

Ausgabe 01/2015

# Blickpunkt

Magazin für Mitarbeiter und Freunde

bickhardt bau



- Nächtllicher **Brückenaushub** mit 1200-Tonnen-Kran
- **Startschuss:** Baubeginn für die Neufahrner Kurve bei München
- Sommer, Sonne, gute Laune: Unser **Sommerfest** in Bildern
- Schlüsselfertigbau: Neues **Handelszentrum** Bebra
- Anschlussstelle, Autobahn, Brücke: Verkehrsknoten **Limburg**





## Inhalt

- 04 Brückeneinhub für die Baustellenlogistik von Stuttgart 21**  
Lückenschluss an der Baustraße C zwischen dem Stuttgarter Haupt- und Nordbahnhof: Anfang Dezember wurde eine 72 Tonnen schwere Stahlbrücke eingehoben.
- 06 Weiterbau A 44: Der großflächige Erdbau läuft auf vollen Touren**  
Bei Waldkappel stellen die Mitarbeiter von Bickhardt Bau einen sechs Kilometer langen Streckenabschnitt für die A 44 zwischen Kassel und Wommen her.
- 08 Nachtschicht für Romeo: Erweiterung am Hamburg Airport**  
In Arbeitsgemeinschaft hat Bickhardt Bau die Flugbetriebsflächen der Rollleitlinie 1 saniert und erweitert. In vier Monaten entstanden 19.000 Quadratmeter Betonoberfläche.
- 10 A 3 / B 8: Ein neuer Verkehrsknoten an der Anschlussstelle Limburg-Süd**  
Achtspuriger Autobahnneubau, Unterführungsbauwerk, Ausbau der B 8: Bei Limburg entsteht ein neuer Verkehrsknoten.
- 12 Spatenstich mit Bundesverkehrsminister: Startschuss für Neufahrner Kurve**  
Baubeginn für ein 91-Millionen-Euro Infrastrukturprojekt: Bis Herbst 2018 stellt Bickhardt Bau eine bessere Bahn-Anbindung für den Münchener Flughafen her.
- 14 Guter Grund für neuen HARIBO-Standort im Innovationspark Rheinland**  
Die Niederlassung Rhein-Main gibt Gummi für den neuen HARIBO-Standort in Rheinland-Pfalz: In zehn Wochen wurden 700.000 Kubikmeter Boden bewegt.
- 16 Am Haken eines gigantischen Gewichthebers: Brückenaushub bei Götzenhof**  
Mit einem 1200-Tonnen-Kran wurden die Betonsegmente der Brücke über eine Bahnlinie bei Fulda-Götzenhof herausgehoben. Nach Abbruch erfolgt nun der Ersatzneubau.
- 18 B 6n: Eine Ortsumgehung für die Bachstadt Köthen**  
Vorbei statt mitten durch: Mit der Inbetriebnahme der B 6n wird die Innenstadt von Köthen spürbar entlastet. Seit Mitte Dezember 2014 rollt der Verkehr.
- 20 Ein neues be! für die Innenstadt von Bebra**  
**be!** heißt das neue innerstädtische Handelszentrum in Bebra, das Ende September nach zwölfmonatiger Bauzeit seine Türen geöffnet hat.
- 22 Der Verkehr rollt auf der umverlegten Autobahn 4 bei Kerpen**  
Zur Erschließung der Braunkohle musste die A 4 zwischen Kerpen und Düren ähnlich wie die Hambachbahn verlegt werden. Eine Aufgabe wie geschaffen für Bickhardt Bau.
- 23 Blühende Landschaften**  
Ein großformatiger Bildband widmet sich dem Werk und Wirken von 30 Familien-Traditionsunternehmen abseits der großen Metropolen. Vorne dabei: Bickhardt Bau.
- 25 Die Mitarbeiter im Mittelpunkt**  
Verabschiedung einer langjährigen Führungspersönlichkeit, eine Bilder-Rückschau auf unser Sommerfest 2014, drei Fotos und ihre Geschichte sowie ein sportlicher Mitarbeiter, der in seiner Jugend bereits gegen Fußball-Weltmeister Bastian Schweinsteiger kickte – 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 unseres Hauses,

die fünf Wirtschaftsweisen sind skeptisch. Sie erwarten für das nun vor uns liegende Jahr nur ein Mini-Wirtschaftswachstum von einem Prozent. Wir als Bickhardt Bau haben keinen Grund zum Schwarzmalen. Das Geschäftsjahr 2014 hat die Unternehmensgruppe Bickhardt Bau wirtschaftlich erfolgreich abgeschlossen. Unser Auftragsbestand sichert uns eine Auslastung bis zum Spätsommer 2015.

Sicherlich beklagen wir weiterhin die unzureichenden Ausschreibungsaktivitäten der öffentlichen Hand, insbesondere da sich die große Investitionsoffensive der Bundesregierung in unser marodes Verkehrsnetz leider der „schwarzen Null“ von Bundesfinanzminister Wolfgang Schäuble unterordnen musste. Mit privat finanziertem Autobahnbau soll die entstandene Investitionslücke nun geschlossen und unsere Infrastruktur gerettet werden.

Doch leider ist die Beschaffungsvariante Öffentlich-Private-Partnerschaft (ÖPP) mittelstandsfeindlich und damit nichts für Bickhardt Bau: Die Anforderungen in der Bewerbungsphase diskriminieren den Mittelstand sowohl bei der Einwerbung von Finanzpartnern als auch bei den Angebotskosten pro Projekt, die gegenüber den abzuarbeitenden Bauleistungen unverhältnismäßig hoch sind. Ist man in einem solchen Vergabeverfahren unterlegen, so sind diese übertriebenen Angebotskosten uneinbringlich abzuschreiben. Das ist für den Mittelstand nicht dauerhaft hinnehmbar. Ist man bei der Einwerbung erfolgreich, so überlasten die erforderliche Kapitalausstattung der Projektgesellschaft sowie die extremen Sicherheitsbedürfnisse des Bauherren und der Kredit- und Avalgeber die Möglichkeiten der Mittelständler – selbst bei besten Bonitäten.

Darüber hinaus kommen inzwischen Gutachten des Bundesrechnungshofes zu dem Ergebnis, dass sich ein privat

finanzierter Autobahnbau nicht rechnet: Fünf der bisher sechs realisierten Projekte in privater Hand seien um insgesamt mehr als 1,9 Milliarden Euro teurer gewesen als eine herkömmliche Finanzierung über den Haushalt.

Konzentrieren wir uns also in 2015 verstärkt auf das Wesentliche: unsere Auftraggeber, unsere Mitarbeiter, die Qualität unserer Bauleistung und die Verbesserung unserer Prozesse.

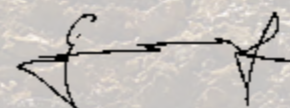
Die Verlagerung der Investitionen im Verkehrswegebau vom Neubau auf die Instandsetzung erhöht die Komplexität und damit den Schwierigkeitsgrad der jeweiligen Bauprojekte. Wir dürfen uns daher auf interessante Herausforderungen unserer Auftraggeber freuen.

Interessierten, leistungsbereiten und motivierten Mitarbeitern sowie Neu- und Quereinsteigern wollen wir einen sicheren Arbeitsplatz bieten. Die Qualität unserer abgelieferten Bauleistung soll weiterhin das Argument sein, auf das wir stolz sind und mit dem wir für unser Unternehmen werben können. Die Optimierung unserer Prozesse bleibt deshalb eine Daueraufgabe. Sie wird künftig elektronisch unterstützt, datenschutzrechtlich sensibel gehandhabt und verbessert dauerhaft die Sicherheit unserer Arbeitsplätze.

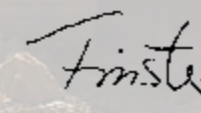
Der vorliegende erste **Blickpunkt Bickhardt Bau** des neuen Geschäftsjahres schaut gerne mit Ihnen zurück auf ein erfolgreiches und interessantes Jahr 2014. Wir stellen Ihnen wieder eine ganze Reihe von Bauprojekten aus vielen Bereichen der großen Bickhardt Bau-Familie vor. Aber lesen Sie selbst. Viel Spaß!

Herzlichst  
Ihr Vorstand

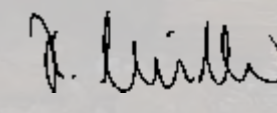
Ralf Schär



Martin Geisendörfer



Frank Finster



Horst Müller



# Behelfsbrücke

für

# Stuttgart 21

Nachtschicht für eines der größten Verkehrsinfrastrukturprojekte der Bundesrepublik: Mit Hilfe zweier Mobilkrane haben die Mitarbeiter der Arbeitsgemeinschaft S 21 Infrastruktur Los A von Bickhardt Bau und dem Gleisbau-Kooperations-Partnerunternehmen Hartung Bau Anfang Dezember eine Behelfsbrücke eingehoben. Die 72 Tonnen schwere Stahlkonstruktion, die die Stahlbauer der Bahnbau Gruppe im Werk Dresden hergestellt haben, überspannt die Ehmannastraße südlich des Stuttgarter Nordbahnhofes. Der Bau der neuen Brücke ist erforderlich, um die so genannte Baustraße C fertigzustellen. Diese verbindet die Baustellen in der Innenstadt mit den Flächen der Zentralen Baulogistik (C2-Fläche) im Nordbahnhofviertel. Über die neue Ver- und Entsorgungsachse werden alle Tunnelausbruchmassen aus dem Stuttgarter Talkessel abtransportiert, ohne dass die Transportfahrzeuge das öffentliche Straßennetz befahren müssten. Die Länge der Strecke zwischen Hauptbahnhof und der C2-Fläche ist knapp 3 Kilometer lang.



# Über 7 Brücken ...

## Neubau der Autobahn 44 bei Waldkappel - 6.000 Meter am Stück

Der Lückenschluss der Autobahn 44 zwischen Kassel und Wommen rückt wieder ein Stück näher: Unter der Bezeichnung VKE 33 stellen die Verkehrswegebauer von Bickhardt Bau bei Waldkappel einen sechs Kilometer langen Streckenabschnitt her.

Zum Bauauftrag gehört die Herstellung des gesamten Streckenoberbaus einschließlich sämtlicher Bodenbewegungen, der Bau von zwei Regenrückhaltebecken sowie die Herstellung von Wirtschaftswegen parallel zur neuen Autobahntrasse. Alle sieben Brückenbauwerke in diesem Abschnitt sind bereits im Vorfeld dieser Maßnahme erstellt worden und stehen be-

reits in der Landschaft. Diese gilt es nun in die Wegebeziehungen anzubinden: Auf der sprichwörtlich grünen Wiese werden in Teilbereichen Überschussmassen von leistungsstarken Ladebaggern gelöst, auf Dumper und Vierachser geladen und an anderer Stelle wieder qualifiziert eingebaut: Dämme müssen aufgeschüttet werden, um Senken auszugleichen und die Strecke über die Brücken zu führen. So entsteht in dem hügeligen Urgelände am Fuße des Hohen Meißner eine homogene Trassenführung, die auf Sicherheit und Fahrkomfort ausgelegt ist.

500.000 Kubikmeter Bodenab- und -auftrag haben die Mitarbeiter zu realisieren, bevor 180.000 Tonnen Frostschutzmaterial eingebaut wird. Um die nötige Tragfähigkeit zu erzielen, muss der Boden teilweise verbessert werden. Kalkstreuer und Fräsen sind im Einsatz, um auf den ehemals landwirtschaftlich genutzten Acker-, Wiesen- und Waldflächen den

Grundbau/Unterbau für eine den heutigen Anforderungen an den Schwerlastverkehr entsprechende Autobahnverbindung zu schaffen.

Die vierspurige Strecke hat je Fahrtrichtung eine Fahrbahnbreite von 11,50 Metern. Der Oberbau wird in Asphaltbauweise hergestellt. Die zu asphaltierende

### 120.000 Quadratmeter Asphalt, 54 Kilometer Kabelschutzrohre

Fläche ist rund 120.000 Quadratmeter groß. Entwässert wird die Fläche über 15.000 Meter Kanalrohre DN 150 bis DN 1200. Zudem werden zwei jeweils 6.000 Kubikmeter große Regenrückhaltebecken mit Drosselschächten angelegt.

Stolze 54.000 Meter misst die Gesamtlänge der Kabelschutzrohre mit einem Durchmesser DN 110, die die Mitarbeiter

Erdbau in großem Stil: Schwere Ladebagger sind im Einsatz, um die Dumper zu beladen. Rund 500.000 Kubikmeter Boden müssen auf dem sechs Kilometer langen Streckenabschnitt bewegt werden.

zu verlegen haben. Hinzu kommen noch einmal 6.400 Meter Kabelschutzrohre in einer Stärke von DN 180. Darüber hinaus werden 12.000 Quadratmeter asphaltierte Wirtschaftswege hergestellt.

Die Bundesautobahn A 44 gilt als eine der wesentlichen Routen im Ost-Westverkehr innerhalb der Bundesrepublik Deutschland. Ihre heutige Verkehrsbedeutung gewann sie mit der Wiedervereinigung beider deutschen Staaten. Als Verbindung zwischen den Ballungszentren an Rhein und Ruhr und Sachsen (Chemnitz/Dresden) erfolgt nun der Anschluss an die A 4 bei Herleshausen. Nach langen Jahren der Planung und einigen Rechtstreitigkeiten über den Trassenverlauf soll in naher Zukunft der Verkehr zumindest in dem Abschnitt Waldkappel rollen und die Ortschaften entlang der Bundesstraße 7 spürbar entlasten. Ursprünglich war die Freigabe des gesamten Streckenabschnitts für 2009 vorgesehen.



## Alt in neuem Glanz

Die um das Jahr 1700 errichtete Steinbogenbrücke von Freckleben ist vermutlich das älteste Bauwerk, das die Abteilung Bauwerksinstandsetzung bislang saniert hat: Nach fünf monatiger Instandsetzung erstrahlt das rundherum ertüchtigte historische Denkmal in neuem Glanz.

Das frisch verputzte Bruchsteinmauerwerk, die neuen Kappen aus Beton und die verzinkten Geländer sind nur die sichtbaren Zeichen der Sanierungsarbeiten, die die Mitarbeiter der Bauwerksinstandsetzung an der mit zwei Steinbögen ausgeführten Natursteinbrücke von Freckleben umgesetzt haben.

Viel bedeutsamer für die Ertüchtigung des Bauwerks über die Wippen hingegen sind die Arbeiten, die nicht sofort ersichtlich sind: So haben die Instandsetzungsexperten – wie bei einem kariösen Zahn – die Bogenüberschüttung sorgfältig ausgeräumt und mit rund 100 Kubikmeter Beton C 30/37 verfüllt. Die Natursteinbögen haben sie mit insgesamt 54 Spirallankern gesichert. Sämtliche Hohlräume wurden verpresst: Rund 10.000 Liter Flüssigmörtel haben sie in die Hohlräume injiziert.

Anschließend wurde das Mauerwerk – insgesamt 300 Quadratmeter – sauber verputzt. 17 Kubikmeter Steinersatz sind im Natursteinmauerwerk hergestellt worden. 125 Quadratmeter Natursteinpflaster wurden als neue Fahrbahnoberfläche

verlegt. Zudem sind 50 Meter Geländer montiert worden.

Mit der Ertüchtigung des historischen Bauwerks können die Fußballer aus dem Vorort von Ascherleben wieder ohne Umwege zu ihrem Sportplatz gelangen. Auch die Zufahrt zu den dahinterliegenden Ackerflächen ist nun uneingeschränkt möglich. Bereits 2012 wurde die Befahrung wegen der Schäden am Bauwerk auf drei Tonnen beschränkt und die Durchfahrtsbreite verengt. Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 500.000 Euro. Das Land Sachsen-Anhalt förderte die Sanierung mit 50 Prozent.



Blick unter die Brücke: Mit Holzkeilen wurden die Natursteine in Position gebracht.





# Nachtschicht für **FTHG**



Ganz dicht dran an der großen weiten Welt: Eine Boeing 727 der Emirates Airline rollt nur wenige Meter am Betonstraßenfertiger vorbei über den Rollweg Romeo zur Startbahn (großes Foto). Mit Baggern und Walzen haben die Bickhardt Bau Tiefbauer zuvor den Grund bereitet (kleines Foto oben). Die Arbeiten erfolgten unter laufendem Betrieb, um die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten (Foto unten).



## Erweiterung des Hamburg Airports: Neue Rollleitlinie und Sanierung

*Hamburg, das Tor zur Welt. Zwar wird dieser Slogan allgemein hin auf den Hamburger Hafen bezogen, doch auch der Hamburg Airport erfreut sich wachsender Passagierzahlen und steigender Umsätze. 13,5 Millionen Fluggäste verzeichnete der ehemals als Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel bekannte Airport für das Jahr 2013. Die positive wirtschaftliche Entwicklung drückt sich auch in einer Reihe von Erweiterungen und Ausbaumaßnahmen aus.*

**S**o wurde Bickhardt Bau in einer Arbeitsgemeinschaft von der Flughafen Hamburg GmbH (FHG) beauftragt, die Flugbetriebsflächen im Zuge der Umstrukturierung des Vorfeldes 1 Süd zu erweitern. Diese so genannte Rollleitlinie 1 wird von den verschiedenen Flugzeugtypen ausschließlich als Rollbahn zu den Vorfeldern und Stellflächen genutzt. Um eine möglichst lange Betriebsdauer und wartungsarme Nutzung zu gewährleisten, erfolgte der Ausbau in Betonbauweise.

Auf einer Länge von 600 Metern haben die Betonstraßenbauer die Rollspur mit ihrem kleinen Gleitschalungsfertiger SP 500 im Schnitt um 15 Meter verbreitert. Zuvor hatten ihre Kollegen vom Verkehrswegebau den frostsicheren Aufbau bis zum Erdplanum hergestellt und sämtliche



## der Enteisungsflächen – In vier Monaten zur neuen Betonoberfläche

Kabelkanaltrassen für Strom, Telekommunikation und Steuerungen mitsamt Revisionsschächten in einem Abstand von 30 Metern hergestellt. 600 Meter Schlitzrinnen sorgen für die Entwässerung der Oberflächen. Da die neue Leitlinie 1 von der Rollbahn Romeo gequert wird, auf der die Flieger zur Startbahn rollen, wurde der Kreuzungsbereich in Nachtschichten hergestellt. Die Betonbauspezialisten setzten dabei in diesem Bereich schnell abbindenden Beton ein. So wurden die Beeinträchtigungen des

Flugbetriebes während der Bauphase so gering wie möglich gehalten und die Flugzeuge konnten am nächsten Tag wieder ungehindert auf ihre Startpositionen rollen.

Zum Auftrag gehörte auch die grundlegende Erneuerung vorhandener Betonflächen auf dem Vorfeld 1 Süd. Knapp 9.500 Quadratmeter Stell- und Enteisungsflächen vor den südlichen Wartungshallen und Hangars wurden zunächst aufgestemmt und der Boden ausgetauscht. Dann wurde der Oberbau den heutigen Anforderungen

entsprechend verstärkt neu aufgebaut. Insgesamt wurden 10.000 Kubikmeter Boden ausgetauscht und rund 19.000 Quadratmeter Betonoberfläche hergestellt. Das entspricht in etwa zwei Fußballfeldern. Auch der Abbruch und Neubau einer Trafostation gehörte zum Auftragsvolumen. Eine weitere Besonderheit des anspruchsvollen Bauprojektes war neben den qualitativ hohen Anforderungen auch die kurze Bauzeit: Nur knapp vier Monate blieben vom ersten Baggerhub bis zum Einrollen des ersten Jumbo-Jets.





Blick auf den neuen Verkehrsknoten Autobahn 3 und Unterführung der Bundesstraße 8 im Bereich der Anschlussstelle Limburg-Süd: Links ist die alte, zweispurige B 8 zu sehen. Zum Zeitpunkt der Aufnahme wurden im Bereich des Spundkastens die Fundamente für die Mittelpfeiler hergestellt und das nördliche Widerlager eingeschalt. Dazwischen liegt die bis zur Frostschuttschicht vorbereitete neue Fahrbahnhälfte und der neue, kombinierte Geh- und Radweg. Rechts schließt sich dann die neue Trasse der A 3 an.

# Neuer Anschluss an

## Brücke, Autobahn, Bundesstraße: Der Verkehrsknoten Limburg-Süd

Das Mittelzentrum Limburg an der Lahn kann seit jeher auf eine rege Bautätigkeit zurückblicken: Waren es in den vergangenen Jahren vor allem die überdimensionierten Bauvorhaben des ehemaligen Bischofs Tebartz von Elst, die bundesweit für Schlagzeilen sorgten, so ist es nun der Ausbau der Autobahn A 3, der in den Fokus rückt.

Vor allem die Pläne eines Investors, die alte Lahntal-Autobahnbrücke in Wohneinheiten mit postmoderner Architektur umbauen zu wollen, sorgten kürzlich bundesweit für Aufmerksamkeit. Zwar sind diese Pläne wohl vom Tisch, der regen Bautätigkeit in der Region tut dies aber keinen Abbruch.

Große Betriebsamkeit herrscht seit verganginem Juni im Bereich der Anschlussstelle Limburg-Süd, wo die Bickhardt Bau-Mitarbeiter mit dem Ausbau des Verkehrsknotens begonnen haben. Auf einer Länge von 1.800 Metern bauen die Verkehrswegebauer die Autobahn achtspurig aus. Die neue Trasse liegt parallel zur bestehenden Streckenführung und soll

die neue Lahntalbrücke an die Autobahn 3 anbinden. Zudem wird die Anschlussstelle Limburg-Süd komplett neu hergestellt. Etwa 330.000 Kubikmeter Boden müssen bei dieser Baumaßnahme insgesamt bewegt werden. Zudem werden rund 180.000 Kubikmeter Lieferboden für den neuen Autobahndamm mit dazugehörigem Lärmschutzwand benötigt.

Was dieses Bauvorhaben von einem Autobahnneubau auf der grünen Wiese unterscheidet, ist die Tatsache, dass die Autobahn Frankfurt – Köln direkt neben der Anschlussstelle Süd die Bundesstraße 8 überquert. Diese viel befahrene Strecke verbindet das Lahntal mit dem Taunus.

Die Brückenbauer von Bickhardt Bau stellen deshalb zurzeit einen Ersatzneu-

bau für das Unterführungsbauwerk her. Das semi-integrale Zweifeld-Bauwerk hat eine lichte Weite von 40 Metern, beziehungsweise eine Gesamtlänge von 46,94 Metern. Die Breite zwischen den Geländern beträgt 46,75 Meter. Mit dem neuen Bauwerk erhöht sich die Durchfahrts Höhe auf 4,70 Meter. Die Brücke wird in der Mittelachse von vier Betonpfeilern gestützt, die auf einem Anprallsockel errichtet wurden.

Im Frühjahr sollen insgesamt 38 Spannbeton-Fertigteile eingehoben werden. Der Ausbau des Verkehrsknotens, zu dem auch der vierspurige Ausbau der B 8 auf einer Länge von 700 Metern gehört, erfolgt unter laufendem Betrieb. Dadurch können die Arbeiten nur abschnittsweise erfolgen: Entsprechend viele Verkehrsphasen mit den jeweiligen Streckenumlegungen müssen eingerichtet werden.

## Quadratisch, praktisch, gut: Das neue Unterführungsbauwerk

Für die Entwässerung der um- und ausgebauten Verkehrsanlagen sorgen künftig 4.800 Meter Sickerrohrleitungen mit einem Durchmesser DN 100, 3.700 Meter Huckepackleitungen DN 300/100 bis DN 600/100, 2.500 Meter Sammelleitungen DN 300 bis DN 600 sowie 60 Straßenabläufe, 80 Drainage- und 135 Fertigteilschächte. Darüber hinaus stellen die Bickhardt Bau-Verkehrswegebauer auch drei Regenwasserbehandlungsanlagen mit Absetz- und Filterbecken, Tauchwänden, Abscheidern und Überläufen her. Rund 600 Meter Lärmschutzwände sollen die Geräuschemission für die umliegende Bebauung abmildern.

Bedingt durch die Trassenverschiebung der A 3 in östliche Richtung gehört auch der Rückbau der Tank- und Rastanlage Limburg West sowie der alten Autobahntrasse und des Unterführungsbauwerks B 8 zum Auftragsvolumen. Im September 2017 sollen sämtliche Arbeiten abgeschlossen sein.

# die A 3

## wird großflächig ausgebaut



Die Arbeiten schreiten zügig voran. Ende November wurde der Anprallsockel des Mittelpfeilers für das Unterführungsbauwerk der B 8 betoniert.



# Verkehr rollt

Die Autobahn 66 ist jetzt zwischen dem Autobahndreieck Fulda und Frankfurt/M. durchgängig befahrbar: Mit der Freigabe des Tunnels Neuhof erfolgte im Herbst der Lückenschluss.

Historischer Moment, ein großer Tag für die Gemeinde Neuhof und die gesamte Region Fulda, ostthessische Route 66, ein Beispiel deutscher Ingenieurskunst oder Jahrhundertbauwerk – mit Begriffen wie diesen skizzierten die prominenten Festredner aus Bundes-, Landes- und Kreispolitik während der Verkehrsfreigabe Mitte September die Bedeutung des Lückenschlusses der Autobahn 66 zwischen den Anschlussstellen Neuhof-Süd und Neuhof-Nord.

Kernstück des 3,5 Kilometer langen Streckenabschnittes ist der 1.600 Meter lange Tunnel Neuhof, in dem der Durchgangsverkehr nun in einer Röhre aus Beton und Stahl die Kali-Gemeinde passieren kann. Damit ist die A 66 zwischen dem Autobahndreieck Fulda im Osten und Frankfurt/Main jetzt durchgängig befahrbar.

Für die Bürgerinnen und Bürger von Neuhof war die Verkehrsfreigabe am 13. September 2014 vor allem ein Volksfest, bei dem sie das neue Bauwerk besichtigen und zu Fuß oder mit dem Rad durchqueren konnten. Für sie ist mit der Verkehrsfreigabe die Hoffnung auf mehr Lebensqualität verknüpft: Weniger Fahrzeuge, die den Ort passieren, und damit weniger Lärm, Abgase, Staus und Unfälle.

Für die am Bau beteiligten Mitarbeiter von Bickhardt Bau war es vor allem ein langjähriges und höchst anspruchsvolles Bauprojekt, bei dem sprichwörtlich Berge versetzt, Bahnlinie und Bundesstraße 40 sowie die Fliede mehrfach verlegt werden mussten. Selbst Taucher kamen zum Einsatz, um unter Wasser die Gründungssohle herzustellen und die Tunnelsohle unterhalb des Grundwasserspiegels. Das Bauwerk war ebenfalls im Zuge des großen Infrastrukturprojektes gebaut worden.





## Zwei Brücken für die Lücken

**E**ine logistische Meisterleistung: Nur acht Tage dauerte es, eine Straßen- und eine Eisenbahnüberführung an der Bahnstrecke München – Buchloe westlich von Geltendorf im Landkreis Landsberg am Lech in Oberbayern durch Ersatzbauwerke auszutauschen und die Linie wieder in Betrieb zu nehmen.

Im Frühjahr 2014 wurde damit begonnen, die Ersatzbrücken für die fast 100 Jahre alten Überführungen neben den alten Bauwerken herzustellen. Bevor Anfang November die beiden mehrere tausend Tonnen schweren Betonbauten mittels hydraulischer Pressen auf rund 20 Meter langen Verschubbahnen (Foto oben)

in ihre neuen Positionen geschoben werden konnten, waren die Mitarbeiter des Bauteams der ARGE Dachau-Altomünster am Zuge: Sie haben die Bahngleise zurückgebaut und Platz für die neuen Brücken geschaffen. Insgesamt 15.000 Kubikmeter Boden haben sie für die Baugruben fachgerecht entsorgt und durch Liefermaterial ersetzt werden. Derzeit erfolgt die Herstellung von 400 Metern Kreisstraße.

Die Gleisbauspezialisten haben zudem zwei Weichen ein- und ausgebaut und anschließend die Schienen über die neuen Brücken gelegt, so dass der Zugverkehr nach acht Tagen Sperrpause wieder fahrplanmäßig aufgenommen werden konnte.



Die Stopfmaschine von Hartung Bau brachte die Schienen auf den neuen, eingeschobenen Brücken bei Geltendorf in die richtige Position.

Für eine bessere Anbindung der Region Oberbayern an den Münchener Flughafen soll in Zukunft die Neufahrner Kurve sorgen. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und Bayerns Innen- und Verkehrsminister Joachim Herrmann gaben gemeinsam mit Vertretern der Deutschen Bahn den Startschuss für das 91-Millionen-Euro-Infrastrukturprojekt.

**B**is zum Herbst 2018 wird Bickhardt Bau in einer Arbeitsgemeinschaft mit Max Bögl den 2,3 Kilometer langen zweigleisig elektrifizierten Bahnstreckenabschnitt herstellen. Die Verbindungskurve zwischen der Strecke Regensburg – Landshut – München und der bisher nur von S-Bahnen befahrenen Strecke Neufahrn – Flughafen München wird in Dammlage geführt. 110.000 Kubikmeter Boden müssen dafür bis zu 12 Metern über Geländeneiveau und in einer Breite von 46 Metern aufgeschüttet werden.

Die Komplexität des Bauprojekts liegt vor allem im Ingenieurbau begründet: An den beiden Abzweigungsstellen im Norden und Osten von Neufahrn fädelt die Neufahrner Kurve mit Kreuzungsbauwerken mittig in die vorhandenen Gleistrassen ein.

Das Kreuzungsbauwerk Nord hat eine Länge von 139 Metern und wird



Die Neufahrner Kurve wurde oben zur besseren Erkennlichkeit rot eingekreist.



Mitten im Geschehen: Der Vorstandsvorsitzende der Bickhardt Bau AG, Ralf Schär (Dritter von rechts), beim gemeinsamen Spatenstich mit Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (Dritter von links), Bayerns Verkehrsminister Joachim Herrmann (Zweiter v.l.) Johann Bögl, Gesellschafter des ARGE-Partners Max Bögl, sowie dem Vorstand für Infrastruktur und Dienstleistungen der Deutschen Bahn AG, Dr. Volker Kefer (Zweiter von rechts), und dem Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn AG für Bayern, Klaus-Dieter Josel, beim gemeinsamen Spatenstich für die Neufahrner Kurve in München.

## Besser zum Flieger

### Neufahrner Kurve: Startschuss für 91 Millionen-Euro-Projekt

als zweifeldriges Rahmenbauwerk ausgebildet. Es überspannt die Bahnstrecke München – Regensburg, die auf einer Länge von 645 Metern abgesenkt wird.

#### Hoch anspruchsvolles Projekt mit vielen Ingenieurbauwerken

Dafür ist der Bau eines ebenso langen Trogbauwerks erforderlich. Dieses erfolgt auf einer 1,20 Meter dicken Sohle aus Unterwasserbeton, die zusätzlich noch mit 346 bis zu 6 Meter langen Zugpfählen rückverankert wird.

Das Rampenbauwerk im Osten ist 310 Meter lang. An diese Rampe schließt sich direkt eine 180 Meter lange Stahlverbundbrücke an, die die Autobahn 92 und die S-Bahnlinie zum Flughafen überspannt.

Der Überbau ist ein durchlaufener Stahlhohlkasten aus fast 2.000 Tonnen Stahl. Er wird aus 30 vorgefertigten Stahlsegmenten vor Ort auf Traggerüsten zusammengesetzt. Darüber hinaus gehört die Herstellung von insgesamt 300 Metern Stützwänden bis 7,80 Metern Höhe ebenso zum Auftragsvolumen wie der Bau einer 60 Meter langen Straßenüberführung und von drei Durchlässen.

„Mit der Neufahrner Kurve wird das Schienennetz weiter ausgebaut und verschiedene Verkehrsträger werden sinnvoll zusammengeführt. Die stark wachsende Region München braucht diese Mobilität“, sagte Verkehrsminister Dobrindt. Sein bayrischer Amtskollege Herrmann nannte das Projekt „einen Meilenstein für die Region“. Durch den Bau verkürze sich die Fahrtzeit von Regensburg zum Flughafen auf 67 Minuten.

Derzeit müssen Fluggäste aus Oberbayern in Freising in den Bus zum Flughafen umsteigen. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 soll die Strecke in Betrieb gehen. Der Bau der Neufahrner Kurve ist Teil des geplanten Erdinger Ringschlusses.



Reges Interesse an dem Infrastrukturprojekt: Der Vorstandsvorsitzende Ralf Schär (rechts) im Pressegespräch an der Bahntrasse.



# HARIBO

700.000 m<sup>3</sup>  
in 10 Wochen



## Niederlassung Rhein-Main gibt Gummi



### Großer Erdbau für den neuen HARIBO-Standort in Rheinland-Pfalz

Sein Werbeslogan ist der vielleicht erfolgreichste, der jemals in Deutschland getextet worden ist, sein Gold-Bär ein echter Verkaufsschlager. Weil das Bonner Traditionsunternehmen HARIBO so erfolgreich ist, laufen im Innovationspark Rheinland bei Bad Neuenahr die Arbeiten für einen neuen Produktions- und Verwaltungsstandort auf Hochtouren. In direkter Nähe zum Autobahnanschluss A 61 haben Mitarbeiter der Bickhardt Bau Niederlassung Rhein-Main den Grund für die neue Ansiedlung bereitet.

In einer Rekordzeit von zehn Wochen haben sie dabei 700.000 Kubikmeter Boden bewegt – vom Bauvolumen im Bereich des Erdbaus der bislang größte Auftrag der noch recht jungen Niederlassung Rhein-Main. Auf dem 550 mal 600 Meter großen, schräg ansteigenden Gelände haben die Mitarbeiter 500.000 Kubikmeter Boden aus den Einschnittsbereichen gelöst, auf Lastwagen geladen und in den Auftragsbereichen wieder qualifiziert eingebaut. Weitere 200.000 Kubikmeter überschüssiges Material haben sie abtransportiert und außerhalb des Baugeländes fachgerecht deponiert.

Der Maschineneinsatz auf dem neuen Haribo-Areal war beeindruckend: Acht Großbagger waren im Dauereinsatz, um an die 100 Dumper, Schlepper, Vierachser und Sattelzüge mit Material zu beladen.

Unterstützt wurden sie zudem durch zwei Schürfkübelraupen.

Wegen des großen Höhenunterschieds von etwa 33 Metern zwischen dem tiefsten und höchsten Punkt des Urgeländes haben die Erdbauspezialisten zwei ebene Plateaus angelegt, wobei der größere südliche Bereich etwa 5 Meter unter dem nördlichen Plateau angelegt wurde.

Zur Stabilisierung der Auftragsmassen erfolgte eine qualifizierte Bodenverbesserung und Verdichtung durch die Zugabe eines Kalk-Zementgemisches und den Einsatz von Bodenfräsen und Walzen. Zum Fuhrpark zählten auch vier Polygonwalzen. Auf dem Erdplanum haben die Tiefbauer rund 100.000 Tonnen Frostschutzschicht eingebaut. Für die Entwässerung des Geländes sorgen 11.000 Meter Drainage- und Entwässerungsleitungen.



Auf dem so vorbereiteten 27 Hektar großen Grundstück entstehen neben einem großen Logistikzentrum mit 100.000 Palettenstellplätzen und technologisch fortschrittlichsten Produktionsstraßen auf 50.000 Quadratmetern auch ein hochmodernes Verwaltungsgebäude mit großzügig dimensionierten Büroräumen. Dies teilte HARIBO in einer Presseerklärung mit. Der Süßwaren-Spezialist reagiert

damit auf die begrenzten Kapazitäten am Standort Bonn, die nicht nur den Produkti-

### 300 neue Arbeitsplätze sollen am neuen Standort entstehen

onsbereich, sondern mittlerweile auch die Verwaltung betreffen. Die für zukünftiges

Wachstum erforderlichen Personalaufstokungen im Verwaltungs- und Produktionsbereich seien daher unerlässlich.

Damit schaffe HARIBO bewusst über 300 neue Arbeitsplätze in Deutschland und möchte gleichzeitig die Raumbedingungen für alle Mitarbeiter deutlich verbessern. 2017 soll der neue Standort in Grafchaft nach Angaben der HARIBO-Pressestelle in Betrieb genommen werden.



Großer Erdbau für die weltberühmten Gummibärchen: 700.000 Kubikmeter Boden haben die Mitarbeiter der Niederlassung Rhein-Main auf der Baustelle für den neuen Haribo-Standort im Innovationspark Rheinland bei Bad Neuenahr in einer Rekordzeit bewegt. Nicht wenige Besucher fühlten sich angesichts des intensiven Maschineneinsatzes an den Erdbau für den Verkehrsflughafen Kassel-Calden erinnert – auf einer kleineren Fläche.



# Am Haken des gigantischen Gewichthebers

## Spektakulärer Brückenrückbau mit Volksfestcharakter bei Fulda

*Großes Kino: Dicht gedrängt standen einige hundert Schaulustige an den Baustellenabsperzungen, um den spektakulären Brückenaushub an der Kreisstraße 1 zwischen Fulda-Petersberg und Götzenhof live zu verfolgen. Das Interesse kam nicht von ungefähr, denn ein gigantischer 1200-Tonnen-Kran war beim Rückbau der Straßenbrücke im Einsatz.*

**W**ährend die einen noch die letzten warmen Strahlen der Herbstsonne bei Bratwurst, Kaffee und Kuchen genossen, verrichteten die anderen Präzisionsarbeit mit schwerem Gerät: Den Tag der offenen Baustelle an der Kreisstraße 1 zwischen Fulda-Petersberg und Götzenhof am 1. November nutzten fast 500 Schaulustige, um den Abbruch der Straßenbrücke über die Bahnlinie Fulda – Hünfeld – Kassel live mitzuerleben.

Gegen 15.30 Uhr hing das erste Betonsegment am Haken eines 1200-Tonnen-Krans, der am Rande der Bahngleise in Stellung gebracht worden war. Der Spezialkran vom Typ Liebherr LTR 11200 ist der Größte seiner Art. Er kann Lasten bis zu 1.200 Tonnen heben. Sein Hauptausleger hat eine Länge von maximal 100 Metern. Zwischen 70 und 140 Tonnen waren die Betonsegmente der Götzenhofer Brücke schwer, die der gigantische Gewichtheber scheinbar mühelos nacheinander heraus hob.

Entscheidend dafür war eine gute Vorbereitung. So war der Überbau der

40 Meter langen, in den 1970-iger Jahren erbauten Brücke in Vorbereitung auf den Kraneinsatz bis auf den Hohlkasten zurückgebaut worden. Zudem war der Überbau mit Trennschnitten in Längs- und Querrichtung in insgesamt sechs Einzelteile zerlegt worden.

Die Betonsegmente, die sich direkt über den Bahngleisen befanden, konn-

### Arbeiten über Gleisen nur in nächtlichen Sperrpausen

ten allerdings erst in einer nächtlichen Sperrpause zwischen 22 und 4 Uhr zurückgebaut werden.

Die ausgehobenen Brückenteile wurden seitlich gelagert. Sie wurden später mit einem Stemmbagger zerkleinert und anschließend abtransportiert. Im Zuge der Baugrubenherstellung – insgesamt wurden rund 5500 Kubikmeter Boden zur Herstellung der Baugruben ausgehoben – wurden die alten Widerlager auf beiden seiten konventionell abgebrochen.

Stahl und Beton wurden getrennt und der Betonbruch zur Aufbereitung in den Steinbruch Roßbach gebracht, wo er zu Recyclingmaterial verarbeitet wurde.

Auf der Petersberger Seite haben die Spezialtiefbauer von Bickhardt Bau dann eine Tiefgründung für den Brückenneubau bestehend aus 15 Bohrfählen hergestellt. Diese haben einen Durchmesser von jeweils 1,20 Metern und eine Länge von gut acht Metern. Ende Januar begann bereits die Herstellung der neuen Unterbauten mit Pfahlkopfplatte und Widerlagern.

Auf der Götzenhofer Seite wird die Brücke flach gegründet. Das neue Bauwerk wird mit einer lichten Weite von 24,50 Metern kürzer, aber breiter als sein Vorgänger. Zudem erhält die neue Brücke einen kombinierten Geh- und Radweg.

Am letzten Mai-Wochenende sollen während nächtlicher Sperrpausen die fünf Stahlbeton-Fertigteile für den Überbau eingehoben werden. Dann wird wieder ein großer Gewichtheber in Stellung gebracht: Diesmal ist der Einsatz eines 500-Tonnen-Mobilkrans vorgesehen.

Ende 2015 soll die neue Brücke ihrer Bestimmung übergeben werden. Ob das dann ebenfalls unter so großer Anteilnahme der Bevölkerung wie beim Aushub stattfinden wird, steht noch in den Sternen.

*Nachtschicht auf der Brückenbaustelle an der K 1 zwischen Fulda-Petersberg und Götzenhof. Der Blick von der benachbarten Autobahnbrücke gibt einen guten Überblick über das Bauvorhaben. Erst musste die alte Brücke in ihre Einzelteile zerlegt und mit Hilfe eines Schwerlastkrans ausgehoben werden, dann konnte der Neubau beginnen. Die Arbeiten über den Gleisen der Bahnlinie Fulda – Kassel erfolgten in nächtlichen Sperrpausen.*





Vorbei statt mitten durch: Am 16. Dezember wurde der 13,5 Kilometer lange Abschnitt der neuen B 6n bei Köthen mit Ministerehren für den Verkehr freigegeben. Kurz zuvor hatten Fußgänger, Radfahrer und Inline-Skater einen Tag lang Vorfahrt auf der Strecke; Willkommene Gelegenheit für die Bürgerinnen und Bürger der Bachstadt die neue Ost-West-Verbindung sprichwörtlich zu erfahren.

**D**ie B 6n wird die Stadt Köthen spürbar vom Durchgangsverkehr entlasten und die Lebensqualität steigern, betonte Katharina Reiche, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, während der feierlichen Verkehrsfreigabe. Ein weiterer wichtiger Teil der rund 40 Kilometer langen Verlängerung der B 6n zwischen der Autobahn 14 und der A 9 stehe damit zur Verfügung. Der neue Streckenabschnitt beginnt westlich von Kleinpaschleben, führt südlich an Köthen vorbei und trifft dann bei Großbadegast auf die Bundesstraße 183.

Mitarbeiter der Niederlassung Sangerhausen haben das Kernstück dieses Streckenabschnittes zwischen der

Bahnlinie Halle – Magdeburg und dem ehemaligen Flugplatz der Sowjetischen Streitkräfte südlich von Köthen hergestellt. Auf einer Länge von knapp 2.000 Metern haben sie nicht nur die dreispurige Bundesstraße gebaut, sondern auch die Anschlussstelle „Köthen-Süd“ mitsamt den Anbindungen an das vorhandene Straßennetz hergestellt und die B 185 zurückgebaut.

Rund 35.000 Kubikmeter Boden haben sie mit ihren Maschinen bewegt. Das Material fiel hauptsächlich in dem überschüttenden Damm zum Bauwerk 103 (Überführungsbauwerk über die Bahnlinie Halle – Magdeburg) an, der nach einer Setzungszeit im Zuge der Baumaßnahme von den Bickhardt Bau-Verkehrswegeexperten auf die endgültige Höhe profiliert wurde.

„Mit der Ortsumgehung von Köthen

rückt die Anbindung der B 6n an die Autobahn 9 ein großes Stück näher“, sagte Sachsen-Anhalts Verkehrsminister Thomas Webel (CDU) bei der Verkehrsfreigabe. Die Komplettierung der Ost-West-Trasse bleibt aus Sicht des Landesverkehrsministers eines der wichtigsten Verkehrsvorhaben der kommenden Jahre. Wenn in diesem Sommer die Ortsumgehung Bernburg komplett fertiggestellt werde, dann fehlten nur noch ganze 15 Kilometer bis zum Anschluss an die Autobahn bei Thurland im Landkreis Anhalt-Bitterfeld, erklärte der Minister. Mit ihren insgesamt 127 Kilometern Länge stelle die B 6n eine autobahnähnliche Verbindung zwischen der A 7 im Westharz und der A 9 dar.

### An vielen Abschnitten dabei

Über die Jahre hat Bickhardt Bau an vielen Streckenabschnitten an dem Bau dieser wichtigen Ost-West-Verbindung mitgewirkt: etwa bei Thale, Quedlinburg, Blankenburg und Ascherleben.

Ein Tätigkeitsschwerpunkt in der jüngeren Vergangenheit lag, wie bereits in vorherigen Blickpunkt-Ausgaben berichtet, im Bereich von Bernburg. Dort haben die Mitarbeiter die neuen Brücken in den Saaleauen sowie weitere Streckenabschnitte hergestellt.

Ebenfalls bemerkenswert: Im Vorfeld des Ausbaus der neuen Ortsumgehung Köthen hatten die Mitarbeiter aus Sangerhausen bereits in einer Vorabmaßnahme für die Sanierung von Altlasten im Bereich des ehemaligen Militär-Flugplatzes gesorgt. Es wurde ein Schwarz-Weiß-Bereich eingerichtet, in dem der kontaminierte Boden wieder aufbereitet wurde. 250 Kilogramm Kampfmittel sind bei den Arbeiten gefunden worden.



Ein Trassenband in Schwarz-Rot-Gold flatterte über die neue B 6n. Sachsen-Anhalts Verkehrsminister Thomas Webel und Staatssekretärin Katharina Reiche (Mitte) zer schnitten mit vereinten Kräften das Flatterband. In Anlehnung an die Bezeichnung „Stadt mit fünf K

Darunter waren auch zwei Panzergrataten, die der Kampfmittelräumdienst vor Ort sprengen



(Kaiserlich-Königliches Kuh-Kaff Köthen)“ haben unbekannte Künstler diese Kuh mit einem Gemälde der neuen B 6n verziert.

gemeldet“, wird in diesem Zusammenhang der Präsident des Landesstraßenbauamtes Sachsen-Anhalt, Uwe Langkammer, in der Mitteldeutschen Zeitung zitiert. Grund für die Anmeldung sei nicht gewesen, dass der Bau technisch so

musste. Hinzu kamen noch rund 400 Tonnen Schrott, die entsprechend entsorgt wurden. Der

aufbereitete Boden wurde mit Bentonitmatten abgedichtet und als Verwallung für den Lärmschutz entlang der Trasse genutzt.

„Wir haben diesen Abschnitt für den deutschen Ingenieurpreis an-

### 250 Kilo Kampfmittel entsorgt – Anmeldung für Ingenieurpreis

anspruchsvoll sei, sondern weil man sich bei der Planung etwas getraut habe. „Ein Teil des Geländes wurde früher militärisch genutzt. Das war nicht ungefährlich“, sagte der Präsident gegenüber der Presse.

Man habe aber trotzdem diesen Weg gewählt, um nah an Köthen zu bleiben. Sonst hätte man die Stadt vielleicht vom Verkehr abgekoppelt. So aber schaffe die neue B 6n vor allem Entlastung für die Innenstadt von Köthen, das in diesem Jahr seine 900-Feier begeht. Dort soll dann die Geschichte der Bachstadt lebendig werden. Das Nadelöhr Köthen hingegen ist Geschichte.

# Nadelöhr ist Geschichte

## B 6n entlastet Köthens Innenstadt – wichtige Ost-West-Verbindung



Autokorso mit Polizei-Eskorte über die neue B 6n bei Köthen. Die Fahrzeugkolonne mit den Gästen der Verkehrsfreigabe ging als erstes auf die neue Ortsumgehung (großes Foto). Im Sommer noch hatten dort die Mitarbeiter von Bickhardt Bau den überschütteten Damm auf die erforderliche Höhe gebracht und das Material in die Trasse gefahren (Foto rechts).





Einkaufszentrum in der Innenstadt öffnete nach Rekordbauzeit seine Türen

# Ein neues **be!**

In einer Rekordbauzeit von zwölfmonatigen Monaten hat Bickhardt Bau in Arbeitsgemeinschaft ein neues innerstädtisches Handelszentrum im Herzen von Bebra gebaut: Am 25. September 2014 hat das **be!**, wie das Einkaufszentrum heißt, seine Pforten für die Öffentlichkeit geöffnet. Einen Abend vorher fand die feierliche Einweihung statt.



## für die Biberstadt Bebra

**W**as ich hier gesehen habe, ist beeindruckend“, schwärmte Landrat Dr. Karl-Ernst Schmidt während der feierlichen

Einweihung des neuen innerstädtischen Handelszentrums **be!** in Bebra. Erfreut zeigte sich der Landrat, dass mit der Bickhardt Bau AG und der Firma Hermanns HTI-Bau GmbH u. Co. KG aus Kassel zwei regionale Firmen den Bau realisiert haben. Die Arbeitsgemeinschaft habe eindrucksvoll ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis gestellt. Zudem sei die Wertschöpfung in der Region geblieben, meinte Dr. Schmidt.

Bebras Bürgermeister Uwe Hassl betonte, dass das **be!** „das bisher größte Projekt ist, das Bebra je gestemmt habe“. Die Investition von 13,6 Millionen Euro sei ein wichtiges Zeichen des Wandels im Zentrum von Bebra. Statt Leerstand nun ein modernes Einkaufszentrum, das hoffentlich noch weiteren Einzelhandel anziehen werde. „Wir brauchen einen prosperierenden Handel in Bebra. Bebra als zweitgrößte Stadt im Landkreis braucht sein Licht nicht mehr unter den Scheffel zu stellen.“

Mit der Stadtentwicklung Bebra (SEB) habe man genau die richtige Organisationsform geschaffen, ein solches Großprojekt schnell und zielgerichtet zu realisieren – schneller als es Kommunen könnten. Der Bürgermeister sprach deshalb neben dem Dank an die städtischen Gremien, die den neuen Weg Bebras vorbereitet hätten, auch ein besonderes Lob für den Geschäftsführer der (SEB), Stefan Knoche, aus: „Stefan, du hast einen Super-Job gemacht!“

### Dankeschön an die Bauleute

Der SEB-Geschäftsführer selbst dankte allen, die von der Planung bis zur Fertigstellung am Einkaufszentrum beteiligt waren: Für die technische Geschäftsführung um Dirk Bauer und das Team der Bauleitung



Blick in die Mall: Warme Farbtöne und weite Gänge laden zum Einkaufsbummel ein.

hatte er noch ein besonderes Dankeschön in Form eines Blumenstraußes und eines Gutscheins parat.

Der Prokurist der Bickhardt Bau Projektentwicklung GmbH Dirk Bauer, stellte die wichtigsten Bauleistungen vor und machte noch einmal deutlich, dass man bei der Realisierung des **be!** trotz eines Großbrandes am Nachbargebäude Semm's Eck im Juli eine Punktlandung hingelegt habe. So wurden zum Beispiel rund 17.000 Kubikmeter Boden ausgehoben und abtransportiert, 680 Meter Entwässerungsleitungen sowie 25 Kilo-

meter Kabel und Leitungen verlegt und 20.000 Quadratmeter Schalungsarbeiten ausgeführt. Rund 6.000 Kubikmeter Beton sind verarbeitet und 6.000 Quadratmeter Pflasterfläche hergestellt worden.

Herzstück des neuen 7.000 Quadratmeter großen Einkaufszentrums ist die Haustechnik. Zwei auf dem Gebäudedach aufgestellte Zu- und Abluftgeräte versorgen die Verkaufsflächen mit Außenluft. Diese Geräte filtern die Zuluft und kühlen oder erwärmen sie je nach Bedarf. 50.000 Kubikmeter Luft werden in der Stunde gefördert. Zur Deckung des weiteren Wärmebedarfs wurde ein hoch effizienter Gas-Brennwert-Heizkessel mit einem Nutzungsgrad bis zu 98 Prozent installiert. So wird zu jeder Jahreszeit ein Gang durch die großzügig angelegte Mall mit ihrem markanten Atrium-Dach zu einem vergnüglichen Einkaufsbummel. Die ehemalige Eisenbahnerstadt Bebra ist um eine Attraktion reicher.



Erstmals volles Haus herrschte bei der feierlichen Eröffnung am 24. September (Foto oben).

Der neu gestaltete Knaresborough-Platz (unten) kommt bei einem Blick aus dem ehemaligen Postgebäude nebenan besonders gut zur Geltung.



Schokoladenseite in Grau und Ocker und mit ganz viel Glas: Der Haupteingangsbereich des neuen Handelszentrums an der Nürnberger Straße in Bebra. Vor dem Bau des 7.000 Quadratmeter großen Einkaufszentrums befand sich dort, mitten in der Innenstadt, eine Brachfläche. Das historische Gebäude Semm's Eck (links) wurde mit in das Ensemble einbezogen.



# Bündelung der Achsen



Verlegung der A 4 Köln – Aachen

13,2 Kilometer auf einen Schlag: Der neue sechsstreifige Abschnitt der Autobahn A 4 zwischen Kerpen und Düren ist Mitte September für den Verkehr freigegeben worden. Dabei hat Bickhardt Bau in Arbeitsgemeinschaft zwei wichtige Streckenabschnitte als Komplettleistung sowie mehrere einzelne Ingenieurbauwerke wie Brücken und Regenrückhaltebecken in anderen Teilabschnitten der neuen Trasse hergestellt.



Regel Betrieb auf der Autobahn 4 bei Kerpen: Sowohl auf der neuen Strecke (großes Foto) als auch vorher bei der feierlichen Verkehrsfreigabe im Festzelt an der Anschlussstelle Eisdorf.

**A**ls eines der Schlüsselbauwerke für das gesamte Bauvorhaben ist Brücke Nummer 610 hervorzuheben, die als Bestandteil der Komplettleistungen von den Abteilungen Ingenieur- und Spezialtiefbau realisiert wurde. Die Zweifeldbrücke führt die neue A 4 über die ICE-Strecke Köln – Aachen. Sie wurde innerhalb der fast dreijährigen Bauzeit jeweils halbseitig unter laufendem Autobahn- und Bahnbetrieb bei Einhaltung von vorgegebenen Sperrpausen gebaut.

Neben den wichtigen Abschnitten der Autobahn wurden von der Arbeitsgemeinschaft gleichzeitig mehrere Straßenanbindungen – darunter ein Kreisverkehrsplatz – für die neue Anschlussstelle Eisdorf und Entwässerungsanlagen mit großen Rückhaltebecken ausgeführt.

Der Neubau der A 4 zwischen Köln und Aachen war im Zuge der geplanten Erweiterung des Braunkohletagebaus Hambach erforderlich geworden. Die RWE POWER AG hat sich deshalb

mit rund 85 Millionen Euro an dem insgesamt 190 Millionen Euro teuren Streckenausbau zwischen Kerpen und Düren beteiligt. Die neue Streckenführung der Autobahn schließt sich an die neue Linienführung der Hambachbahn an. Die Festredner, unter ihnen Nordrhein-Westfalens Verkehrsminister Michael Groschek und Staatssekretär Enak Ferlemann, sprachen deshalb auch von einer Bündelung der Verkehrswege Autobahn, Bahnstrecke und Hambachbahn.

## Sicherung der Braunkohle

Bereits in den Jahren von 2009 bis 2011 hatte Bickhardt Bau in Arbeitsgemeinschaft den Erdbau für die RWE zur Verlegung der Hambachbahn realisiert. Fast sechs Millionen Kubikmeter Boden mussten damals in dem 15 Kilometer langen Streckenabschnitt bewegt werden.

Mit dem sechsspurigen Streckenausbau der A 4 trage man dem erhöhten Ver-

kehrsaufkommen Rechnung. Verkehrsprognosen gehen in diesem Abschnitt für das Jahr 2020 von 90.000 Fahrzeugen täglich aus. 21 Millionen Euro seien deshalb alleine für Lärmschutzmaßnahmen wie Tieferlegung der Fahrbahn, Lärmschutzwälle und offenporigen Asphalt (Flüsterasphalt) ausgegeben worden.

Die A 4 ist eine europäische Magistrale, die jeden Cent wert sei. Eine funktionierende Infrastruktur sei die Grundlage für eine positive wirtschaftliche Entwicklung in Nordrhein-Westfalen, Deutschland und Europa, waren sich die Festredner einig.

Während auf dem neuen Streckenabschnitt der Verkehr rollt, haben die Mitarbeiter der Arbeitsgemeinschaft bereits mit dem Rückbau eines Abschnittes der alten Autobahn 4-Trasse begonnen. Auch dieses ist Teil des Gesamtauftrages. Die Arbeiten sollen Mitte des Jahres abgeschlossen sein.



## Blühende

# Landschaften

## Bildband über Familienunternehmen abseits der Metropolen

Die Präsentation fand zwar im 48. Stock des Tower 185 hoch über der nächtlich beleuchteten Frankfurter City statt, doch im Mittelpunkt standen „Blühende Landschaften“: So nämlich lautet der Titel eines großformatigen Bildbandes, in dem 30 sorgsam ausgewählte Familienunternehmen und ihre ländlichen Regionen vorgestellt werden. Dem Alphabet folgend ist Bickhardt Bau ganz vorne mit dabei.





# Zeichen der Wertschätzung

Lothar Auth, der Macher von Bickhardt Bau Thüringen, in Ruhestand

Über zwei Jahrzehnte prägte er maßgeblich Bickhardt Bau Thüringen und entwickelte den 1990 aus einer Produktionsgenossenschaft des Handwerks entstandenen Sprössling zu einem angesehenen Wirtschaftsfaktor in Thüringen. Im Oktober wurde der Geschäftsführer Lothar Auth in den Ruhestand verabschiedet.

Wer Lothar Auth kennt, der weiß, dass ihm so viel Aufhebens um seine Person etwas unangenehm ist. Wer aber seit über 20 Jahren die Geschicke von Bickhardt Bau Thüringen maßgeblich und erfolgreich leitet, der muss natürlich anlässlich seiner Verabschiedung in den Ruhestand mit einer großen Zahl an Gästen rechnen.

So nahmen neben seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern auch zahlreiche Vertreter aus Verwaltung, Kommunalpolitik und Wirtschaft Thüringens an der Feierstunde im Lindenhof in Gotha teil. Landrat, Bürgermeister und Geschäftspartner aus vielen Bereichen ließen es sich nicht nehmen, den Geschäftsführer von Bickhardt Bau Thüringen in den Un-Ruhestand zu entlassen. Ein deutlich sichtbares Zeichen für die Wertschätzung, die Lothar Auth als Person genießt, und zugleich für den Stellenwert, den das Bickhardt Bau-Tochterunternehmen als bedeutender Wirtschaftsfaktor im Freistaat Thüringen einnimmt.

„Bickhardt Bau Thüringen ist heute für unsere Auftraggeber – auch über die Landesgrenzen Thüringens hinaus – ein verlässlicher Partner für alle Bereiche des Verkehrswegebbaus, hat eine effektiv funktionierende Organisation mit einer jungen, hochmotivierten Mannschaft und ist eine wichtige, wirtschaftlich erfolgreiche Säule im Konzern der Bickhardt Bau AG“, sagte der Vorstandsvorsitzende Ralf Schär in seiner Festansprache. Für diese beeindruckende unternehmerische Leistung gelte Lothar Auth ganz besondere Wertschätzung und Anerkennung.

Zum 1. September 1990, fünf Jahre nachdem Lothar Auth vom damaligen Straßenbauamt in Fulda zu Bickhardt Bau gewechselt war, und wenige Monate



Ein nachdenklicher Blick: Lothar Auth, der ehemalige Geschäftsführer von Bickhardt Bau Thüringen, wurde während einer Feierstunde im Oktober in den (Un-)Ruhestand verabschiedet.

nach dem Fall der Mauer wurde ihm als geschäftsführender Gesellschafter die Verantwortung für Bickhardt Bau Thüringen übergeben. Was dann folgte war eine deutsch-deutsche Erfolgsgeschichte, die mit der Übernahme der PGH Thüringer Wald (Produktionsgenossenschaft des Handwerks) ihren Anfang nahm und nun mit der Verabschiedung von Lothar Auth ein neues Kapitel aufschlägt.

Ja, selbst die Suche nach einem geeigneten Nachfolger, die nach den Worten des Vorstandsvorsitzenden Ralf Schär heutzutage zu den größten und wichtigsten Herausforderungen eines Unternehmers gehört, sei erfolgreich abgeschlossen worden: Dem Nachfolger

von Lothar Auth, Marco Auth, der bislang die Niederlassung in Meerane leitete, wünschte der Vorstandsvorsitzende viel Erfolg im Tagesgeschäft und eine glückliche Hand in der Fortführung von Bickhardt Bau Thüringen.

Ein ähnlich glückliches Händchen hatte seinerzeit offensichtlich auch Peter Bickhardt: Der Unternehmensgründer ließ es sich nicht nehmen, persönlich an der Feierstunde teilzunehmen: „Lothar, ich habe dich damals eingestellt und ich werde dich heute auch wieder entlassen“, scherzte Peter Bickhardt während des Empfangs.



PR-Mann Thorsten Sindel war bei der Buchpräsentation der Blühenden Landschaften in Frankfurt dabei und zeigt die Auftaktseite des Kapitels über Bickhardt Bau (großes Foto). Die kleinen Fotos sind unveröffentlichte Aufnahmen, die während des Termins von unseren Mitarbeitern entstanden sind.

Schon das Inhaltsverzeichnis der exklusiven Publikation liest sich wie das „who is who“ der deutschen Wirtschaft: Trigema, Viessmann, Faber-Castell, Melitta, Küchenmeister. So unterschiedlich die einzelnen Unternehmen, ihre Produkte und Branchen sind, so haben sie doch eines gemeinsam: Fernab der Metropolen und urbanen Ballungsgebiete haben sie ihre Heimat auf vielfältige Weise geprägt. Diese oft auch abseits gelegenen Landstriche sind erst durch die Präsenz eines einzelnen oder weniger Unternehmen erblüht: Man spürt Lebensqualität, wirtschaftlichen Wohlstand und das Engagement eines beheimateten Familienunternehmens. Mit regionalen Marketingstrategien wird dem Fachkräftemangel in der Provinz inzwischen erfolgreich entgegengewirkt. Freizeit-, Sport- und Kulturangebote, oftmals durch ansässige Unternehmen gefördert, machen diese Regionen auch für Arbeitskräfte äußerst attraktiv.

Die deutsche Provinz – wirtschaftlicher Dreh- und Angelpunkt, aber auch beliebter Wohnsitz und Heimat, der man sich verbunden fühlt – steht im Mittelpunkt des mehrere Kilogramm schweren Kompendiums „Blühende Landschaften“.

Einen Tag lang begaben sich Creative Art Direktor Moritz Wilsberg und der Berliner Fotograf Alexander Schneider begleitet von Bickhardt Bau-Pressesprecher Thorsten Sindel am Standort Kirchheim und in der umliegenden Region auf Spurensuche. Zehn sorgsam ausgewählte Aufnahmen dokumentieren aus ungewöhnlichen Blickwinkeln den Bickhardt Bau-Alltag, präsentieren Menschen, die das Unternehmen geprägt haben und weiterhin prägen, und zeigen das Engagement in der Region – mitunter auch abseits der üblichen Ästhetik und plakativ werbender Bildkonventionen. Das war übrigens eine strikte Vorgabe, die das Kreativ-Art-Team sich für alle Porträts der ausgewählten Familienunternehmen und ihrer Standorte auferlegt hat.

[www.blühende-landschaften.net](http://www.blühende-landschaften.net)  
Blühende Landschaften  
Familienunternehmen und ihre Region  
Peter May, Frank Ohle (HG)  
ISBN 978-3-86936-655-5

## Premiere: Erstmals Buch-Verlosung beim Blickpunkt

**Bickhardt Bau Vorstand und Redaktion des „Blickpunkt“ verlosen zehn Exemplare des 360 Seiten starken Bildbands „Blühende Landschaften“.** Wer Interesse an dem Buch hat, schickt seinen Namen mit Telefonnummer, Email-Adresse und gerne ein kurzes Statement, welche Bedeutung Bickhardt Bau für Euch als Arbeitgeber hat, an die unten aufgeführte Adresse. **Einsendeschluss ist der 31. März. Wir freuen uns auf eine rege Teilnahme!**

Einsendungen bitte an:  
Thorsten.Sindel@bickhardt-bau.de





# Sommer, Sonne,

# gute Laune



**E**s war wieder einmal ein rundum gelungenes Fest für die ganze Familie: Unser Bickhardt Bau-Sommerfest. Praktisch über Nacht hatte sich der Bauhof in Kirchheim durch den tatkräftigen Einsatz vieler fleißiger Hände in eine Festmeile verwandelt, die für alle Besucher im wahrsten Sinne des Wortes Leckerbissen bereit hielt. Ob Steak, Chinapfanne oder Bio-Eis, Kaffee und Kuchen oder frisch gebackene Waffeln – es war für jeden Geschmack etwas dabei. Für die musikalische Unterhaltung war mit Livemusik ebenso gesorgt wie für den Spaßfaktor, der in Person von zwei kauzigen Polizeibeamten auf die Besucher losgelassen wurde – Angriff auf die Lachmuskeln inklusive. Vor allem aber die jüngsten Besucher kamen voll auf ihre Kosten: Ob Kinderschminken, Airbrush-Tattoos, Hüpfburgen, ein überdimensionaler Sandkasten oder Planschbecken, bei so vielen Attraktionen verging das Bickhardt Bau-Sommerfest 2014 wieder wie im Fluge. Schon jetzt freut sich nicht nur der Nachwuchs auf eine weitere Neuauflage unseres Sommerfestes in ein paar Jahren.

Ein Rückblick auf unser Sommerfest 2014 in Kirchheim







# Ein Logo, das Appetit auf mehr macht...

Das Bickhardt Bau-Logo ist schon an vielen Stellen und Orten platziert worden. Dass das Signet auf einem großen Niederegger Marzipantaler verewigt wurde, ist natürlich den Kollegen der Niederlassung Schleswig-Holstein zu verdanken. Denn das Marzipan ist neben dem Holstentor **das** Wahrzeichen der Hansestadt Lübeck schlechthin. Für den weiteren Werbeeinsatz ist der Marzipantaler allerdings nicht zu gebrauchen: Die Niederlassung ist inzwischen von Lübeck nach Neustadt in Holstein umgezogen. Man darf gespannt sein, ob es dort ebenfalls regionale Köstlichkeiten gibt, die sich mit einem BB-Logo verzieren lassen.



# Von Schehr zu Schär

## Bauzeichner Andreas Brieschke kickte in der Jugend gegen Weltmeister

**W**elcher junge Kicker träumt nicht davon? Eines Tages Fußballprofi zu werden, in der Bundesliga zu spielen und dann vielleicht mal für die Nationalelf aufzulaufen. Erst recht, wo Deutschland jetzt Weltmeister ist. Andreas Brieschke stand kurz davor, spielte in der A-Jugend-Bundesliga um die Meisterschaft. Der 29-Jährige, der seit 2012 bei Bickhardt Bau angestellt ist, kickte in der Jugend für den Hamburger SV und FSV Mainz und spielte dabei schon gegen Bastian Schweinsteiger und Mario Gomez. Letzterer trug damals noch das Trikot von der A-Jugend des VfB Stuttgart.

Im November 2004 änderte sich jedoch alles. Sechs Spiele hatte der Mittelfeldmann in der U 19-Bundesliga für seinen Mainzer Verein absolviert, dann passierte es: Die Nachricht von seinem Arzt, dass er krankheitsbedingt keinen Leistungssport mehr ausüben dürfe. Durch eine dauerhafte Medikamenteneinnahme war an eine Karriere im Profi-Fußball nicht mehr zu denken.

Stattdessen musste er sein Leben neu ordnen: Aus der Traum von einer Fußballer-Karriere, zurück in das Elternhaus nach Eiterfeld. Andreas Brieschke machte zunächst seinen Zivildienst im Krankenhaus und begann anschließend eine Ausbildung zum Vermessungstechniker. Danach schloss er auch noch eine Ausbildung zum Bauzeichner an. Seit 2012 ist er bei Bickhardt Bau in der Vermessungsabteilung tätig und für die Erstellung von Bestandsplänen zuständig. Dass er mittlerweile nur wenige Kilometer von Niederaula, wo er seit einigen

Jahren wohnt, zur Arbeit fahren muss, empfindet er durchaus als Privileg. „Ich brauche nur gut fünf Minuten von der Arbeit nach Hause“, erzählt er.

### Ausbildung im HSV-Internat

Das war nicht immer so: Vor allem nicht, nachdem er als 15-Jähriger von seinem Heimatverein VfL Eiterfeld zum Hamburger SV wechselte – seinem Lieb-

Vordergrund. „Ich musste auf vieles verzichten, was Freunde und Familie angeht. Kurz mal eben nach Hause fahren ging schon wegen der rund 5-Stunden-Fahrtzeiten nicht.“

Dennoch, die Möglichkeit in die Profi-Welt hineinzuschmecken, mit Trainern wie Karsten Bärn, Thomas Doll und Jürgen Klopp gearbeitet zu haben, das möchte er nicht missen und dafür ist er dankbar. Andreas ist sich sicher, dass er den Sprung in die Bundesliga geschafft hätte – so wie sein ehemaliger Mitspieler Alex Meier, der jetzt bei Eintracht Frankfurt in Liga 1 kickt.

Bei allen schmerzlichen Erfahrungen durch die Krankheit, die ihm einen gehörigen Strich durch die anvisierte Karriere als Fußballprofi gemacht hatte, kann er rückblickend auch Gutes entdecken: „Wenn ich damals nicht meinen Zivildienst gemacht hätte, dann hätte ich wohl auch nicht meine Frau Stefanie kennengelernt.“ Seit zehn Jahren sind sie ein Paar, seit fünf Jahren glücklich verheiratet und nun wollen sie in Niederaula ein Haus bauen.

Fußball spielt der Eiterfelder natürlich immer noch – wenn auch nicht so hochklassig wie in Jugendzeiten, aber für

die Gruppenliga reicht es noch immer: Über den SV Asbach und den SV Niederaula ist er jetzt bei der Spielvereinigung Hessen Hersfeld angekommen. „Fußball ist nur noch Hobby.“ Sich einem höherklassigen Verein anzuschließen, diesen Aufwand möchte er nicht mehr betreiben.



*Energisch am Ball: Andreas Brieschke (links) im B-Junioren-Halbfinal-Rückspiel gegen den VfB Stuttgart. Sein Gegenspieler in dieser Szene war übrigens Marvin Compper, der einmal sogar das Trikot der Deutschen Nationalmannschaft trug.*



Es ist inzwischen eine gute Tradition, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bickhardt Bau-Niederlassung Fulda während ihren Weihnachtsfeiern Spendengelder sammeln und diese für einen guten Zweck stiften. 900 Euro kamen diesmal zusammen, mit denen der Verein Leben und Arbeiten in Eichenzell bedacht wurde. Der Verein benötigt das Geld dringend für den Umbau des alten Domäne-Hauses im Hof in Eichenzell. Dort sollen ab 2016 in einem betreuten Wohnprojekt 13 junge Menschen mit ganz unterschiedlichen Beeinträchtigungen zusammenleben. Im Namen der Mitarbeiter überreichten Bickhardt Bau Niederlassungsleiter Uwe Glück (rechts) und Einsatzleiter Volker Bagus (links) einen großen Scheck an Marita Krenzer-Reuen und Erhard Kiszner vom Vereinsvorstand. Die beiden Bauleute zeigten sich erfreut darüber, dass sie mit der Spende direkt vor Ort etwas Gutes tun können. Bereits in der Vergangenheit haben sie mit ihren Weihnachtsspenden soziale Projekte in der Region gefördert. „Diese gute Tradition werden wir aufrecht erhalten“, versprochen Uwe Glück und Volker Bagus.

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



Die Blätter der Bäume, die entlang der Kreisstraße 146 zwischen den Eiterfelder Ortsteilen Körnbach und Arzell stehen, haben sich golden verfärbt. Schwarz-Rot-Gold flattert die an einer Walze angebrachte Deutschlandfahne im Wind. Der Herbst hatte Einzug gehalten, als die Asphaltdecke in dem rund zwei Kilometer langen Baustellenabschnitt hergestellt wurde.



### Bahn frei auf der A 21 im Hohen Norden!

Der Verkehr rollt auf dem neuen Teilstück der A 21 zwischen Stolpe und Nettelsee südlich der Landeshauptstadt Kiel. Damit ist das erste große Autobahnbauprojekt der Niederlassung Schleswig-Holstein inzwischen realisiert. Im Anschluss an die feierliche Inbetriebnahme stellten sich das Bauteam und die örtliche Bauüberwachung für ein Erinnerungsfoto hinter diesem landestypischen Findling auf, der an der westlichen PWC-Anlage aufgestellt wurde. Unser Bild zeigt von rechts Niederlassungsleiter Thorsten Struck, Nina Wohler und Torsten Krull vom LBV Rendsburg, Schachtmeister Martin Hasert, Laborleiter Patrick Spohr und Maschinist Jens Hasert.





**bickhardt bau**  
aktiengesellschaft  
Industriestraße 9  
36275 Kirchheim  
[www.bickhardt-bau.de](http://www.bickhardt-bau.de)