispielhaft zu benennen. Kommt dann die Rede auf die Finanzierung dieser dringend sanierungsbedürftigen Brücken- und Straßenabschnitte, wird das von der Bundesregierung beschlossene Sofortprogramm in Höhe von 5 Milliarden Euro für die nächsten vier Jahre hoch gelobt. Dem Wähler wird dies als verantwortungsbewusster Umgang der Regierungsvertreter mit unserem Staatseigentum „Verkehrsinfrastruktur“ verkauft.

Gleichzeitig hinterfragen die Politiker und Vertreter der obersten Baubehörden angesichts dieser enormen Mittelbereitstellung sorgenvoll, ob die Deutsche Bauwirtschaft leistungsfähig genug ist, diese zusätzlichen Investitionen abzuwickeln. Dem Wissenden können diese Nebelkerzen und formulierten Sorgen nur die Zornesröte ins Gesicht treiben. Dieses so genannte Sofortprogramm ist es nicht wert, so genannt zu werden. Die Wahrheit ist, dass der aktuelle Verkehrshaushalt um 4 Milliarden Euro pro Jahr unterfinanziert ist, unsere Infrastruktur teilweise vor dem Verkehrskollaps steht und der preisliche Wettbewerb um Aufträge für Verkehrsprojekte deutlich an Schärfe zugenommen hat.

Die Bauindustrie Deutschlands sollte die Bedenken der öffentlichen Hand zu angeblichen Kapazitätsproblemen scharf zurückweisen und die Entscheidungsträger im Gegenzug dringend aufrufen, die Ausschreibungsintensität zu erhöhen. Die angemahnten Taten – sprich ein deutliches Mehr an Ausschreibungen – auf die blumigen Verlautba-

rungen unserer Verkehrspolitikern bleiben leider bisher aus!

Insgesamt ist der Vorstand mit der zum Halbjahr des Geschäftsjahres erbrachten Bauleistung zufrieden, obwohl wir – wie in vergangenen Jahren unter Beweis gestellt – fähig sind, auch deutlich höhere Halbjahresleistungen zu erbringen. Mit einem guten Auftragsbestand im Rücken freut sich der Komplettanbieter Bickhardt Bau auf die künftigen Herausforderungen der öffentlichen Hand. Gerne lassen wir uns in die Pflicht nehmen. Wir – das sind unsere leistungsfähigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und unseren maschinentechnischen Ressourcen.

Einen Eindruck dieser Leistungsstärke finden Sie auch in den verschiedenen Beiträgen in dieser neuen Ausgabe unseres **Blickpunkt Bickhardt Bau**. Wie immer finden Sie, liebe Leserinnen und Leser, Berichte und Informationen über ausgewählte aktuelle Bauprojekte. Einen inhaltlichen Schwerpunkt bildet diesmal der Autobahnbau, sei es mit Projekten wie dem Neubau der A 14 bei Ludwigslust – übrigens die erste Baustelle von Bickhardt Bau in Mecklenburg-Vorpommern – dem Ausbau der A 4 unweit unseres Hauptsitzes zwischen Bad Hersfeld und Friedewald oder dem Bau von Tank- und Rastanlagen an der A 7, A 44 und der A 66.

Es ist uns eine besondere Freude, Ihnen diesmal den neuen Blickpunkt Bickhardt Bau wieder pünktlich zu unserem Sommerfest präsentieren zu können. Wir wünschen Ihnen und Ihren Familien einen freudigen, unterhaltsamen Tag. Lassen Sie es sich gut gehen!

Herzlichst
Ihr Vorstand

Ralf Schär

Martin Geisendörfer

Frank Finster

Horst Müller



Hier wächst der neue Stadtteil Riedberg

Auf der grünen Wiese wird derzeit der Westflügel des neuen Frankfurter Stadtteils Riedberg erschlossen. Die ersten Straßen und Kreisverkehre sind bereits asphaltiert und aus der Vogelperspektive sehr gut zu erkennen. Insgesamt werden rund sechs Kilometer Erschließungsstraßen und 500 Hausanschlüsse hergestellt, 24 Kilometer Bordsteine gesetzt, 33.000 Quadratmeter Gehwege und Parkflächen gepflastert und über 30 Kilometer Versorgungsleitungen für Strom- und Energieversorger sowie Telefon verlegt. Angesichts dieser Bauleistungen wird deutlich: Es ist eine der größten Erschließungsmaßnahmen in der Unternehmensgeschichte von Bickhardt Bau.

Zeller Bock wird grundhaft ausgebaut

Es ist nicht nur einer der teuersten Straßenkilometer im Freistaat Bayern, sondern zugleich auch ein äußerst anspruchsvolles Bauprojekt, das innovative technische Lösungen und den Einsatz von Spezialmaschinen erfordert: Der Ausbau der Frankfurter Straße in Würzburg weist gleich eine ganze Reihe von Besonderheiten auf.

Wer den Betonstreifen neben dem verdichteten Frostschutzkies sieht, der könnte zunächst meinen, dass es sich dabei um die Schutzschicht für ein Fundament handelt. Tatsächlich aber ist der etwa 1,50 Meter breite Betonstreifen der Deckel eines 317 Meter langen Schachtbauwerkes.

Eine lichte Höhe von 1,50 bis 1,70 Meter und eine lichte Breite von 1,20 Metern hat das Ingenieurbauwerk, das die Bickhardt-Brückenbauer mit zwei eigens für diesen Zweck konzipierten Schalwagen hergestellt haben. In Blöcken von 8 Metern Länge haben die Brückenbauer den Kontrollgang hergestellt. Zwei mal die Woche wurde von der Mitte aus in beide Richtungen betoniert. In der Zwischenzeit wurden die Schalwagen vorgezogen, die Bewehrung gestellt, Dichtungen und



Gewichtheber mit Kettenfahrwerk: Der Raupenkran ermöglicht den flexiblen Einsatz in den beengten Verhältnissen am Zeller Bock (Foto oben). Die bergseitige Stützmauer ist Absturzsicherung steht bereits, der Wartungsgang wird noch mit Schalwagen gebaut.

Dehnfugen vorbereitet. In den fertigen Abschnitten haben die Tiefbauer begonnen das Bauwerk zu hinterfüllen.

Grund für die aufwendige Bauweise und das ungewöhnliche Bauwerk, das zu-

Streckenabschnitt liegt im Bereich von Trinkwasser-Quellen

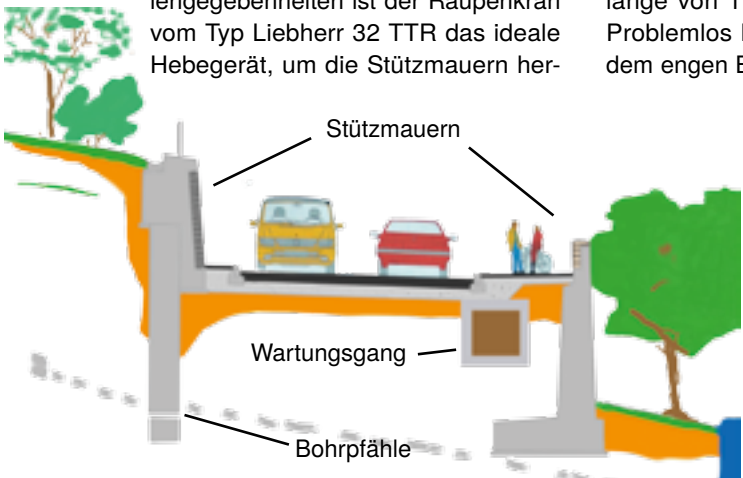
gleich eine angrenzende Einfriedungsmauer entlastet: Dieser Streckenabschnitt der Frankfurter Straße, der so genannte Zeller Bock, führt durch ein Trinkwasserschutzgebiet. Die dort befindlichen

Quellen stellen die Hälfte der Trinkwasserversorgung der Stadt Würzburg sicher. Entsprechend hoch sind die Sicherheitsbestimmungen und -vorkehrungen: In diesem Bereich kommen nur Baumaschinen zum Einsatz, deren Hydraulik mit biologisch abbaubaren Schmierstoffen und Ölen betrieben werden kann. Für den Havariefall steht ein Sicherheits-Container bereit.

Ebenfalls im Einsatz ist auf dieser Baustelle ein so genannter Schnelleinsatzkran auf Raupenunterwagen. Dieser spezielle Gewichtheber wird meist in unwegsamem und schwierigem Gelände eingesetzt. Auf-

Der Raupenkran kommt vor allem beim Bau der Stützmauer zum Einsatz (Foto rechts oben). Die innere Schalung des Wartungsgangs ist mit Hilfe eines Schalwagens schnell gestellt. Die Skizze unten zeigt den Straßenabschnitt zwischen Berghang und Mainufer.

grund seiner Mobilität und der Baustellengegebenheiten ist der Raupenkran vom Typ Liebherr 32 TTR das ideale Hebegerät, um die Stützmauern her-



zustellen, die sich über eine Gesamtlänge von 1.000 Metern erstrecken. Problemlos kann der Raupenkran in dem engen Baufeld, das von Bäumen eingegrenzt wird, immer dorthin manövriert werden, wo Schalungselemente und andere Lasten gehoben werden müssen. Maximal vier Tonnen Gewicht kann der Raupenkran heben, Turm und Ausleger sind teleskopierbar und lassen sich individuell auf die einzelnen Abschnit-

te beim Bau der Stützmauer anpassen.

Wenn die Bickhardt-Betonbauer ihre Schalungselemente stellen können, dann haben ihre Kollegen vom Spezialtiefbau bereits ganze Arbeit geleistet. Sie stellen im Zuge der Baumaßnahme insgesamt 360 Bohrpfähle her, auf die die Stützmauern gegründet sind. Anschließend erhalten die Stützmauern ein Sichtmauerwerk aus Natursteinen.

Vor diesem Hintergrund wird ersichtlich, warum es sich bei dem grundhaften Ausbau der Frankfurter Straße zwischen bewaldetem Steilhang und Mainufer um einen der teuersten Straßenkilometer im Freistaat Bayern handelt. Die Kosten für das äußerst anspruchsvolle Bauprojekt sind mit rund 25 Millionen Euro veranschlagt.





Bohren für den Emscher-Umbau

Spezialtiefbauer bauen an einem der größten Infrastrukturprojekte Europas

Der Emscher-Umbau, das Jahrhundertprojekt der Emschergenossenschaft, ist eines der größten Infrastrukturprojekte Europas. Einen kleinen aber dennoch äußerst wichtigen Beitrag leisten die Spezialtiefbauer von Bickhardt Bau in Castrop-Rauxel im nördlichen Ruhrgebiet.

Die Spezialtiefbauer der Bickhardt Bau AG stellen als Nachunternehmer der Firma Wayss & Freytag Ingenieurbau AG für die Emschergenossenschaft so genannte funktionale Baugruben her, die für den Bau des neuen Abwasserkanals Emscher eine zentrale Rolle spielen. Auf einer Länge von über 80 Kilometern wird in Europas größtem Ballungsgebiet zwischen Dortmund und Dinslaken dadurch ein Fluss wieder zum Leben erweckt, der heute nur als offener Abwasserlauf existiert. Das Investitionsvolumen ist ebenso gigantisch wie die Dauer des

Umbaus: 4,5 Milliarden Euro investiert die Emschergenossenschaft in die Baumaßnahmen, die eine Bauzeit von mehreren Jahrzehnten in Anspruch nehmen.

Im Fluss Emscher, der in der Nähe von Holzwickede südöstlich von Dortmund entspringt und bei Dinslaken in den Rhein mündet, spiegelt sich die wechselvolle Geschichte des nörd-

lichen Ruhrgebietes wider: Im Zuge der fortschreitenden Industrialisierung wurde die Emscher Ende des 19. Jahrhunderts zu einem begradigten und eingedeichten Abwasserlauf umfunktioniert, in den sämtliche Abwässer des Bergbaus und der Haushalte aus dem gesamten Einzugsgebiet eingeleitet wurden. Mitte der 50iger Jahre des vergangenen Jahrhunderts hatte die Emscher den zweifelhaften

Die Emscher spiegelt die Geschichte des Ruhrgebiets wider

Ruf, der dreckigste Fluss der Bundesrepublik Deutschland zu sein.

Mit dem Rückgang des Bergbaus und dem Wandel der Industrie- zur Dienstleistungs- und Informationsgesellschaft wurde die Renaturierung und der Neubau eines Abwasserkanals begonnen. In einer ersten Bauphase wurden deshalb bis Ende der 1990er Jahre vier neue moderne Großklärwerke gebaut, um die Abwässer direkt in den Ballungsgebieten zu klären.

2011 hat der Bau des unterirdischen, 400 Kilometer langen Abwassersystems begonnen. Das Einzugsgebiet der Emscher und ihrer Nebenflüsse umfasst eine Fläche von 865 Quadratkilometern. Rund 2,2 Millionen Menschen leben in diesem Bereich. Kernstück des Abwassersystems ist ein 73 Kilometer langer Hauptsammler,

der zwischen acht und 40 Meter tief unter der Geländeoberfläche im Rohrvortrieb hergestellt werden soll.

10 Baugruben in 2013

Im Zuge dieser Ausbaustufe haben die Spezialtiefbauer von Bickhardt Bau im vergangenen Jahr bereits zehn funktionale Baugruben hergestellt. Das sind überschnittene kreisrunde oder ellipsenförmige Bohrpfahlwände, die nachdem der Rohrvortrieb erfolgt ist zu Schächten ausgebaut werden. Mit ihrem großen Drehbohrgerät BG 28 stellen die Spezialisten zunächst die primären (unbewehrten) Bohrpfähle her. In einem zweiten Arbeitsgang werden dann die sekundären (mit Stahlkörben bewehrten) Bohrpfähle zwischen den bereits hergestellten unbewehrten Bohrpfählen eingebracht. Je nach Durchmesser der Baugrube und Tiefe werden insgesamt bis zu 60 Bohrpfähle DN 900 und DN 1000 etwa 20 bis



Über funktionale Baugruben werden die Tunnelbohrgeräte und Betonrohre in Stellung gebracht (oben, Foto: Emschergenossenschaft). Begradigt, befestigt, trist: Die Emscher bei Castrop-Rauxel. Hinter den Bäumen stehen die Großgeräte der Bickhardt Spezialtiefbauer (Fotos links und unten).

25 Meter tief in den Untergrund gebracht. Wegen der hohen Grundwasserstände stellen die Bickhardt-Spezialtiefbauer darüber hinaus auch Entlastungsbrunnen her, die bis weit unter die Baugrubensohle reichen. Anschließend werden die Baugruben ausgehoben. Über diese Schächte werden dann Tunnelbohrgeräte in Stellung gebracht und der Rohrvortrieb von dort aus aufgeföhren.

Von Baugrubenschacht zu Baugrubenschacht arbeiten sich die Kanalbauspezialisten vor und bringen die Stahlbetonrohre mit Durchmessern von DN 1600 bis DN 2800 ein. Der Kanal wird mit einem Gefälle von 1,5 Prozent gebaut – um nicht in Tiefen über 40 Meter vordringen zu müssen werden drei Hebeschächte hergestellt, in denen das Wasser auf ein höheres Niveau gepumpt wird. Auch die Hebeschächte werden in den Baugruben installiert. Dafür müssen aber die von den Bickhardt Bau Spezialtiefbauern hergestellten Bohrpfahlwände mit Beton verkleidet zu Durchlauf-, Hebe- und Inspektionsschächten ausgebaut werden.

Voraussichtlich 2020 sollen die Arbeiten abgeschlossen sein und das modernste Abwassersystem der Welt angeschlossen werden.



Mit dem Drehbohrgerät wird die überschnittene Bohrpfahlwand hergestellt. Eine Schablone sorgt für die richtigen Abstände.





Es geht bergauf: Die ersten 2.000 Meter an der neuen Trasse der Autobahn A 4 zwischen Bad Hersfeld und Friedewald sind bereits asphaltiert.

Ausbau im Eiltempo

Neubau der Autobahn A4 bei Friedewald – Teilfreigabe Ende 2014 geplant

Das Tempo mit dem die Bauarbeiten an der Neubaustrecke voranschreiten, entspricht dem der späteren Nutzung: Mit Vollgas arbeiten die Bickhardt Bau Mitarbeiter und ihre ARGE-Kollegen an dem Bau des sechs Kilometer langen Streckenabschnittes der Autobahn A4 zwischen der Sorger Senke bei Bad Hersfeld und der Anschlussstelle Friedewald.

Ende des Jahres soll die östliche Fahrtrichtungs Eisenach soweit hergestellt sein, dass der Verkehr darauf rollen kann. Denn vor allem die beiden alten Brückenbauwerke, die den so genannten Großen Kessel südwestlich von Friedewald überspannen, sind den dauerhaften Belastungen des Schwerlastverkehrs auf der A4 nicht mehr gewachsen.

Knapp 500.000 Kubikmeter Boden haben die Verkehrswegebauer mit ihren großen Baggern in den Abtragsbereichen gelöst und verladen. Mit Dumpfern und

Vierachsern wurde das Material zu den Dammschüttbereichen und auf Zwischenlager transportiert, wo es entsprechend qualifiziert wieder eingebaut wurde. In einigen Einschnittsbereichen wurde das Erdreich acht Meter tief abgetragen. Mitte Juni begann der Einbau der Frostschutzschichten (siehe Nebenartikel).

Optimierter Trassenverlauf

Die neue Streckenführung, die östlich der bestehenden Fahrbahn gebaut wird, zeichnet sich durch einen optimierten Gra-

dientenverlauf aus. Das heißt vereinfacht ausgedrückt: Weniger Kurven und weniger steile Steigungs- und Gefällestrrecken. Beidseitig durchgehende Standstreifen und ein Zusatzfahrstreifen in dem Bereich der Steigungsstrecke in Fahrtrichtung Ost sorgen nicht nur für mehr Fahrkomfort, sondern vor allem für mehr Sicherheit. In Fahrtrichtung Westen stehen weiterhin zwei Fahrstreifen zur Verfügung.

Knapp 180.000 Quadratmeter Asphaltdecke stellen die Verkehrswegebauer her. Anfang August wurden bereits in einem



Blick über die benachbarte Talbrücken-Baustelle auf den Streckenabschnitt, in dem der Geländeeinschnitt erfolgt ist und nun die Entwässerungsleitungen verlegt werden.

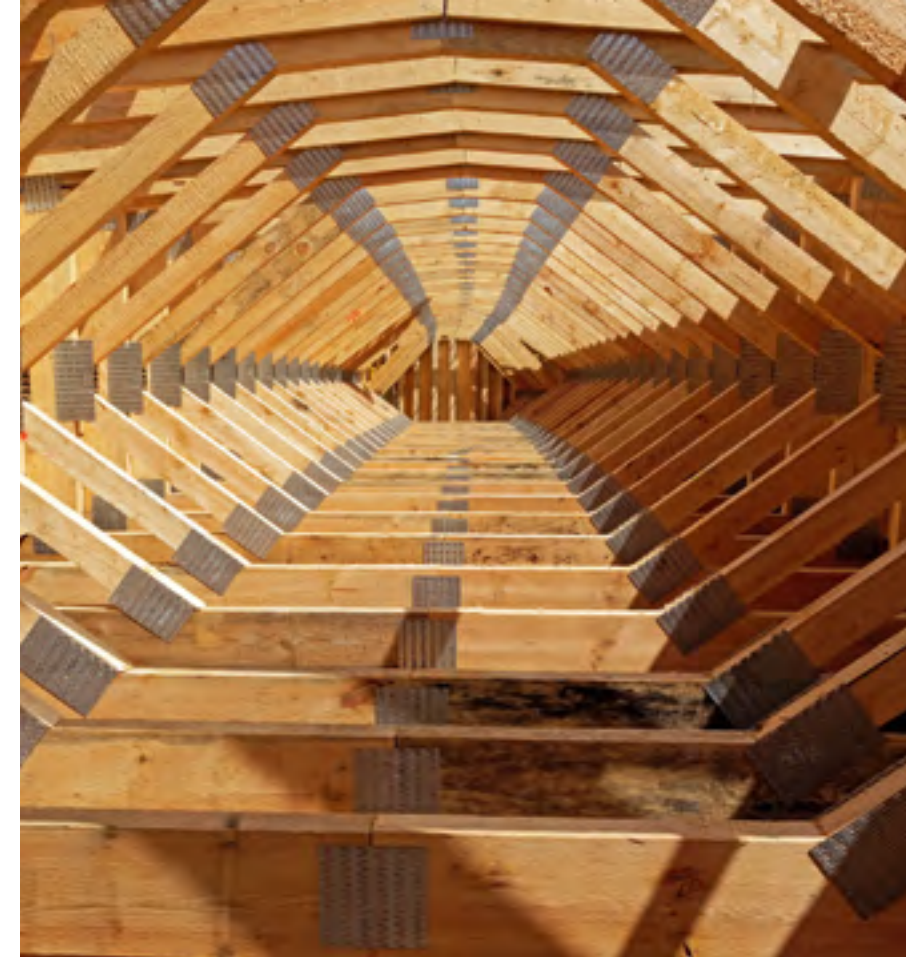
etwa 2.000 Meter langen Streckenabschnitt die Tragschichten asphaltiert. Für die Entwässerung haben die Tiefbauer insgesamt 16.500 Meter Kanal mit Durchmessern von DN 300 bis DN 1000 als Hukpackleitungen im Bereich des Mittelstreifens sowie am Fahrbahnrand hergestellt. 530 Schächte und 480 Straßenabläufe sorgen für den Abfluss des Oberflächenwassers von der neuen Fahrbahn. Über die Rohrleitungen gelangt das Wasser in drei Regenrückhaltebecken mit Abscheide- und Absetzbecken, die im nächsten Jahr hergestellt werden.

Zum Auftragsvolumen gehört auch der Bau von drei Brückenbauwerken. Dabei handelt es sich um eine 60 Meter breite Grünbrücke, die die Lebensräume der Wildtiere auf beiden Seiten der Autobahn miteinander verbinden soll, eine Wirtschaftswegüberführung und eine Unterführung der Zubringer im Bereich der Anschlussstelle Friedewald. Ende 2016 sollen die Fahrzeuge auch auf der zweiten Fahrbahnhälfte rollen können.

MBC liefert Schüttgüter frei Baustelle

Rohstofftochter sorgt für Baustoffe

Die Vertriebspart des Bickhardt Bau Rohstoff-Tochterunternehmens MKW, die Mitteldeutsche Baustoff-Contor GmbH (mbc), das unlängst ein Vertriebsbüro in der Bad Hersfelder Innenstadt eröffnet hat, sorgt für die reibungslose Versorgung der Großbaustelle an der A4 mit Schüttgütern. Dazu gehörte sowohl die Sicherstellung der Qualität der gelieferten Baustoffe als auch die Baustellenlogistik. Geliefert wurden vor allem Mineralgemische 50/150, Drainage Filterkies 8/16 oder Frostschutzkies 0/32. In Spitzenzeiten im Juni und Juli versorgte die mbc die Großbaustelle mit bis zu 2500 Tonnen Frostschutzkies täglich. Dieser wurde aus dem Werk Roßbach bei Eiterfeld geliefert.



Erinnert an Bienenwaben: Der Blick in die Stützkonstruktion der Holzschalung für den Überbau. Dieser wurde als zweistegiger Plattenbalken hergestellt.

Anschluss für neue Rastanlage

Brücke und Damm am Lohfeldener Rüssel

In Vorbereitung auf die großflächige Erweiterung der Tank- und Rastanlage Kassel-Ost an der Autobahn A 7 stellen die Mitarbeiter der Abteilung Brücken- und Ingenieurbau das Überführungsbauwerk über die Alexander-von-Humboldt-Straße in unmittelbarer Nähe des Lohfeldener Rüssels her. Das Einfeld-Bauwerk mit einem zweistegigen Stahlbetonplattenbalken hat eine lichte

Weite von 33 Metern. 1.200 Kubikmeter Stahlbeton und 250 Tonnen Bewehrungsstahl haben die Brückenbauer dabei verarbeitet. Auch der Bau einer 40 Meter langen und bis zu 2,50 Meter hohen Stützmauer sowie die Herstellung der Fahrbahnabbindung gehört zum Auftragsvolumen. Über die neuen Rampen soll die neue Rastanlage mit der A 49 und dem Gewerbegebiet Lohfeldener Rüssel verbunden werden.



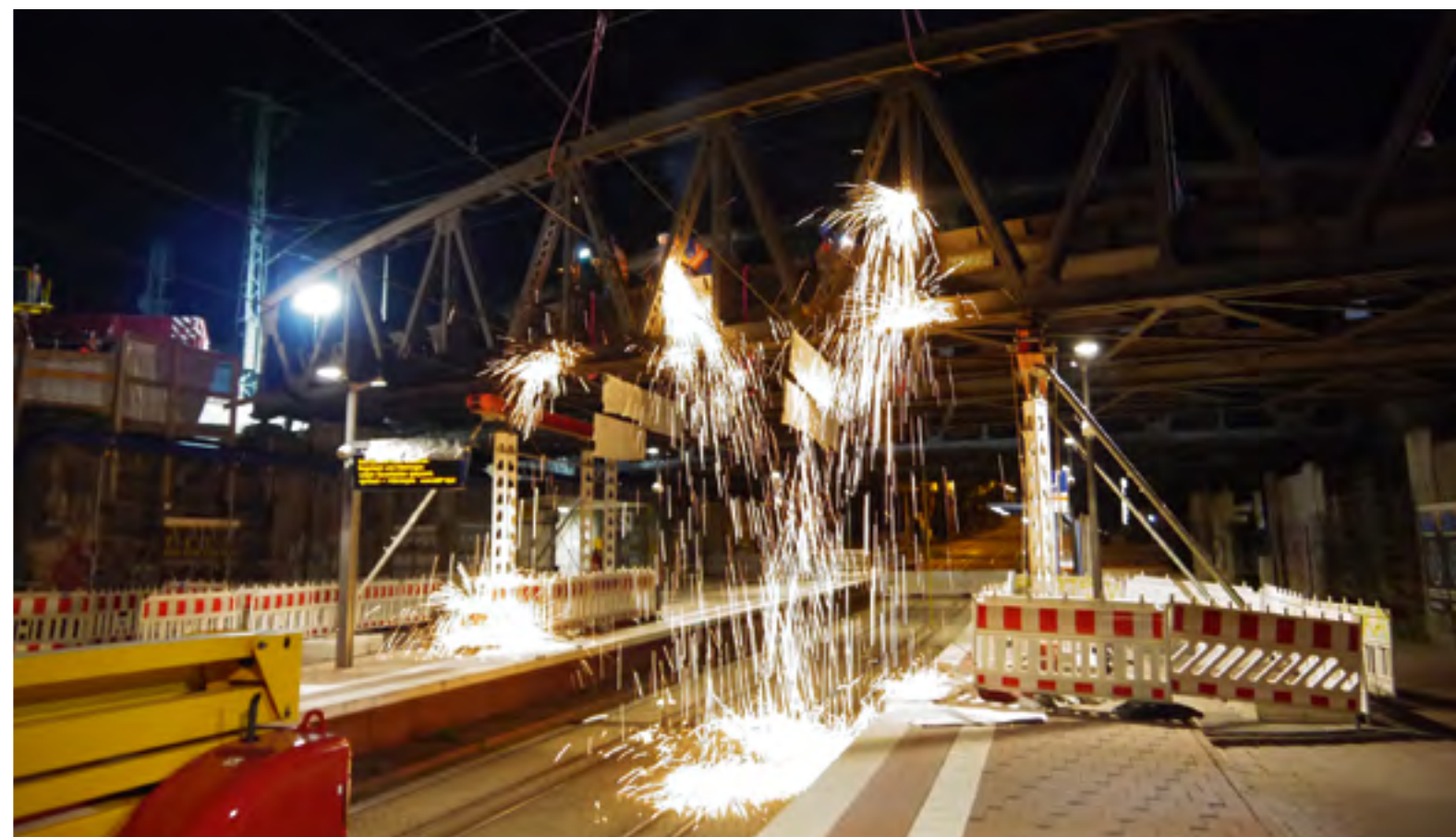
Der Überbau ist betoniert, die Widerlager müssen verfüllt werden, damit der Dammbau beginnen kann. Das Foto wurde Mitte August aufgenommen.



Nachtschicht für die Brückenbauer von Bickhardt Bau am Stuttgarter Nordbahnhof: In vier Einsätzen haben sie eine historische Güterzugbrücke demontiert und durch zwei Stahlüberbauten ersetzt – Vorbereitungen für das Bahnbauprojekt Stuttgart 21.



Behelfsbrücken für die Baustellenlogistik im Stuttgarter Talkessel





Die so genannte C2-Fläche am Stuttgarter Nordbahnhof aus der Vogelperspektive: Das ehemalige Rangierbahnhofs-gelände ist das Kernstück der Baustellenlogistik. Baustoffe werden von dort zu den Baustellen im Stuttgarter Talkessel transportiert. Tunnelausbruchsmassen werden dort auf Bahncontainer verladen und auf dem Schienenweg zur Entsorgung gebracht. Kleines Foto: Die neue Behelfsbrücke hängt am Haken eines 700 Tonnen-Kranes.

Bahn frei für S21

In vier Nachtschichten haben die Bickhardt-Brückenbauer das neue Überführungsbauwerk, das direkt über der Stadtbahnhaltestelle Nordbahnhof verläuft, hergestellt. Es verbindet nach Fertigstellung als Teil

der so genannten Baustraße C die Baustellen des Stuttgart 21-Projekts am Hauptbahnhof mit den Flächen der zentralen Baustellenlogistik. Diese befinden sich nur wenige hundert Meter vom Nordbahnhof entfernt und sind der zentrale Umschlagplatz für die Tunnel-Ausbruchsmassen und die beim Bau benötigten Baustoffe.

Für den reibungslosen Brückenausbau und -einbau sorgte ein 700-Tonnen-Kran, der die Stahlkolosse an den Haken nahm. Der gigantische Gewichtheber stand direkt neben den Bahngleisen des Nordbahnhofs auf einer Bahndammfläche, die zuvor mit Bohrpfehlen verstärkt worden war. Immerhin wog der alte Überbau der 1910 erbauten Brücke rund 90 Tonnen. Um das Gewicht zu verringern, mussten zunächst die markanten, runden Fachwerkbögen mit Schweißbrennern demontiert werden.



Auf stolze 65 Tonnen brachten es die beiden neuen, 39 Meter langen Stahlüberbauten, die mit Hilfe des Kranes millimetergenau in die vorher auf den neuen Widerlagern vorbereiteten Lager montiert

Brückenneubau ist rund 30 Tonnen leichter als die Vorgängerin

wurden. Die Stahlüberbauten haben die Stahlbauer der Bahnbau Gruppe im Werk Dresden hergestellt, anschließend auseinander geschraubt und in Einzelteilen nach Stuttgart geschickt. Dort ist die Stahlkonstruktion in einer Feldwerkstatt in der Nähe des Nordbahnhofs wieder zusammengebaut worden.

In Vorbereitung auf den Brückenausbau



Entsorgungskonzept mit Wechselbrücken-Umschlag

Der Aushub für den Tiefbahnhof, das Herzstück des Stuttgart 21-Großprojektes, hat Anfang August begonnen. Über Nacht wird ein Teil der Bodenmassen auf dem Schienenwege zum Bahnhof Nordhausen transportiert, wo der Zug dann von dem Entsorgungsteam übernommen wird.

Eine Rangierlok schiebt die Waggons zum Gleisanschluss auf dem Gelände des

Kieswerkes Nordhausen. Dort haben die Mitarbeiter der ARGE Bickhardt Bau / Hartung Bau einen Umschlagplatz eingerichtet. Mit einem Container-Hubstapler, einem so genannten Reach-Stacker, werden die beladenen rund 30 Tonnen schweren 20-Fuß-Container von den Waggons gehoben und auf mit Kipp-Chassis ausgestattete LKW gehoben.

Diese speziell für den Umschlag von Containern entwickelte Maschine hat ein

Eigengewicht von 70 Tonnen und kann 5 Container übereinander stapeln.

Die LKW bringen das Ausbruchsmaterial von Nordhausen unter anderem nach Sollstedt, wo eine ehemalige Kali-Halde rekultiviert wird. Die geleerten Container werden zum Umschlagplatz zurückgebracht und mit dem Reach Stacker auf die Waggons gehoben. Dann geht der Zug wieder zurück nach Stuttgart, wo die Container erneut befüllt werden.

haben die ARGE-Kollegen von Hartung Bau bereits das alte Güterbahngleis Stuttgart Nord – Stuttgart Hauptbahnhof zurückgebaut. Der neuen Baustraße C, die Hartung Bau und Bickhardt Bau in Arbeitsgemeinschaft herstellen, kommt bei einem der größten Verkehrs- und Städtebauprojekten der Bundesrepublik eine entscheidende Rolle zu: Auf ihr werden ein Großteil der Ausbruchsmassen der Tunnelbaustellen aus dem Stuttgarter Talkessel (siehe Bericht oben) abtransportiert. Dies entlastet spürbar das ohnehin stark frequentierte öffentliche Straßennetz der Landeshauptstadt Stuttgart von Baustellenverkehren.

Diese Hauptschlagader wird nach Abschluss des Großbauprojektes ebenso wieder zurückgebaut wie die beiden neuen in den nächtlichen Sperrpausen eingehobenen Stahlüberbauten am Nordbahnhof.



Die Baustraße C wird parallel zu den noch betriebenen Gleisanlagen gebaut. Dieser Kettenbagger passt die Böschungsbereiche an.



Kurs Richtung Tower: Eine neue Erschließungsstraße soll den ehemaligen Fliegerhorst besser an das öffentliche Verkehrsnetz anschließen (Foto Mitte). Der Fahnenmast ist noch ein Relikt aus vergangenen Tagen – nur die US-Flagge weht seit Jahren nicht mehr (Foto links). Zum Bau der Ortsumgehung gehört auch die Herstellung eines Lärmschutzwalls.



Wo Kennedy einst

Ortsumgehung und Erschließungsstraße: In Erlensee bei Hanau realisiert

Die Stadt Erlensee vor den Toren Hanaus kann auf eine bewegte jüngere Geschichte zurückblicken. Mit dem Bau der Ortsumgehung und der Erschließungsstraße zum ehemaligen Fliegerhorst geht der Blick in Richtung Zukunft. Mitarbeiter der Bickhardt Bau Niederlassung Fulda realisieren die beiden wegweisenden Infrastruktur-Projekte.

Der rege Betrieb am Himmel ist ein untrügerisches Zeichen, dass der Frankfurter Rhein-Main-Flughafen nicht weit entfernt ist. Deutlich sind in Erlensee-Langendiebach die landenden Maschinen in ihrem Sinkflug zu sehen und zu hören. Vor zehn Jahren muss der Betrieb am Himmel vor den Toren Hanaus noch stärker gewesen sein, denn damals betrieben dort die US-Streitkräfte noch den Fliegerhorst Erlensee-Langendiebach. 1945 hatten die Amerikanischen Streitkräfte den 1936 in Betrieb gegangenen Fliegerhorst übernommen und in den 1950er und 60er Jahren anlässlich des Besuchs von Präsident John F. Kennedy am 25. Juni 1963 instandgesetzt und ausgebaut. An der riesigen Truppenparade nahmen damals 15.000 Soldaten und weit über 1000 Fahrzeuge, darunter 300 Panzer und 300 Amphibienpanzer teil. 2007 gaben sie das insgesamt 245 Hektar große Militärgelände an die Bundesrepublik zurück.

Nach einigen Jahren des Leerstands erwarb der Zweckverband Fliegerhorst Langendiebach 92 Hektar der Flächen und möchte nun die teilweise leer ste-



henden Hallen und Gebäude wieder mit Leben füllen: Die Liegenschaft wird als Gewerbe-, Logistik- und Freizeitstandort vermarktet. Voraussetzung dafür ist eine bessere Anbindung des Areals an das öffentliche Verkehrsnetz. Mitarbeiter der Niederlassung Fulda stellen derzeit die neue Erschließungsstraße her. Die 800 Meter lange Ausbaustraße, die über zwei Fahrspuren und einen durch einen

die Parade abnahm

die Niederlassung Fulda zwei zukunftsweisende Bauprojekte

aufeinandertreffen. Wegen ihrer charakteristischen Dreiecksform steht die bebaute Liegenschaft unter Denkmalschutz.

Am besagten Beune-Kreisel endet auch die neue Streckenführung der L 3193, die ebenfalls von den Bickhardt Bau-Verkehrswegespezialisten hergestellt wird. 3500 Meter ist die Trasse lang, die über einen weiteren Kreisverkehrsplatz bis an das südöstliche Ortsende von Neuberg-Ravolzhausen führt.

Erdbau begann im März

Im März haben die Mitarbeiter der Niederlassung Fulda mit dem Erdbau begonnen, im Juni wurde bereits die Tragschicht asphaltiert. Ende dieses Jahres soll der Verkehr schon über die neue Straße rollen und die Ortslagen von Langendiebach und Ravolzhausen vom Durchgangsverkehr entlasten. Mehr als 50.000 Kubikmeter Boden haben die Mitarbeiter im Zuge des Streckenausbaus bewegt. Rund 14.500

Meter Leerverrohrung für ein Breitbandnetz, 5.800 Meter Drainage-Leitungen und 200 Meter Stahlbetonkanäle mit einem Durchmesser bis zu DN 1000 haben sie verlegt. Weitere 500 Meter Anschlüsse an das Wirtschaftswegenetz wurden asphaltiert. Für die Entwässerung der Straßen sorgt zudem ein Absetz- und Versickerbecken mit Tauchwand. Der Bau eines 400 Meter langen Lärmschutzwalls, der das Neubaugebiet in Langendiebach vor zu starken Lärmbelastungen schützen soll, gehört ebenso zum Auftragsvolumen wie die Herstellung von Amphibiendurchlässen mitsamt Leiteinrichtungen.



Die Bahnlinie zwischen Dachau und Altomünster wird Teil der Münchener S-Bahn-Linie A. Für die entsprechenden Umbau-maßnahmen sorgt die Arbeitsgemeinschaft Bickhardt Bau / Hartung Bau, die sich bereits beim Ausbau der Hochrheinbahn zwischen Erzingen in Südbaden und Beringen in der Schweiz bewährt hat.

Kaum war das eine Bahnbau-Großprojekt abgeschlossen, da zog das Bauteam der ARGE Beringen auch schon weiter: Von der schweizerischen Grenze ging's im April nach Oberbayern, rund 40 Kilometer nördlich der Münchener Innenstadt. Im geschwungenen Zickzack-Kurs führt die Bahnlinie, die auch Bummerl, Bockerl oder Ludwig-Thoma-Bahn genannt wird, 30 Kilometer durch das Dachauer Hinterland bis nach Altomünster.

Die Trassenführung ist historisch bedingt und der Ausdruck eines Kompromisses, weil sich die Gemeinden um 1900 nicht auf eine zentrale Linienführung einigen konnten. So wurde aus 20 Kilometern Luftlinie zwischen Dachau und Altomünster eine 30 Kilometer lange Bahnlinie. Und diesen Streckenabschnitt bauen die Mitarbeiter der ARGE in einer noch kürzeren Bauzeit als in Beringen S-Bahntauglich um. Gut sechseinhalb Monate Zeit haben die Tief- und Gleisbauspezialisten, um auf der kompletten Länge neue Kabeltröge herzustellen, die die Voraussetzung für die separat ausgeschriebene



Neue Gleise für's Bummerl

Bahnlinie Dachau-Altomünster wird S-Bahn

Elektrifizierung sind. Nicht weniger als 26 Bahnübergänge bauen sie um, aus oder zurück. Um die Bahnhöfe und Haltepunkte barrierefrei auszubauen, werden neun

Bahnsteige erneuert – zwei davon werden aus Fertigteilen hergestellt und auf Bohrpfählen gegründet. Da sich Bereiche der Strecke in hochanstehendem Grundwasser befinden, waren an drei Abschnitten Wasserhaltungen erforderlich. Im Bereich der Fußgängerunterführung Erdweg haben deshalb die Mitarbeiter der Abteilung Spezialtiefbau nicht nur Bohrpfähle hergestellt, sondern auch Spundwän-

de gerammt und Filterbrunnen gebohrt. Die Unterführung mit ihren Treppen und Rampen ist eines von vier Brücken- und Ingenieurbauwerken, die im Zuge des Streckenausbaus von einem Nachunternehmer für die ARGE hergestellt werden.

Zwei Begegnungstrecken

An den beiden so genannten Begegnungstrecken bei Schwabhausen und Erdweg wird die Strecke zweigleisig ausgebaut: Rund 6000 Meter Gleise werden dabei verlegt. Zuvor wurde der nicht tragfähige Boden ausgetauscht und mit Geotextil verstärkt. Rund 45.000 Kubikmeter Boden wird bei der Gesamtbaumaßnahme bewegt. Der Großteil der Schüttgüter wird über ein Zwischenlager südlich von Niederroth mit Vierachsern und über

das Gleis in die einzelnen Bauabschnitte transportiert.

Das Gleis in die einzelnen Bauabschnitte transportiert.

Durch den Ausbau der Strecke kann die Streckengeschwindigkeit auf Tempo 80 erhöht werden. In gleichem Maße kann die Zahl der Zugfahrten und damit die Verkehrsdichte erhöht werden. Im 30 Minuten-Takt verkehren dann die modernen S-Bahn-Züge zwischen Altomünster und Dachau und schaffen damit eine leistungsstarke Anbindung an das Münchener S-Bahn-Netz.



Haltepunkt Erdweg: Dort entsteht eine barrierefreie Fußgängerunterführung mit Rampen und Treppenaufgängen (Foto oben). Der ungewöhnliche Streckenverlauf in einem großen Bogen ist historisch bedingt (Karte links).



Autobahndreieck Erlenbruch Verkehr auf drei Ebenen

Der abgeschobene Oberboden macht schon einmal sichtbar, wo später der Riederwald-Tunnel in ein Trogbauwerk und die A 66 in die A 661 münden wird. Vor der Kulisse Mainhattans ist mit den vorbereitenden Arbeiten für das Autobahndreieck Erlenbruch begonnen worden. Dort, wo auf dieser Mitte Mai entstandenen Luftaufnahme die großen schweren Spezialtiefbaumaschinen deutlich sichtbar sind, entsteht die Baugrube für ein dreigeschossiges Kreuzungsbauwerk. ►►

Eine Baugrube so groß wie zwei Fußballfelder stellen gerade die Mitarbeiter des Spezialtiefbaus und der Niederlassung Rhein-Main an der A661 im Frankfurter Osten her. Es sind die vorbereitenden Arbeiten für das neue Kreuzungsbauwerk am Autobahndreieck Erlenbruch.

Autobahndreieck Erlenbruch heißt das neue Autobahnkreuz, das im Osten der Rhein-Main Metropole Frankfurt die Autobahn 661 mit der A 66 über den noch zu bauenden Riederwald-Tunnel verbinden soll. Die Spezialtiefbauer der Bickhardt Bau AG stellen derzeit als vorbereitende Maßnahme die Baugrube für das Kreuzungsbauwerk her.

Die Dimensionen sind gewaltig: 14.000



Großbohrstelle: Bei der Herstellung der Baugrube für das neue Kreuzungsbauwerk am Autobahndreieck Erlenbruch an der A 661 im Frankfurter Osten waren die Großgeräte der Abteilung Spezialtiefbau im Einsatz.

Tiefgründig

A661: Baugrube für das Autobahndreieck Erlenbruch

Quadratmeter – so groß wie zwei Fußballfelder – ist die Grundrissfläche der Baugrube. Diese wird als rückverankerter, vergurteter und wasserdichter Spundwandkasten hergestellt. Dafür wurden die Spundbohlen bis zu 18 Meter tief in den Untergrund gerammt.

Das ist angesichts der Geologie des Untergrundes in diesem Bereich nördlich des Mains (Rupelton) kein einfaches Unterfangen: Mit zwei großen Drehbohrgeräten wurden deshalb zunächst Austauschbohrungen mit einem speziellen Kiesgemisch hergestellt. In diesen vorbereiteten Untergrund ließen sich dann die Spundbohlen leichter einbringen. Als Andiengerät für die Verbauarbeiten war der Sennebogen 650 Mobilgittermastkran im Einsatz. Bis zu 36 Meter tiefe Entlastungs- und Lenzbrunnen wurden eingerichtet, um die Baugrube trockenzulegen. Teilweise 42 Meter lang waren

die Verpressanker, die für die Rückverankerung des Verbaus in das Erdreich eingebracht wurden. Entsprechend groß war der Maschineneinsatz: In Spitzenzeiten waren drei Drehbohrgeräte, ein Mobilgittermastkran, eine Mäklerramme ABI 18/22, eine Ramme ZR28 mit Rammbar sowie zwei Großbagger im Einsatz.

Verkehr auf 3 Etagen

Mit Fertigstellung des Spundwandkastens haben die Bickhardt-Erdbauspezialisten begonnen, die Baugrube mit ihren Baggern rund 15 Meter tief auszuheben. Das hat seinen Grund: Der Verkehr rollt in dem neuen Kreuzungsbauwerk auf drei Stockwerken. In der untersten Ebene wird die Rampe 46 als Verbindung der A 661 vom Norden mit der A 66 in Rich-

tung Hanau geführt. Darüber erfolgt mit der Rampe 44 die Verbindung der A 66 von Hanau zur A 661 in Fahrtrichtung Offenbach. Ganz oben verläuft die A 661 in beiden Fahrtrichtungen.

105.000 Kubikmeter Bodenaushub fallen bei der Herstellung der Baugrube an, rund ein Viertel des Materials wird genutzt, um Lärmschutzwälle außerhalb dieser Baumaßnahme an der A 5 zu errichten. Die Hälfte wird zwischengelagert und zur Rückverfüllung einiger Bereiche der großen Baugrube und den Endausbau genutzt. Bis das Kreuzungsbauwerk unter Verkehr genommen wird, geht noch einige Zeit ins Land: Presseberichten zufolge wird der seit Jahrzehnten geplante Riederwald-Tunnel voraussichtlich Ende 2022 fertig. Die Autobahn-Lücke im Frankfurter Osten bleibt somit noch einige Jahre erhalten.



Für den Neubau der A 14 bei Ludwigslust wird ein Autobahndamm aufgeschüttet.

Auf Sand gebaut

Autobahn 14: Neubau in Mecklenburg-Vorpommern

Es ist das erste Bauprojekt, das Bickhardt Bau in Mecklenburg Vorpommern realisiert. Nur wenige Kilometer von der Barockstadt Ludwigslust entfernt, stellen die Autobahnbaupezialisten einen 12,5 Kilometer langen Streckenabschnitt der A 14 zwischen dem Autobahnkreuz Schwerin und der Anschlussstelle Ludwigslust-Süd her.

Der Erdbau läuft auf vollen Touren: 10.000 Tonnen Dammschüttmaterial bauen die Mitarbeiter der Arbeitsgemeinschaft Bickhardt Bau / Bickhardt

Bau Thüringen täglich an der Trasse für die neue Autobahn A 14 östlich von Ludwigslust ein. Erstmals sind die Verkehrswegebauer von Bickhardt Bau in Mecklenburg-Vorpommern tätig. 30 Kilometer südlich der Landeshauptstadt Schwerin erfolgt der Lückenschluss der A 14 in mehreren Bauabschnitten bis nach Magdeburg.

Das Baulos, das Bickhardt Bau herstellt, ist insgesamt 12.500 Meter lang. In den Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Schwerin im Norden und der An-

2,2 Millionen Tonnen Boden werden aus Sandgruben angeliefert

schlussstelle Ludwigslust-Süd werden 2,2 Millionen Tonnen Boden aus fünf Sandgruben transportiert und qualifiziert eingebaut. 50 Sattelzüge sind in Spitzenzeiten dafür im Einsatz.

Vor den Brückenbauwerken wird der neue Autobahndamm bis zu sechs Meter hoch aufgeschüttet und von Raupen und Walzenzügen eingebaut. Nach dem Einbau des Frostschutzmaterials werden rund neun Kilometer Autobahn in Betonbauweise hergestellt. Die zu betonierende Fläche ist 215.000 Quadratmeter groß. 3.500 Meter Autobahnabschnitte sowie die Anschlussbereiche werden in Asphaltbauweise, zum Teil mit Flüsterasphalt hergestellt.

Für die Entwässerung sorgen 14.000 Meter Kanal mit Durchmessern von DN 300 bis DN 800 und sechs Regenrückhaltebecken. Darüber hinaus stellen die Autobahnbauer 52 Amphibiendurchlässe aus Betonfertigteilen her.

Zum Auftrag gehört auch der Bau von vier Brückenbauwerken, die von einem Arge-Partner hergestellt werden.

Erstmals sind die Bickhardt Bau-Schilder in Mecklenburg-Vorpommern zu sehen.



Vollgas für mehr Parkraum

Sommerzeit ist Urlaubszeit ist Reisezeit. Auf den Autobahnen herrscht Hochbetrieb und damit auch auf den ohnehin schon stark frequentierten Tank- und Rastanlagen. Aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens insbesondere durch LKW und der Lenkzeitbeschränkungen reicht das vorhandene Angebot an Stellplätzen entlang der Hauptverkehrsachsen längst nicht mehr aus. Der Ausbau von diesen Rastanlagen ist seit einigen Jahren ein wichtiges Betätigungsfeld von Bickhardt Bau, das bei vielen Baumaßnahmen Asphalt- und Betonbauweise verbindet. Derzeit werden gleich drei größere Bauprojekte umgesetzt.

Am weitesten voran geschritten sind die Arbeiten an der Tank- und Rastanlage (TRA) Großenmoor: 51 LKW, neun Bus, 93 Pkw und vier Behindertenstellplätze sowie eine Schwerlastspur haben die Mitarbeiter der Niederlassung Fulda dort unter laufendem Betrieb hergestellt. Unterstützt wurden sie dabei von den Kollegen des Betonstraßenbaus, die die Parkplätze für LKW in Beton hergestellt haben. Die Besonderheit dabei: Sie haben mit ihrem Gleitschalungsfertiger die Stellflächen mit einer angeformten Rinne in einem Arbeitsgang betoniert. Auch der 125 Meter lange Parkstreifen für Großraum- und Schwertransporte, auf dem alternativ auch zehn weitere LKW parken könnten, wurde in Betonbauweise hergestellt. 2.600 Quadratmeter Gehwege wurden gepflastert. Eine 280 Meter lange Lärmschutzwand schirmt die Stellflächen von den Fahrspuren der Autobahn ab.

Mitte Mai haben die Mitarbeiter der Niederlassung Kirchheim mit der Erweiterung der Tank- und Rastanlage Bühleck-Nord an der A 44 zwischen den Anschlussstellen Zierenberg und Breuna begonnen. Um dort neue Stellflächen herzustellen, müssen sie sprichwörtlich Berge versetzen: Rund 52.000 Kubikmeter Boden müssen bis 12 Meter abgetragen werden, um den Geländeeinschnitt herzustellen. Darüber hinaus müssen sie 2.100 Meter Sammelleitungen DN 200 und DN 300, 1.200 Meter Sickerrohr DN 150 sowie 6.900 Meter Kabelschutzrohre verlegen. 22.300 Quadratmeter Asphaltflächen, 7.500 Quadratmeter Beton- sowie 2.300 Quadratmeter Pflasterflächen sind bis zur Fertigstellung Ende 2015 herzustellen.





Kreisstraße 156 bei Fernwald

Die Nase ist ab

Ende Juli ist der 1,2 Kilometer lange Streckenabschnitt der Kreisstraße 156 zwischen Fernwald-Albach und der B 457 wieder für den Verkehr freigegeben worden. Die ehemalige schmale,

kurvige Holperstrecke ist zu einer grundhaft ertüchtigten, sechs Meter breiten Asphaltstraße ausgebaut worden, die in einem großen Bogen durch das Albachtal führt.

Für die optimierte Trassenführung musste eine Felsnase weichen. Mit

Stemmbagger und großem Löffel haben die Bickhardt Bau Erdbauspezialisten aus Kirchheim die hervorstehende Bergspitze abgetragen. Rund 9.500 Kubikmeter Material wurden dabei gelöst. Insgesamt wurden im Zuge dieser Baumaßnahme 40.000 Kubikmeter Boden bewegt. Der

Wie ein runder weißer Kreidefelsen erhebt sich das Gelände entlang des Trassenbereichs der K156, wo ein Felsvorsprung, eine Felsnase abgetragen und mit Spritzbeton und Stahlnetz gegen Steinschlag gesichert wurde. Die Panorama-Funktion der modernen Kameratechnik lässt die steile Böschung perspektivisch noch größer erscheinen.

Hang wurde vernagelt und mit Bewehrungsmatten und Spritzbeton dauerhaft gegen Erosion gesichert. Ein Stahlnetz schützt zudem gegen Steinschlag.

In einem anderen Streckenabschnitt haben die Bickhardt Bau Mitarbeiter zur

Sicherung der Böschung bergseits eine Gabionenwand hergestellt. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite haben sie die Böschung mit Geogitter bewehrt.

Bei den Streckenausbauarbeiten, die zum Großteil unter Aufrechterhaltung des

Verkehrs auf einer Fahrbahnhälfte erfolgten, wurden zudem besondere Aspekte des Naturschutzes realisiert. So wurden zum Beispiel Bautabuzonen eingerichtet, Schwertlilien umgesetzt und die Gewässer Albach und Hammelsgraben naturnah gestaltet.

Rastplatz an der Autobahn

» Zum Auftrag der TRA Bühleck gehört auch der Bau eines Regenrückhaltebeckens auf der südlichen Seite der Autobahn. Die Anbindung erfolgt über einen Rohrvortrieb DN 1.200, der im bergmännischen Vortrieb unter den Fahrbahnen durchpresst wird.

Zum Schutz der ruhenden Kraftfahrer wird zwischen der Autobahn und den

LKW-Stellflächen ebenfalls eine Lärmschutzwand errichtet.

Durch die Erweiterung erhöht sich die Zahl der LKW-Stellplätze von bisher 24 auf 67 und der PKW-Stellplätze von bisher 70 auf 94. Zudem werden sechs Stellplätze für Busse und ein Stellplatz für Großraum-schwertransporte gebaut.

Ein echter Neubau hingegen ist der Bau der PWC-Anlage „Weinberg-Nord“ an der Autobahn A 66 zwischen den Anschlussstellen Schlüchtern-Süd und Steinau. Das besondere dabei: Um die Parkflächen herzustellen, müssen die Mitarbeiter der Niederlassung Fulda zunächst einen größeren Geländeeinschnitt auffüllen. Der tiefste Punkt des Urgeländes liegt etwa 20 Meter unter dem Niveau der Fahrbahn. 90.000 Kubikmeter Boden wurden deshalb dort fachgerecht eingebaut und verdichtet.

Mit einem leichten Gefälle führt die Abfahrtsrampe von der Autobahn in einem großen Bogen auf das neu geschaffene Pla-

teau unterhalb des Weinbergs. Dort haben die Mitarbeiter neben einer WC-Anlage 17 LKW-, 31 PKW- und zwei Behinderten-Stellplätze angelegt. Auch ein Parkstreifen für vier Busse/ PKW mit Anhänger und ein Parkstreifen für Großraum- und Schwertransporte wurde angelegt. Mit einer leichten Steigung geht es zur ebenfalls herzustellenden Einfädelungsspur an der Autobahn hinauf.

Wie bei den beiden vorher beschriebenen Bauprojekten werden die Stellflächen in Betonbauweise hergestellt. Die Fahrspuren werden asphaltiert. Ende des Jahres sollen dann Reisende und Berufskraftfahrer dort Halt machen können.



Verkehr rollt im Westen

L 1027 Ortsumgehung Gotha Sundhausen – Erster Abschnitt freigegeben

Gothas Osten wird künftig besser zu erreichen sein: Schlängelte sich bislang der Verkehr von

der Autobahnabfahrt A4 Gotha-Boxberg über die L 1027 durch den Vorort Sundhausen, so schafft eine 3,6 Kilometer lange Ortsumgehung künftig Abhilfe. Sie führt in einem großen Bogen um die Ortschaft herum. 110.000 Kubikmeter Boden haben die Mitarbeiter von Bickhardt Bau Thüringen in den Einschnittsbereichen abgetragen und in den Auftragsbereichen zu Dämmen aufgeschüttet. Der westliche Abschnitt ist seit Anfang August auf 1,3 Kilometern Länge unter Verkehr. Ende des Jahres sollen die Arbeiten fertig sein.



In dem Bereich, wo die neue Ortsumgehung für Sundhausen die Thüringer Waldbahn überquert, wird ein Straßendamm aufgeschüttet.

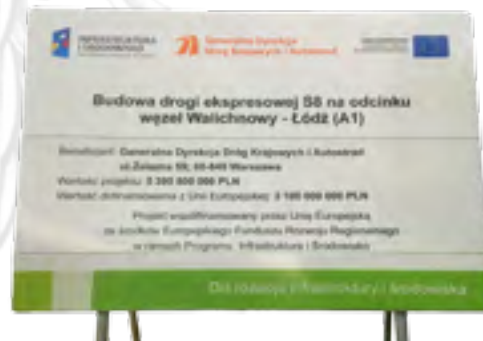


1

Es war die bislang größte zusammenhängende Betonfläche, die die Mitarbeiter der Abteilung Betonstraßenbau in einem Auftrag hergestellt haben: Rund 300.000 Quadratmeter stellte das Team beim Bau einer zweispurigen Schnellstraße mit ihren Gleitschalungsfertigern in Polen her.

Dzień dobry!*

Auslandseinsatz der Betonstraßenbauer in Polen



2

- 1 Die aufgehende Morgensonne spiegelt sich auf der frischen Betonfläche.
- 2 An einer Anschlussstelle wird mit dem kleinen Gleitschalungsfertiger die Beschleunigungsspur hergestellt.
- 3 Erster Einsatz für den neuen Bürstengrader.
- 4 Der Einbauzug rollt unaufhaltsam voran. Auf die Betonoberfläche wurde ein Oberflächenverzögerer (weiß) aufgetragen.
- 5 Kein Hindernis: Die rollende Straßenbaufabrik passiert eine Fußgängerbrücke.

*Polnisch für Guten Tag!



3

Exportschlager Betonbau – unter dieses Motto könnte man den ersten Auslandseinsatz der Abteilung Betonstraßenbau setzen: Von Anfang April bis Mitte Mai dieses Jahres waren die Bickhardt Bau Betonspezialisten in Polen im Einsatz, um südöstlich von Lodz am Bau der „Droga Ekspresowa S8“, der vierspurigen Schnellstraße Nummer 8 mitzuwirken. Tätig waren die Mitarbeiter an dem 30 Kilometer langen Baulos zwischen den Städten Sieradz und Lask. Die S 8, die allerdings erst zu knapp Zweidritteln ausgebaut ist, ist eine wichtige Verbindungsstraße zwischen dem Südwesten, der Hauptstadt und dem Nordosten Polens.

Transport mit Tiefladern

Die beiden Gleitschalungsfertiger und weitere für den Arbeitseinsatz benötigte Maschinentechnik wurden mit Tieflader-Transporten vom Bauhof in Kirchheim aus vorausgeschickt und dann auf der Schnellstraßenbaustelle in Polen in Einsatzbereitschaft gesetzt.

Die Transporte klappten ebenso reibungslos wie die Baustellenlogistik. Örtliche Fuhrunternehmer versorgten die

rollende Straßenbaufabrik permanent mit Unter- und Oberbeton, so dass die Betonage wie am Schnürchen lief. Eingebaut wurde in zwei Schichten rund um die Uhr mit einer Breite von 10 Metern. Zwei Fahrspuren und eine Standspur wurden in einem Rutsch hergestellt. Nur im Bereich der Zu- und Abfahrten wurde für die Beschleunigungs- und Verzögerungsspuren noch einmal mit dem kleinen Gleitschalungsfertiger angesetzt, um die entsprechenden Aufweitungen und Radien in einem vernünftigen Fugenraster herstellen zu können. Sieben Anschlussstellen stellten die Mitarbeiter auf ihrem insgesamt 14 Kilometer langen Schnellstraßenabschnitt her. Da in beide Fahrtrichtungen betoniert wurde, wurden insgesamt 28 Kilometer Betonstraße hergestellt – mit rund 300.000 Quadratmetern die bislang größte zusammenhängende Fläche, die die Bickhardt-Betonstraßenbauer hergestellt haben.

„Wir haben eine qualitativ hochwertige Arbeit abgeliefert“, zeigten sich Abteilungsleiter Martin Oeser und Einbaumeister Jörg Ackermann zufrieden mit dem Ergebnis der Arbeit ihres Teams. Sehr große Unterschiede zum Betonstraßenbau in Deutschland haben sie nicht ausgemacht. „Im Prinzip



4

haben wir in Polen nichts anderes getan, als hier in Deutschland auch. Die Unterschiede sind gering. So wird in Polen beispielsweise ein schwarzes Vlies zwischen der hydraulisch gebundenen Tragschicht (HGT) und dem Unterbeton verlegt. Bei uns ist das Vlies weiß. Auch die Betonrezepturen sind etwas anders“, erklärte Einbaumeister Jörg Ackermann.

Reibungslos, im Sinne von problemlos, verlief auch der Einsatz des neuen Bürstengraders. In Kooperation mit Joint-Tec



5

für bessere Griffigkeitseigenschaften und mindert die Lärmentwicklung.

Zukunftsweisend ist nicht nur die Bauweise, sondern auch die Trassenführung: Der Mittelstreifen ist so breit angelegt, dass bei Bedarf noch eine dritte Fahrspur je Fahrtrichtung angebaut werden kann, die Anschlussstellen sind nachts beleuchtet und entlang der ganzen Schnellstraße sind Lärmschutzwände aufgestellt worden.

Teil der Via Baltica

Ende des Jahres soll der Streckenabschnitt zwischen Sieradz und Lask für den Verkehr freigegeben werden. Weitere 28 Kilometer der insgesamt 564 Kilometer langen Verbindung zwischen Breslau im Südwesten, der Mittelregion Lodz, der Hauptstadt Warschau und Bialystok im Nordosten sind dann fertiggestellt. Das freut sicher auch die Fernreisenden, denn die S 8 ist zudem Teil der Europastraße 67, der so genannten Via Baltica, die von Prag (Tschechien) über Polen nach Kaunas (Litauen), Riga (Lettland) und Tallin (Estland) führt, wo eine Fährverbindung nach Helsinki (Finnland) besteht.

Mit Tempo 400 drunter durch

Brückensanierung an ehemaliger Hochgeschwindigkeitsstrecke an der A9

Wer in den vergangenen Monaten zwischen den Anschlussstellen Zörbig/Bitterfeld und Dessau-Süd auf der Autobahn 9 unterwegs gewesen ist, dem dürfte eine Brückenbau- stelle aufgefallen sein, die von weitem an ein Kunstwerk des Verpackungskünstlers Christo erinnerte.

Die Einhausung mit Schutzplanen hat ihren Grund: Denn die 1933 errichtete Stahlbogenbrücke mit aufgeständerter Fahrbahn musste im Zuge einer aufwändigen Instandsetzung gesondert strahlt werden, um den Korrosionsschutz am Stahlüberbau zu erneuern. Unter den Schutzplanen waren zuvor Gerüste und Arbeitsplattformen eingerichtet worden, um Stützen, Ständerwerk und Unterseite des Bauwerks besser erreichen zu können. Während der Verkehr auf

der wichtigen Nord-Süd-Achse zwischen Berlin und München weitgehend ungehindert rollte, wurden unterseitig gerissene Stahlteile verstärkt und verschweißt sowie Tropftüllen und Ablaufoberteile ersetzt.

Auf der Brücke hatten die Instandsetzungsspezialisten ebenfalls alle Hände voll zu tun: So haben sie zunächst die Kappen abgestemmt und erneuert, mit PCC-Mörtel einen Gradientenausgleich vorgenommen, das Bauwerk abgedichtet und die Übergangskonstruktionen ausgetauscht. Anschließend haben sie einen neuen Gussasphalt-Fahrbahnbelag aufgebracht, Geländer und Super-Rail Schutzplanken aufgestellt.

Schnurgerade Strecke

Das Bauwerk 49 Ü1 ist eine von vier bauähnlichen Brücken, die ohne Mittelpfeiler die bereits 1938 zwischen dem Berliner Ring und Schkeuditz fertiggestellte Autobahn überspannten. Im Bereich Dessau-Süd verläuft der Autobahnabschnitt schnurgerade – auch das dürfte dem aufmerksamen Autofahrer aufgefallen sein. Kein Zufall, denn die Autobahn ist als Re-

kordstrecke geplant worden: 25 Meter breit und 10 Meilen lang war die Betonpiste. Genau vor 75 Jahren, am 9. Februar 1939, stellte das Rennsport-Idol, der mehrfache Europameister Rudolf Caracciola in einer Mercedes-Vollstromlinienkarosserie den Geschwindigkeitsrekord von 399,6 km/h im Schnitt auf die Distanz von einer Meile auf.

Zahlreiche Geschwindigkeits- und Beschleunigungsrekorde wurden in den ersten Jahren nach Inbetriebnahme der Autobahn geknackt, bis der Zweite Weltkrieg die Rennspektakel unterbrach. Erst Ende der 1940iger Jahre wurden auf dem Autobahnteilstück wieder „Dessauer Automobil- und Motorradrennen“ veranstaltet – bis 1956, dann war Schluss. Wegen des zunehmenden Verkehrs und des Ausbaus als Transitstrecke nach West-Berlin war eine Sperrung der Autobahn für Sportveranstaltungen nicht mehr möglich. Stattdessen wurde die breit ausgebaute Betonfahrbahn zu DDR-Zeiten als Notlandeplatz für Flugzeuge vorgehalten.

1995 wurde im Zuge des A9-Ausbaus der Mittelstreifen mit Betongleitschutzwänden überbaut und begrünt.

75 Jahre nach den Rekordfahrten Carraciolas mussten die Brücken an der A9 bei Dessau saniert werden.

Rekordfahrt auf der Autobahn Dessau – Bitterfeld, 9. Februar 1939: Rudolf Caracciola im Mercedes-Benz Zwölfzylinderwagen W 154. Foto: Daimler AG



Wenn es im Winter witterungsbedingt auf den Baustellen ruhiger zugeht, dann herrscht in der Kirchheimer Unternehmenszentrale die heiße Phase in Sachen Fort- und Weiterbildung. Referenten und Mitarbeiter, die geschult werden, geben sich wortwörtlich die Klinke in die Hand: Unfallverhütung von der Berufsgenossenschaft Bau, Ausbilder-Schulungen für Schachtmeister oder wie hier die Qualifikationsnachweise für selbstfahrende Baumaschinen. Für die praktischen Übungen wurde auf dem Bauhof ein Hindernis-Parcours aufgebaut.

Vorsprung durch Schulung

Mobilbagger, Radlader: Qualifikationsnachweise für 600 Mitarbeiter

Mehr Effizienz durch Qualifizierung und Leistungsbe- reitschaft bei gleichzeitiger Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen des Arbeitsschutzes – der Qualifikationsnachweis für selbstfahrende Arbeitsmaschinen hat gleich eine ganze Reihe von positiven Auswirkungen für das Unternehmen. Deshalb werden bei Bickhardt Bau über 600 Mitarbeiter des Bauhaupt- gewerbes geschult.

Volle Konzentration. Punktgenau bringt Heinzfried Hildebrand den Mobilradbagger zum Stehen, setzt das Schild exakt zwischen zwei Sicherheitshütchen ab und hebt mit der Baggerschaufel ein

Brett hoch, auf dem drei Pflastersteine gestapelt sind. Ohne dass die Steine herunterfallen oder dass das Hindernis berührt wird, steuert er die Baggerschaufel mit nahezu traumwandlerischer Sicherheit zwischen hochkant stehenden Paletten hindurch und stellt das Brett mit den aufgetürmten Pflastersteinen wieder an seinen Ausgangspunkt zurück.

„Für routinierte Baggerfahrer ist das kein Problem. Andere müssen da schon etwas üben. Doch es ist nicht entscheidend, ob bei der Praxisübung Hindernisse touchiert werden, sondern dass die Kollegen konzentriert zu Werke gehen, wissen was in ihren Maschinen steckt und vor allem dass sie die vorgeschriebenen Sicherheitsbestimmungen berücksichtigen“, erklärt Winfried Kling. Der Werkstattmeister ist einer von derzeit rund 15 speziell geprüften, hauseigenen Trainern im Unternehmen, die den „Qualifikationsnachweis selbstfahrende Arbeitsmaschinen“ (der so genannte Bagger-Führerschein)

bei allen Bickhardt-Geräteführern abnehmen können.

Obwohl Radlader und Mobilbagger eine zentrale Rolle im Tiefbau spielen, gab es in der Baubranche bis vor kurzem außer dem Ausbildungsberuf Baumaschinenführer weder ein einheitliches Anforderungsprofil noch einen anerkannten Qualifikationsnachweis für Baugeräteführer. Das hat sich mit dem unlängst eingeführten und von den Spitzenverbänden anerkannten Qualifikationsnachweis für Bagger- und Laderfahrer geändert. Denn die Maschinisten tragen sowohl für die Qualität und Leistung, als auch für die Sicherheit auf den Baustellen eine große Verantwortung.

Starke Technisierung

Weil Radlader dabei zweifelsfrei die am meisten eingesetzten Baumaschinen sind, müssen entsprechend viele Mitarbeiter geschult werden: Ungefähr 600 Bickhardt Bau Kollegen bedienen die Radlader und Mobilbagger auf den Bickhardt-Baustellen. Um eine solche große Zahl an Mitarbeitern ►►



Die Dauer der Schulung richtet sich nach der Beschäftigung und der Berufserfahrung des einzelnen Mitarbeiters. Auch erfahrene Baumaschinisten konnten in den Schulungen noch neue Erkenntnisse gewinnen.

» zu schulen, war es wichtig zunächst ausreichend Trainer wie Winfried Kling auszubilden, die den Qualifikationsnachweis zum arbeitssicheren Bedienen von Hydraulikbaggern und Ladern (nach Prüfungsordnung und Stufenrahmenplan) abnehmen können.

„Das schafft eine Rechtskonformität, die inzwischen auch von Auftraggebern verstärkt eingefordert wird“, erläutert Rainer Mirau. Der selbstständige Personaltrainer hat gemeinsam mit den hauseigenen Trainern die Mitarbeiter gruppenweise in Theorie und Praxis geschult.

Neben den Schulungsinhalten zur Technik und Funktionsweisen der Maschinen bildete das Anschlagen von Lasten einen weiteren Ausbildungsschwerpunkt. Auch im Tiefbau müssen oft Lasten wie Kanalrohre oder Bordsteine angehoben werden. Dabei sind viele Fehler möglich, die zu schweren Verletzungen und Unfällen führen können.

Es sind nicht nur die Anschläger selbst gefährdet, sondern auch Kollegen oder unbeteiligte Personen. Fehler können immense Sachschäden verursachen. „Die wichtigste Basis für den dauerhaften Erfolg ist, dass die Mitarbeiter gesund nach Hause kommen – denn dann sind sie am nächsten Morgen auch wieder an ihrem Arbeitsplatz“, brachte es der Personaltrainer Mirau auf den Punkt.

Das wichtigste ist, dass alle Mitarbeiter gesund heimfahren

Und noch eines hat die Mitarbeiter-schulung gebracht: Die Maschinisten konnten wichtige Hinweise aus ihrer Praxis an die Kollegen weitergeben mit dem Effekt, dass schon durch kleine Veränderungen unter dem Strich bessere Ergebnisse und damit eine bessere Wirtschaftlichkeit erreicht werden können.

Der Arbeitgeber darf mit dem selbständigen Führen von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen nur Personen **beauftragen**,



- die 18 Jahre alt sind
- die körperlich und geistig geeignet sind (nach betriebsspezifischer Vorselektion)
- die über die entsprechende Fahrerlaubnis verfügen
- die im Führen der Maschinen unterrichtet und unterwiesen sind (ausgebildet)
- die ihre Befähigung nachweisen

Arbeitsschutzgesetz
Betriebssicherheitsverordnung
ZH 1 600 G 25
Fahrerlaubnisverordnung
TRBS 2111 Teil 4 / BGR 500

Die Darstellung zeigt, welche Voraussetzungen für den Qualifikationsnachweis gelten.

Einblicke in Baupraxis und Naturschutz

Studierenden-Gruppe der HTWK Leipzig besuchte die Deichbaustelle im Lödderitzer Forst an der Elbe.

Einblicke in die Praxis von Grundbau und Bodenmechanik gewannen Studierende der HTWK Leipzig, die mit ihrem Professor Said Al-Akel kürzlich die Deichbau-Stelle im Lödderitzer Forst (20 Kilometer nordöstlich von Bernburg) besuchten. Auf einer Länge von 1.600 Meter stellen die Mitarbeiter der Niederlassung Sangerhausen einen neuen Hochwasserschutzdeich her. Der Deich ist bei einer Kronenhöhe von 5,50 Meter im Schnitt 45 Meter breit.



Bauleiter Karsten Bernhardt (Foto: rechts) führte die Besuchergruppe über den Baustellenabschnitt. Mit der Deichrückverlegung wird zusätzlicher Überflutungsraum für die Elbe geschaffen. Dies soll den Hochwasserscheitel senken, die Gefahr von Deichbrüchen verringern und ein natürliches Überflutungsgeschehen in dem größten zusammenhängenden Auenwald Deutschlands ermöglichen.

Die Baumaßnahme ist deshalb Teil des Naturschutzgroßprojektes Mittlere Elbe, durch das bis 2018 ein durchgehender Verbund überflutbarer Auenwälder geschaffen und gesichert werden soll.



Schöne Arbeit der Beckenbauer

In Vorbereitung auf die Erschließung des größten noch verfügbaren Gewerbegebietes im Freistaat Sachsen haben die Mitarbeiter von Bickhardt Bau Thüringen ein 30.000 Kubikmeter fassendes Regenrückhaltebecken gebaut.

Das Regenrückhaltebecken überaus ansprechende Erdbauwerke sein können, diesen Beweis haben die Mitarbeiter von Bickhardt Bau Thüringen in der Gemeinde Striegistal in Sachsen geliefert: Nur wenige hundert Meter von der Anschlussstelle Berbersdorf an der Autobahn A 4 zwischen Dresden und Chemnitz entfernt haben sie in Arbeitsgemeinschaft ein maximal 30.000 Kubikmeter fassendes Regenrückhaltebecken hergestellt. Der Bau des Beckens ist eine vorbereitende Maßnahme für die weitere

Erschließung des flächenmäßig größten Gewerbegebietes im Freistaat Sachsen. 121 Hektar Nettobauflächen sollen dort potenziellen Investoren in naher Zukunft zur Verfügung stehen.

40.000 Kubikmeter Boden haben die Mitarbeiter von Bickhardt Bau Thüringen mit ihren Baumaschinen bewegt, etwas mehr als ein Drittel des Bodens im Bereich der Außenböschungen wieder eingebaut und 17.000 Quadratmeter Bentonitmatten verlegt. Die Uferbereiche des Beckens haben sie mit 1200 Tonnen Erosionsschutzschotter und einem Wellenschlag-Schutzstreifen aus 1700 Tonnen Wasserbausteinen hergestellt. Das Becken wurde zudem mit einer gepflasterten Rampe und zwei umpflasterten Löschwasserentnahmestellen ausgestattet. Es wurde über einen 500 Meter langen Auslaufkanal mit einem Durchmesser von DN 1200 an das bestehende Kanalnetz angeschlossen. Zum Auftrag gehörten auch die Herstellung von 500 Meter Schotterstraße und rund 100 Meter Anschluss- und Zufahrtsbereiche in Asphalt.



Fast so schön wie ein Kiesstrand: Das Regenrückhaltebecken bei Berbersdorf (Gemeinde Striegistal, Landkreis Mittelsachsen) macht einen einladenden Eindruck, doch Baden ist nicht gestattet. Vielmehr dient das Becken zugleich als Oberflächenwassersammler für die noch zu erschließenden Gewerbeflächen und als Löschwasserentnahmestelle.

Achtung Klappe! Filmprojekt

Filmprojekt stellt die Ausbildung zu Industriekaufleuten bei Bickhardt Bau vor.

Was macht eigentlich ein angehender Industriekaufmann in seiner Ausbildung? Wie sieht sein Arbeitsalltag im Unternehmen aus? Welches sind seine Aufgaben? Welche Ausbildungsinhalte werden vermittelt?

Antworten auf diese und noch viel mehr Fragen gibt ein Auszubildenden-Filmprojekt der Beruflichen Schulen am Obersberg in Bad Hersfeld. Einen Vormittag lang begleitete der Filmemacher Sebastian Wild den Auszubildenden Jens Nuhn in dessen erstem Lehrjahr in der Kirchheimer Unternehmenszentrale mit der Kamera. Unterstützt wurde er dabei durch Jonas Burkhardt und andere Auszubildende des Berufsschuljahrgangs, die das Kamera-Equipment, Stative, Beleuchtung und vieles mehr in Stellung brachten. In kurzer Zeit wurde ein Büro in der Buchhaltung in ein Aufnahmestudio umgewandelt. Und natürlich wurde auch im Außenbereich auf dem Bauhof gedreht – schließlich geht es in dem Kurzfilm auch darum zu zeigen, welches Produkt hergestellt wird, bzw. welche Dienstleistung erbracht wird.

Aus dem ganzen Filmmaterial, das an dem Vormittag an verschiedenen Standorten in der Zentrale gedreht wurde, schnitt der Filmemacher eine Filmsequenz zusammen, die in gut drei Minuten den Ausbildungsalltag der Industriekaufleute bei Bickhardt Bau skizziert.



Zu Ehren des Unternehmensgründers Peter Bickhardt (rechts) wurde in Oberaula-Hausen die Peter-Bickhardt-Allee eingeweiht. Der feierlichen Enthüllung des Straßenschildes wohnten Mitglieder der gemeindlichen Gremien und des Golfclubs bei.

Der Fünfte in ganz Deutschland

Peter-Bickhardt-Allee in Oberaula eingeweiht

Besondere Auszeichnung für den Unternehmensgründer Peter Bickhardt: Die Zufahrt zum Golfclub in Oberaula-Hausen wurde im Mai „Peter Bickhardt Allee“ benannt.

Peter Bickhardt ist damit laut Wikipedia die fünfte lebende Person in Deutschland überhaupt, nach der eine Straße benannt wurde. Der Senior-Chef – wie er von vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern genannt wird – befindet sich dabei mit Schlagersänger Tony Marshall, SAP-Mitbegründer Dietmar Hopp und den ehemaligen Bürgermeistern in Neumarkt (Obpf.) und Radolfzell in exklusiver Gesellschaft. Denn in Deutschland ist es nicht üblich, Straßen nach lebenden Personen zu benennen.

Mit der Straßenbenennung ehrte die Gemeinde Oberaula die besonderen Verdienste des Gründungs- und Ehrenpräsidenten des Kurhessischen Golfclubs Oberaula/Bad Hersfeld. „Ohne Peter Bickhardt gäbe es diesen Golfplatz nicht und ohne Golfplatz keinen Golfclub. Ohne beides würden in Oberaula viele Gäste fehlen. Viele Menschen sind erst durch

den Golfplatz nach Oberaula gekommen und sind teilweise auch hier geblieben“, sagte der Bürgermeister Klaus Wagner in seiner kurzen Laudatio.

Gerade einmal zwei Monate dauerte es von den ersten Gesprächen bis zur Umsetzung: Ende März habe ihn der Vizepräsident des Golfclubs, Siegfried Wagner, angesprochen, weil die Mitglieder ihrem scheidenden Clubgründer Peter Bickhardt nach 27 Jahren Präsidentschaft ein besonderes, nicht alltägliches Geschenk machen wollten, berichtete der Bürgermeister. Die entsprechenden Beschlüsse fassten die gemeindlichen Gremien einstimmig in ihrer Sitzung am 12. Mai diesen Jahres. In dieser wurde Peter Bickhardt für seine besonderen Verdienste um die Gemeinde Oberaula bereits mit der goldenen Ehrenplakette der Gemeinde Oberaula ausgezeichnet. Da die Straße jedoch Peter-Bickhardt-Allee heißt und um den Alleencharakter zu unterstreichen, hat der Senior-Chef bereits acht Bäume pflanzen lassen.

Peter Bickhardt selbst zeigte sich gerührt angesichts der Ehrungen. Er sei erfreut, dass sich Golfplatz und Club so gut entwickelt haben. Dies zu erhalten und weiterzuführen sei nun Aufgabe des neuen Präsidenten Dieter Rover, sagte der Ehrenpräsident.



Zusammen weinen und lachen

Niederlassung Fulda: Bickhardt Bau-Mitarbeiter spenden für Kleine Helden

Gutes tun - tut gut. Das haben die Technische Angestellte Jennifer Wendt und Einsatzleiter Volker Bagus aus der Bickhardt Bau Niederlassung Fulda erfahren dürfen, als sie im Namen ihrer Kolleginnen und Kollegen einen Spendenscheck an Kleine Helden, Kinder- und Jugendhospiz Osthessen e.V. überreichten.

1000 Euro haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter während ihrer Jahresabschlussfeier gesammelt und nun an die Erste Vorsitzende Simone Filip weitergeleitet. Eine Finanzspritze, die dringend benötigt wird. „90 Prozent unserer Arbeit finanzieren wir über Spenden“, berichtete Simone Filip.

Seit 2010 kümmert sie sich mit den anderen speziell als Familienbegleiter ausgebildeten, ehrenamtlichen Helfern des Vereins um Kinder und Jugendliche mit

lebensbegrenzenden und lebensbedrohenden Erkrankungen. Dabei sind die Kleinen Helden kein Pflegedienst im klassischen Sinne, „sondern wir begleiten und unterstützen nicht nur die erkrankten Kinder, sondern auch ihre Familien. Der drohende Verlust eines Kindes ist für die betroffenen Familien eine unvorstellbar

Schnelle und unbürokratische Hilfe für Familien in Not

große Belastung“, erklärte die Erste Vorsitzende. Die Kleinen Helden versuchen für etwas Entlastung zu sorgen. Das kann ein gemeinsamer Ausflug sein, ebenso wie Begleitung bei Behördengängen oder Arztbesuchen sowie die Vermittlung von Hilfsangeboten. Auch die Unterstützung der hinterbliebenen Angehörigen in der Trauerarbeit ist Teil der wichtigen Arbeit des Vereins. Familien, die sich in ihrer Not an den Kinder- und Jugendhospizverein wenden, verspricht Simone Filip schnelle und unbürokratische Hilfe.

„Wir versuchen auch, kleine Wünsche zu erfüllen“,

sagt die Vorsitzende und berichtet von dem unheilbar kranken Jungen, dem ein Besuch eines Heimspiels von Bayern München ermöglicht wurde. Trotz der großen Sorge um die Kinder erleben die Familienbegleiter auch freudige Momente. „Wir weinen und lachen zusammen“, sagt Simone Filip. Rund 20 Kinder und Jugendliche betreut der Verein derzeit in Osthessen.

Doch auch die Kleinen Helden haben Wünsche: Neben der ambulanten Begleitung in den Familien möchte der Verein ein stationäres Hospiz für Kinder und Jugendliche in Fulda aufbauen. Dort sollen unheilbar erkrankte Kinder von einem Team aus Kinderpalliativmedizinern, Pflegekräften und Hospizdienst professionell behandelt, gepflegt und liebevoll umsorgt werden. Familien soll dort Raum gegeben werden, Zeit füreinander zu haben und vor allem Kraft für die schweren Aufgaben schöpfen zu können.

Angesichts dieser vielfältigen Aufgaben der Familienbegleiter waren die Mitarbeiter der Niederlassung Fulda froh, diesmal die Kleinen Helden mit ihrer Spende zu unterstützen. Bereits in der Vergangenheit hatten sie bei den Jahresabschlussfeiern gesammelt und für soziale Zwecke gespendet. „Diese gute Tradition werden wir aufrecht erhalten“, versprachen Jennifer Wendt und Volker Bagus.

www.kleinehelden-hospiz.de



Alle Zeichen auf Zukunft!

Ausbildungsbeginn bei Bickhardt Bau – So viele Auszubildende wie noch nie

Wenn das keine gute Nachricht ist: Die Bickhardt Bau AG hat den höchsten Stand an Auszubildenden seit Unternehmensgründung: Über 100 junge Menschen werden zurzeit in elf verschiedenen Berufen ausgebildet.

Ausbildung ist eine Investition in die Zukunft. Angesichts von so vielen Auszubildenden wie noch nie kann Bickhardt Bau optimistisch nach vorne blik-

ken. Über 100 junge Frauen und Männer finden bei uns im laufenden Geschäftsjahr einen Einstieg ins Berufsleben und erlernen elf verschiedene Berufe. Gemessen an der Gesamtzahl der Beschäftigten entspricht das einer Ausbildungsquote von nahezu 10 Prozent. Das ist ein Topwert, der allerdings keinen Anlass zur Euphorie bietet. Nach wie vor ist es schwierig, junge Menschen für die Berufe des klassischen Bauhauptgewerbe zu begeistern. Da gilt es auch künftig noch viel Überzeugungsarbeit zu leisten und auf die vielen beruflichen Möglichkeiten und Vorzüge unserer Branche hinzuweisen.

Diese gute Ausbildungsquote ist auch ein Ergebnis verstärkter Bemühungen im

Bereich des Personalmarketings: Seit einigen Jahren präsentiert sich Bickhardt Bau auf Ausbildungs- und Firmenkontaktmessen in Osthessen. Die Zahl solcher Veranstaltungen – auch in den Regionen unserer Niederlassungen – steigt jährlich. Die aktuellen Termine sind übrigens in unserem Karriereportal auf unserer Homepage nachzulesen.

Doch nun heißen wir unsere neuen Kolleginnen und Kollegen herzlich willkommen und wünschen Ihnen einen erfolgreichen Start in das Berufsleben als Bau- und Landmaschinenmechaniker, Industriekaufrau/-mann und Straßenbauer, um die ausbildungstärksten Berufe zu nennen.



Der 1. August ist traditionell Ausbildungsbeginn bei Bickhardt Bau. Unser Foto zeigt einen Teil der Auszubildenden mit ihren Ausbildungsleitern am Unternehmenshauptsitz in Kirchheim.



Rennstrecken sind unser Ding: Das hatten sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Niederlassung Fulda auf die Lauf-Shirts drucken lassen, Fahne, beziehungsweise auf die Lauf-Shirts drucken lassen, als sie am 24. Mai am Rhön-Energie-Challenge-Lauf in Fulda teilnahmen. Mit 22 Startern stellten sie eine starke Läufertruppe - und damit nahm fast jeder zweite Mitarbeiter aus dem Büro Fulda an dem Volkslauf teil, der obendrein auch noch mit 2 Euro pro Starter wohltätige Zwecke unterstützt. 5,7 Kilometer quer durch die Barockstadt führte die Strecke, 6684 Starter gingen an den Start.



Da sage noch einer: „Geht nicht.“ Geht nicht – gibt's nicht! Zumindest in den Bickhardt Bau Werkstätten. Dort werden bekanntlich Baumaschinen und Fahrzeuge repariert und gewartet. Wenn es keine Ersatzteile gibt, werden diese eben selbst hergestellt, wie bei diesem großen Maschinen-ventilator (oben). Statt auf den Schrott zu landen, wurde er wieder flott gemacht. Frei nach dem Motto: „Wir machen auch den größten Schrott, in unseren Werkstätten wieder flott.“



Zum Mekka für Motorsportfans wird einmal im Jahr der Bad Liebensteiner Ortsteil Steinbach, wenn dort das internationale Glasbachrennen gestartet wird. In mehreren Klassen gehen dann einige hundert Starter auf die 5500 Meter lange Bergrennstrecke. Die Fahrer, die inzwischen aus ganz Europa anreisen, müssen dann 35 Kurven und 250 Meter Höhenunterschied auf der abgesperrten und mit zusätzlicher Sicherheitstechnik ausgestatteten Landesstraße 1027 bewältigen. Sieger war übrigens wie im Vorjahr der Europameister und Inhaber des Streckenrekordes Simone Faggioli aus Italien. Die Kollegen von Bickhardt Bau Thüringen haben in diesem Frühjahr in der Ortsmitte von Steinbach Flächen befestigt und asphaltiert, die während der Rennstage Ende Juli als Fahrerlager genutzt wurden. Nicht das erste bauliche Engagement von Bickhardt Bau Thüringen, das alljährlich an den Vorbereitungen in Sachen Streckenbau und Fahrerlager beteiligt ist. Da war es natürlich naheliegend, die spannende Rennveranstaltung mit dem Hinweis auf die Rennstreckenexpertise von Bickhardt Bau an der Startlinie zu unterstützen.



Man muss sich nur zu helfen wissen, wie die Kollegen, die derzeit am Ausbau der Bahnlinie Dachau - Altomünster tätig sind: Für den Transport kleinerer Baustoffmengen funktionierten sie kurzerhand eine handelsübliche Schubkarre für den Einsatz auf Schienen um. Wir finden, dass das den Innovationspreis dieser Ausgabe verdient hat. Ein Dankeschön geht auch an unseren Mitarbeiter in der Bauleitung/Abrechnung, Rene Seifert, der uns diesen Schnappschuss zuschickte.

Großes Herz für große Hunde

Oberbauleiter Friedrich Klöpfel züchtet preisgekrönte Afghanische Windhunde

Tierisch was los. Das trifft im Wortsinn auch auf das Zuhause von Friedrich Klöpfel in Altmorschen zu. Wer sich dem zweigeschossigen Haus in der Ortsmitte nähert, der wird von freundlichem Hundegebell begrüßt. Es sind großgewachsene, athletische Tiere mit langem glatten Fell und einer Stolz erhobenen Kopfhaltung, die sich den Besuchern ebenso neugierig wie selbstbewusst nähern.

Neun Afghanische Windhunde, dazu ein Pharaoh Hound, ein Whippet und zwei spanische Mischlingshunde wohnen mit dem Oberbauleiter und seiner Ehefrau Christiane Köhler unter einem Dach. „Das war gar nicht so geplant, aber es sind mit der Zeit immer mehr Vierbeiner geworden“, sagt der 59-Jährige. Vom letzten Wurf im vergangenen Jahr behielten sie gleich drei Welpen. Es sei eine Freude zu sehen, wie sich die Tiere entwickelten und ganz unterschiedliche Wesens- und Charakterzüge hätten. „Zu jedem einzelnen Hund baut man eine Beziehung auf – das macht es ja auch so schwer, die Jungtiere dann abzugeben“, erklärt der Hundezüchter sein leidenschaftliches Hobby, das er seit 1988 mit seiner Ehefrau teilt.

Die Junghunde sind mit einem Alter von etwas mehr als einem Jahr inzwischen voll ausgewachsen. Mit einer Schulterhöhe von rund 70 Zentimetern gehören die Afghanen zu den größeren Hunderassen. In Deutschland sind sie relativ selten: Nur etwa 200 bei Züchtern offiziell registrierten Afghanen-Welpen mit VDH-Papieren stehen jährlich etwa 13.000 im VDH gezüchteten Schäferhundwelpen gegenüber. Entsprechend überschaubar ist die Zahl derer, die sich die ursprünglich in den Steppen und Hochflächen Afghanistans beheimateten Jagdhunde als Hausgenossen halten. Züchter und Halter kennen sich untereinander.

Wie aus 1001 Nacht

In Anlehnung an die Herkunft der Tiere hat das Paar ihre Hundezucht „Afghanhounds of Suriya“ benannt. Ebenso orientalistisch – wie aus den Märchen aus 1001 Nacht – klingen die Namen: Barakh-Radjan, Bahir, Birikin heißen drei der Hunde, die alle in einem großen Rudel zusammenleben. Märchenhaft ist auch die Vielzahl an nationalen und internationalen Titeln und Auszeichnungen, die einige ihrer Vierbeiner während Ausstellungen und Championaten



Ein Herz und eine Seele: Friedrich Klöpfel mit seiner Afghanischen Windhündin Ayali. Beide haben am gleichen Tag Geburtstag.

erringen konnten: Deutscher, Österreichischer, Slowenischer, Kroatischer, Internationaler Multichampion. Die Liste der Titel ist lang. Zahlreiche Urkunden zieren das große Treppenhaus. Um so erfolgreich zu sein, müssen ganz genau vorgegebene Standards und Richtlinien erfüllt werden: Die Tiere werden nach ihrer Physiognomie (Körperbau, Schädelform, Gebiss und Fell) aber auch nach ihrem Wesen und ihrem Gangwerk beurteilt.

Der gute Ruf der Züchtungen von Friedrich Klöpfel und seiner Frau reicht dabei weit über die Grenzen Deutschlands hinaus. Aus Skandinavien, Frankreich und Holland kommen die Käufer, die einen gesunden, gepflegten und gut sozialisierten Afghanischen Windhund in ihre Familien aufnehmen wollen. Doch bei aller Anhänglichkeit und guten Erziehung dürfe man nicht ver-

gessen, dass Afghanen Jagdhunde sind, die ihren eigenen Kopf haben und diesen auch gerne mal durchsetzen wollen. „Diese Charakterzüge muss man kennen und vor allem auch akzeptieren: Dann hat man ganz einfach sehr viel Spaß und Freude an seinen Hunden“, berichtet der Bauingenieur. Ebenso klar müsse sein, dass die Pflege des Fells, der Krallen und der Zähne – insbesondere vor Hundeschauen und Championaten – sehr zeitaufwendig ist und die Tiere viel Bewegung bräuchten.

Gehörig Bewegung kommt wohl im September ins Haus der Hobbyzüchter, da ein neuer Wurf erwartet wird. „Nur diesmal müssen wir schon aus Platzgründen alle Welpen abgeben“, sagt Friedrich Klöpfel. Mal sehen, was sein Herz sagt, wenn es dann soweit ist...

► www.afghanhounds-of-suriya.de



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