

Ausgabe 02/2015

Blickpunkt

Magazin für Mitarbeiter und Freunde

bickhardt bau



• Bickhardt Bau Thüringen feiert
Silber-Jubiläum

- **TOP JOB:** Neue Rollbahnen am Hamburg-Airport
 - Erschließungsarbeiten für **Häuslebauer**
- In Wiesbaden entsteht Deutschlands modernste **Kongresshalle**
- Schlussspurt an der A 14: Fahrbahn aus **Asphalt** und **Beton**

Inhalt

- 06 TOP JOB: Spezialeinsatz am Hamburg Airport**
14 Tage wurde rund um die Uhr gebaut, dann war eine 300 Meter lange, provisorische Rollbahn am Hamburg Airport neu hergestellt und eine bestehende Rollbahn erweitert.
- 08 Platz schaffen für die Häuslebauer: Baugebiete boomen**
Der Traum vom Eigenheim ist lebendiger denn je. Die Erschließung von Neubaugebieten ist zu einem wichtigen Tätigkeitsbereich der Unternehmensgruppe geworden.
- 10 Schlusspurt für den Autobahneubau an der A 14 bei Ludwigslust**
Die Fahrbahndecke für den 12,5 Kilometer langen Streckenabschnitt der neuen Autobahn A 14 bei Ludwigslust in Mecklenburg-Vorpommern ist fertig gestellt.
- 12 Es geht wieder rund: Teststrecke mit Rennstrecken-Qualitäten**
Im ADAC-Fahrsicherheitszentrum Rhein-Main haben die Mitarbeiter der Niederlassung Fulda zwei Teststreckenmodule nach höchsten Anforderungen saniert.
- 14 Halle-Lujah: Baugrube für die neuen Rhein-Main-Hallen in Wiesbaden**
Erst Abriss, dann Neubau: Die Niederlassung Rhein-Main hat die Baugrube für Deutschlands modernstes Messe- und Kongresszentrum hergestellt.
- 16 Ersatzneubau für die Dessauer Friedensbrücke an gleicher Stelle**
Der Verkehr rollt über eine Behelfsbrücke, das alte Bauwerk ist abgebrochen, jetzt werden Fundamente, Pfeiler und Widerlager auf zuvor hergestellten Bohrpfehlen gebaut: Der Neubau der Friedensbrücke in Dessau ist in vollem Gange.
- 18 25 Jahre Bickhardt Bau Thüringen: Familienfest zum Jubiläum**
Wie die Zeit vergeht: Aus Anlass des 25-jährigen Bestehens von Bickhardt Bau Thüringen blicken wir zurück auf eine deutsch-deutsche Erfolgsgeschichte der Wendezeit.
- 22 Bahn frei auf der West-Trasse: Schneller durchs Zwickauer Land**
Nach gut zwei Jahren Bauzeit wurde die S 289 nördlich von Werdau für den Verkehr freigegeben. Die Orte Neukirchen und Langenhessen werden dadurch ebenfalls entlastet.
- 24 B 6n: Die Schlagader im Herzen Sachsen-Anhalts**
Mit dem Lückenschluss bei Bernburg ist die B 6n jetzt auf 110 Kilometern durchgängig befahrbar. Bickhardt Bau war an dem Neu- und Ausbau dieser wichtigen Ost-West-Verbindung an zahlreichen Abschnitten und Baulosen beteiligt.
- 26 B 27: Die Ortsumgehung Hauneck kommt jetzt in Fahrt**
Nach langen Planungen nimmt die Ortsumgehung Hauneck vor den Toren Bad Hersfelds Fahrt auf. Bickhardt Bau ist mit mehreren Baulosen ganz vorne mit dabei.
- 28 Schweres Gerät am Südhang: Niederlassung Rhein-Main legt Weinberg neu an**
Neuland im Erdbau: Erstmals in der Unternehmensgeschichte legen Mitarbeiter der Niederlassung Rhein-Main einen Weinberg neu an.
- 30 Schatzsuche an der Buckelpiste – Startschuss für Großprojekt in Sachsen-Anhalt**
Der 7,5 Kilometer lange Streckenausbau der L 75 zwischen Hoym und Ballenstedt ist aktuell eines der größten Straßenbauprojekte in Sachsen-Anhalt.
- 31 Die Mitarbeiter im Mittelpunkt**
Ausbildungsbeginn in der Unternehmensgruppe, so viele Auszubildende wie noch nie, neue Meister ihres Fachs, einige Fotos und ihre Geschichte sowie ein Mitarbeiter, der gerne mal in die Luft geht – 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,

Sommerzeit ist Reisezeit. Wer in den vergangenen Wochen und Monaten mit der Familie auf unseren Straßen und Autobahnen unterwegs in den wohlverdienten Urlaub gewesen ist, der hat in der Regel zwei Dinge bemerkt: Baustellen auf unseren Hauptverkehrsadern, die sich aneinanderreihen wie Perlen an einer Kette, aber auch Verkehrswege, die in einem desolaten Zustand sind. Da klang es zunächst vielversprechend als Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) Mitte Juli den Startschuss für mehr Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur gab: 2,7 Milliarden Euro sollen bis 2018 in den Neubau und die Sanierung fließen. Zusätzlich soll die im Koalitionsvertrag beschlossene Investitionslinie für dauerhafte Maßnahmen im Bereich der Bundesfernstraßen von 5 Milliarden Euro in 2015 auf 8,1 Milliarden im Jahr 2018 anwachsen.

Was zunächst nach einem warmen Geldregen klingt, entpuppt sich bei genauerer Betrachtung als laues Lüftchen: Aus dem 2,7 Milliarden-Investitionspaket stehen 1,5 Milliarden Euro für Lückenschlüsse bei Autobahnen und Bundesstraßen bereit, 700 Millionen sollen in Neubauprojekte fließen und weitere 500 Millionen Euro für Modernisierungen ausgegeben werden – verteilt auf die nächsten drei Jahre wohl bemerkt. Setzt man die Jahres-Bauleistung unserer Unternehmensgruppe von rund 400 Millionen Euro dazu in Relation, dann wird schnell ersichtlich, wie weit dieses Investitionspaket reichen wird. Schon 2012 hatte die Daehre-Kommission festgestellt, dass jährlich 7,2 Milliarden Euro Mehrinvestitionen in die Infrastruktur nötig seien, um die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands zu erhalten. Dennoch: Jeder Euro, der in die Infrastruktur investiert wird, ist gut angelegtes Geld. Wir freuen uns daher schon jetzt auf bevorstehende Aufgaben und neue Herausforderungen. Dazu zählen möglicherweise auch Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP).

Ende Mai hat Bundesverkehrsminister Dobrindt eine neue Generation ÖPP vorgestellt. Die Liste umfasst zehn Projekte, die sowohl kleinere als auch größere Investitionsvolumina aufweisen. Bis 2019 sollen jährlich zwei bis drei Projekte an den Markt kommen. Die hierdurch erreichte Planungssicherheit soll nach Ansicht des Bundesverkehrsministeriums sowohl neue Marktteilnehmer als auch Versicherungen und Pensionsfonds als Finanziers ermutigen, in entsprechendes ÖPP-Know-How zu investieren.

Das Bundesverkehrsministerium sieht im ÖPP ein All-

heilmittel für die Finanzierung der Infrastruktur und lässt berechnete Einwände unberücksichtigt. Projekte dieser Größenordnung können nur von wenigen international aufgestellten Großkonzernen angeboten werden. Die Bewerbungsbedingungen schränken den Wettbewerb extrem ein und schließen bisher im Wettbewerb unterlegene sowie neue Anbieter und die gesamte mittelständische Bauwirtschaft Deutschlands aus. Einwände des Bundesrechnungshofes, dass diese Projekte teurer als herkömmlich vergebene Bauaufträge werden, bleiben unberücksichtigt.

Unabhängig von unserer Grundeinstellung, dass der Eigentümer „Öffentliche Hand“ weiterhin herkömmlich ausschreiben und andere Wege der Bundesfernstraßenfinanzierung beispielsweise über eine kapitalmarktfähige Bundesfernstraßengesellschaft etablieren sollte, werden wir als Bickhardt Bau AG nicht umhin kommen, zu versuchen an diesen ÖPP-Projekten mitzuwirken. Gründe dafür sind, dass mehrere Baumaßnahmen dieser neuen Generation von ÖPP-Projekten in unserem Kernmarkt umgesetzt werden sollen, wir als großer mittelständischer Komplettanbieter weiterhin Großprojekte ausführen wollen und nicht absehbar ist, ob künftig diese Art von Großprojekten wieder herkömmlich ausgeschrieben werden.

Möglicherweise könnte so der Neubau des 12,5 Kilometer langen Abschnitts der Autobahn 14 bei Ludwigslust zu den letzten Großprojekten nach dem herkömmlichen Ausschreibungsverfahren zählen. Dieses möchten wir Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, in dem nun vorliegenden **Blickpunkt Bickhardt Bau** vorstellen. Die neue Ausgabe hält wieder eine Vielzahl an interessanten Berichten über anspruchsvolle Bauprojekte bereit.

Als Vorstand der Bickhardt Bau-Unternehmensgruppe haben wir diesmal Wert darauf gelegt, dass der Erscheinungstermin dieses Heftes mit dem Jubiläumsfest anlässlich des 25-jährigen Bestehens unserer Unternehmenstochter Bickhardt Bau Thüringen zusammenfällt. Wir sind stolz auf das, was unsere Kolleginnen und Kollegen in dem Vierteljahrhundert ihres Bestehens geleistet haben. Es ist eine deutsch-deutsche Erfolgsgeschichte, in der sich vieles von der Stimmung und der Entwicklung jener Tage nach dem Mauerfall und der Zeit der Wiedervereinigung wiederfinden lässt. Das kann und muss entsprechend gewürdigt werden. Der Sommer ist eben auch die Zeit der Feste und Feiern.

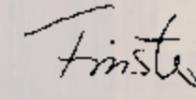
In diesem Sinne, ein herzliches Glückauf!

Ihr Vorstand

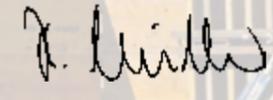
Ralf Schär



Martin Geisendörfer



Frank Finster



Horst Müller

Verkehr macht einen Bogen um Frieda

Nach 78 Jahren: Ortsumgehung B 249 in Betrieb genommen

Harmonisch fügt sich die neue Ortsumgehung der Bundesstraße 249 bei Frieda im Werra-Meißner-Kreis in das Werratal ein. Das graue Asphaltband der neuen Trasse schlängelt sich ähnlich wie die Werra in einem großen Bogen durch die Landschaft. Der Fluss hat die Region in der Gemeinde Meinhard geprägt und möglicherweise auch die Verkehrsplaner beeinflusst. Mitarbeiter der Bickhardt Bau Niederlassung Kirchheim haben neben der rund 2 Kilometer langen Ortsumgehung mit ihren Anschlüssen an das Straßen- und Wegenetz auch das Gelände im Uferbereich der Werra modelliert und Flutmulden geformt. Während ihre Kollegen vom Brücken- und Ingenieurbau zum Zeitpunkt der Luftaufnahme Mitte April noch Restarbeiten an dem Brückenbauwerk ausführten, werden die Einwohner des Ortsteils Frieda schon sehnsüchtig auf die Verkehrsfreigabe gewartet haben. Seit Mitte Juni rollt der Verkehr am Ort vorbei. Damit ist das wohl am längsten geplante Straßenbauprojekt Deutschlands realisiert worden: Seit 1937, also seit 78 Jahren, gibt es Pläne, den Verkehr an der Ortslage vorbeizuleiten.



DER EINSATZORT: HAMBURG AIRPORT



DIE AUFGABE: NEUBAU EINER PROVISORISCHEN ROLLBAHN INDIA, LAENGE RUND 300 METER, SOWIE INSTANDSETZUNG UND ERWEITERUNG DER BESTEHENDEN ROLLBAHN SIERRA



DIE BAUZEIT: 14 TAGE



DAS ERGEBNIS: DER AUFTRAG WURDE ZUR VOLLSTEN ZUFRIEDENHEIT DES AUFTRAGGEBERS ERLEDIGT. ALS KLEINES DANKESCHÖN SPENDIERTE DIESER DEN MITARBEITERN DER ARGE EIN BARBECUE AUF DER START- UND LANDEBAHN.



JOB

Auf der Start- und Landebahn 5/23 ist mächtig Betrieb: Im Minutentakt gehen Flieger aller Größen und Gesellschaften runter oder steigen in den wolkenverhangenen Himmel auf. Das Hamburger Schmuddelwetter gibt sich in diesen späten Junitagen die Ehre. Dass die zweite Start- und Landebahn 15/33 von Mitte bis Ende Juni gesperrt ist, fällt nur Insidern auf. Der Flugverkehr läuft den Starts und Landungen nach reibungslos.

Am Boden herrscht ebenfalls allerhöchste Betriebsamkeit: Scheinbar pausenlos bringen Sattelzüge und große Schlepper mit Muldenkippern Asphalt, Beton und Baustoffe auf das Baufeld inmit-

ten des Hamburger Flughafens. Bagger drehen ihre Arme in alle Himmelsrichtungen, heben Gräben aus oder stemmen Asphalt an den Stellen, wo später die neuen Versorgungskabel für die Leuchtbefuerung in Schutzrohren verlegt werden. Asphaltfertiger und Walzen sind im Einsatz. Überall blinken Sicherheits- und Rundumleuchten.

In Arbeitsgemeinschaft haben die Mitarbeiter von Bickhardt Bau eine rund 300 Meter lange und etwa 25 Meter breite, provisorische Rollbahn hergestellt: India heißt der Taxiway, der die beiden Vorfelder 1 und 2 mit der Start- und Landebahn 15/33 verbindet. Parallel dazu ertüchtigen und verbreitern sie auch den bereits bestehenden Taxiway Sierra. Es sind vorbereiten-

de Arbeiten für weitere Baumaßnahmen auf dem großen Vorfeld vor den beiden Flughafen-Terminals.

Der Erdbau, das Verlegen und Setzen von Entwässerungseinrichtungen und Versorgungsleitungen, der Einbau der Asphalt-schichten – die Arbeiten gehen nahtlos ineinander über. Während an einer Stelle noch die Betonschlitzrinnen gesetzt werden, stellt die Asphaltkolonne bereits auf dem neuen Taxiway India die Asphaltdecke her. Knapp 17.000 Quadratmeter ist die zu asphaltierende Gesamtfläche der beiden Rollbahnen groß. Rechts und links davon werden gesonderte, etwas mehr als 10 Meter breite Schulterbereiche hergestellt. Diese werden zwar begrünt, haben aber einen befestigten Unterbau.

Apropos Unterbau: rund 6.000 Kubikmeter an nicht tragfähigem Boden mussten ausgetauscht werden, um für die nötige Standfestigkeit zu sorgen. Das Grundwasser musste zeitweise abgesenkt werden, damit die tonnenschweren Kabelschächte gesetzt werden konnten. In diesen laufen die Verkabelungen für die Leuchttfeuer zusammen. Rund 3.500 Meter Kabelschutzrohre für die Unterflurbefuerung haben die Mitarbeiter verlegt und mit Beton ummantelt. Im Zweischichtbetrieb waren die rund 60 Mitarbeiter rund um die Uhr im Einsatz, um den äußerst eng gestrickten Bauzeitenplan umsetzen zu können.

Der Traum vom Eigenheim lebt: Für viele ist es ein Lebensziel, eines Tages in den eigenen vier Wänden zu wohnen, die Kinder im Grünen aufwachsen zu sehen und mit dem eigenen Haus auch für das Alter vorzusorgen. Niedrige Zinsen und der Mangel an anderen sicheren Kapitalanlagen lässt deshalb viele Menschen zu Häuslebauern werden. Betongold lautet das Stichwort der Stunde. Der Bedarf an Bauland in attraktiven Lagen ist groß.

Es ist kein Zufall, dass Bickhardt Bau aktuell gleich eine ganze Reihe von Erschließungsmaßnahmen realisiert – beinhalten sie doch Grundgewerke wie Erd-, Kanal- und Straßenbau. Vor allem im Speckgürtel der Ballungszentren geht es derzeit rund. Zwar sind mit den Erschließungsmaßnahmen am Frankfurter Riedberg, die bislang wohl größten Bauprojekte dieser Art in der Unternehmensgeschichte so gut wie abgeschlossen, aber auch andernorts tut sich eine Menge.

Stade boomt. Am südwestlichen Stadtrand der Kreisstadt des gleichnamigen Landkreises in Niedersachsen erschließen die Mitarbeiter der Niederlassung Lübeck das neue Wohngebiet „Heidesiedlung“. Auf dem über 22 Hektar großen Areal entstehen über 150 Bauplätze mit Grundstücksgrößen zwischen 500 und 1.200



Im Süden der Stadt Grünberg erschließt die Niederlassung Kirchheim das neue Baugebiet Im Baumgartenfeld III. 120 Bauplätze werden dort geschaffen. Die Erschließungsstra-

ßen sind aus der Vogelperspektive gut zu erkennen. Auch an anderen Orten erschließt Bickhardt Bau neue Baugebiete – Zeichen, dass Betongold sehr gefragt ist.

Platz schaffen für Häuslebauer

Tätigkeitsschwerpunkt: Erschließungsmaßnahmen

Quadratmetern. Obwohl die Erschließungsarbeiten noch in vollem Gang waren, wurden inzwischen so gut wie alle Bauplätze verkauft. Das spricht für den Standort.

Die Hansestadt Stade liegt 45 Kilometer vor den Toren Hamburgs am nordwestlichen Rand der Metropolregion. Das Mittelzentrum mit rund 48.000 Einwohnern zeichnet sich durch eine hohe Wohn- und Lebensqualität aus. Wohnen im Grünen ist dort noch bezahlbar. Unternehmen mit Weltruf wie Airbus, Dow Chemical oder Aluminium Oxid Stade (AOS) haben qualifizierte Arbeitsplätze geschaffen. Der Wohnstandort Heidesiedlung, in der später einmal bis zu

Vor den Toren Stades entsteht auf der grünen Wiese das Baugebiet „Heidesiedlung“. 2.000 Menschen sollen dort später einmal leben können. Mitarbeiter der Niederlassung Lübeck sorgen für die Erschließung.

Bauplätze in der Nähe von Metropolregionen sind gefragt

2.000 Menschen leben sollen, bietet eine gute Verkehrsanbindung. Doch bis die ersten Familien ihr neues Eigenheim beziehen werden, haben die Bickhardt Bau-Mitarbeiter noch alle Hände voll zu tun. Der Oberboden ist abzuschleppen, vor allem aber sind die Gräben für die Ver- und Entsorgungsleitungen und -rohre herzustellen: 30.000 Kubikmeter Boden werden dabei bewegt. 180 Kanalschächte sind zu setzen und 3.100 Meter Hausanschlussleitungen zu verlegen. Hinzu kommen 3.650 Meter Schmutzwasserkanal und weitere 4.800 Meter Kanalrohre mit Durchmessern DN 300 bis DN 1.000 für die Oberflächen- und Regenentwässerung. Zudem stellen die Mitarbeiter 3.500 Meter Erschließungsstraßen sowie sechs Stichwege her. Der Endausbau erfolgt erst, nachdem die

Ein- und Mehrfamilienhäuser gebaut sind. Komplette Ausbauten wurden hingegen der Stadtweg auf einer Länge von 585 Metern. Dieser begrenzt das Baugebiet nach Osten hin und mündet jetzt über einen Kreisverkehr in die L 124, eine der Hauptzufahrten in die Stader Stadtmitte.

Gute Anbindung in Grünberg

Ortswechsel. In Grünberg, im Landkreis Gießen, erschließen die Mitarbeiter der Niederlassung Kirchheim das Baugebiet „Im Baumgartenfeld III“. Auf dem 12 Hektar großen Areal im Südwesten der Stadt entstehen 120 Bauplätze. Für den anerkannten Luftkurort am Rande des Vogelsberges bedeutet dieses Bauvorhaben vor allem eine Stärkung der Infrastruktur. Junge Familien sollen ihren Wunsch vom

Wohnen im Grünen realisieren und von der guten Verkehrsanbindung (20 Kilometer nach Gießen, 80 Kilometer ins Rhein-Main-Gebiet) profitieren können.

Die Erschließungsarbeiten beinhalten neben den vier Hauptgewerken Straßenbau, Kanalbau, Wasserversorgung und Fernwärme auch die Verlegung von unterschiedlichen Versorgungsleitungen. Eine eigene Heizzentrale soll künftig zur Nahwärmeverversorgung beitragen. Auf einer Gesamtlänge von circa 3.700 Metern sollen Kunststoffmantelrohre für Vor- und Rücklauf eingebaut werden. Zudem werden insgesamt 4.100 Meter Kanalrohre – getrennt nach Regen- und Schmutzwasser – mit Durchmessern von DN 250 bis DN 1.000 verlegt. Für die Regenrückhaltung wird zudem ein Stauraumkanal als Stahlbeton-Rundbecken mit knapp 1.000 Kubikmeter Fassungsvermögen gesetzt. 120 Hausanschlüsse müssen hergestellt werden.

Lärmschutzwall

Bei den Erschließungsarbeiten werden rund 50.000 Kubikmeter Boden bewegt. Um die Tragfähigkeit zu erhöhen, werden rund 35.000 Kubikmeter Boden verbessert. Ein Teil des Bodens haben die Erdbauspezialisten für den Bau eines 3,50 Meter hohen Lärmschuttwalls benötigt. Dieser verläuft auf insgesamt 440 Metern Länge parallel zur L 3007, die das Baugebiet nach Süden begrenzt. Für eine sicherere Verkehrsanbindung wurde die Landesstraße in diesem Bereich verbreitert und eine Linksabbiegespur in das Neubaugebiet eingerichtet. Im Bereich der Erschließungsstraßen werden 16.500 Kubikmeter Frostschutzmaterial eingebaut. Die zu asphaltierende Fläche der Tragschicht ist 10.200 Quadratmeter groß. Auch hier wird die Decke erst nach Abschluss der Wohnungsbauaktivitäten asphaltiert werden.



Auf Sand gebaut: Um den Boden zu verdichten, wurden in Stade Trengleplatten eingesetzt.

Autobahnbau in Asphalt und Beton

A 14 Ludwigslust: Endspurt an einem der derzeit größten Autobahnprojekte des Konzerns

Eines der derzeit größten Autobahnprojekte in der Bickhardt Bau-Unternehmensgruppe geht auf die Zielgerade. Der 12,5 Kilometer lange Autobahn-Neubauabschnitt der A 14 bei Ludwigslust in Mecklenburg-Vorpommern wurde in Asphalt- und Betonbauweise hergestellt. Zur Materialgewinnung setzten die Mitarbeiter der ARGE Bickhardt Bau / Bickhardt Bau Thüringen ein Spülschiff ein.



Autobahnbau

Betonstraßenbau aus der Vogelperspektive: An der Spitze der rollenden Straßenbaufabrik stehen die Vierachser (links), die für den Materialnachschub sorgen. Der erste Einbaufertiger (1) verdichtet den Unterbeton und setzt Anker und Dübel. Dahinter rollt der Fertiger für den Oberbeton (2), gefolgt von der Bühne für die Nachbehandlung (3). Über dem Einbauzug sieht man die fertiggestellte Betonfahrbahn mit den bereits geschnittenen Quer- und Längsfugen.

Die Luft brannte Mitte Mai, als der Neubau der Autobahn 14 bei Ludwigslust in die sprichwörtlich heiße Phase ging. Zwei Asphaltfertiger und ein Beschickermodule waren im Einsatz, um insgesamt etwa 50.000 Quadratmeter Asphaltoberfläche herzustellen. Trag- schicht, Binder, Decke – das Material für den Schichtenaufbau in Schwarz kam aus einer Mischanlage im Bereich der Anschlussstelle Grabow. Sie wurde extra für diesen Baustelleneinsatz von der Bickhardt Bau Rohstofftochter MAW Mittel- deutsche Asphaltwerke GmbH & Co. KG aufgestellt. 320 Tonnen Asphaltmischgut in der Stunde wurden dort in Spitzenzeiten in den erforderlichen Qualitäten hergestellt. Asphaltiert wurden in dem 12,5 Kilometer langen Streckenabschnitt zwi-



Matsch marsch!: Durch Pipelines wurde ein Wasser-Sand-Gemisch in ein Spülfeld gepumpt. Dort setzte sich der Sand ab, das Wasser wurde zurück gepumpt. Mit einem schwimmenden Saugbagger (kl. Foto links) wurde der Sand am Boden des Sees eingesaugt.



schen dem Autobahnkreuz A14/A24 und der Anschlussstelle Grabow vor allem die Auf- und Abfahrten zur neuen Autobahn und ein etwa 2 Kilometer langer Abschnitt bei der Anschlussstelle Grabow – gleich in direkter Nachbarschaft des Mischwerkes. Kurze Wege senken die Transportkosten.

Für eine bessere Wirtschaftlichkeit und höhere Qualität hat zudem der Einsatz eines neuen Beschickers gesorgt. Dieser rollende Puffer, der vor dem Fertiger vorweg fährt, sorgte für einen fortwährenden Zufluss des Mischgutes. Über ein Förderband gelangt der Asphalt in den Aufnah-

mebehälter des Fertigers. Neben einer höheren Materialaufnahme sorgt dieses System auch dafür, dass es zu keinem Kontakt zwischen den Mischgut-LKWs und dem Einbaufertiger mehr kommt. Stöße werden so verhindert und sorgen für eine gleichbleibend gute Einbauqualität.

Ein kontinuierlicher Materialzufluss ist auch für den Betonstraßenbau ein wichtiges Qualitätskriterium. Bereits einige Tage vor den Asphaltexperten hatten deren Kollegen vom Betonstraßenbau mit der Herstellung der Betonoberfläche begonnen. Rund 220.000 Quadratmeter Betonautobahn ►►



Dauereinsatz für die Betonstraßenbauer: Ihre Fertiger waren rund um die Uhr im Einsatz. Für einen ununterbrochenen Materialzufluss sorgten zwei Mischanlagen – eine für Beton und eine für Asphalt (Foto links) – die am Trassenbereich aufgestellt wurden.



► wurden von der rollenden Straßenbau-fabrik in einem Arbeitsgang hergestellt. Vierachser pendelten im Dauerverkehr von der Einbaustelle zu einer mobilen Betonmischanlage, die im Bereich Hohes Feld in der Gemarkung Neustadt-Glewe aufgestellt wurde. Gemischt und eingebaut wurde im Schichtbetrieb rund um die Uhr. Ein Teil der Zuschlagstoffe für die Mischanlage wurde mit Güterzügen angeliefert. Sie wurden auf einem Rangiergleis in der Nähe des Ludwigs-luster Bahnhofs entladen.

Ende des Jahres sollen die Arbeiten für die neue Autobahntrasse abge-

schlossen sein, dann geht es weiter mit dem Bau einer PWC-Anlage und der Fertigstellung von insgesamt acht Regenrückhaltebecken. Im Vorfeld waren bereits vier Brückenbauwerke und Schutzwände inklusive zum Teil aufwändiger Gründungen hergestellt worden.

Im Zuge des Erdbaus waren für den Autobahndamm rund 2,2 Millionen Tonnen Boden angeliefert worden. Das Material wurde in fünf verschiedenen Sandgruben abgebaut. Dabei kam auch ein Saugbagger zum Einsatz, der mit Hilfe eines Unterdrucks ein Wasser-Sand-Gemisch durch eine 400 Meter lange Pipeline in ein Absetzbecken pumpt. Das Wasser wurde wieder zurück gepumpt, der Sand mit Schleppern zu den Einbaustellen transportiert.



Der Mischplatz mit der mobilen Asphaltmischanlage im Bereich der Anschlussstelle Ludwigs-lust-Süd.



ES GEHT WIEDER RUND

Zurück zu den Wurzeln: Der Bau einer Teststrecke für eine noble Sportwagenmarke vor genau 15 Jahren markierte für Bickhardt Bau den Einstieg in den Rennstreckenbau. Seitdem wurden mit dem Hockenheimer Ring und den Rundkursen unter anderem in Abu Dhabi, Süd-Korea und Indien zahlreiche Projekte internationalen Ranges in der Königsklasse des Verkehrswegebau realisiert. Ende Juli lebte mit der Sanierung zweier Testmodule im ADAC-Fahrsicherheitszentrum Rhein-Main der Teststreckenbau wieder auf.

Das Tempo ist normalerweise ein anderes: Dort wo sonst Auto- und Motorradfahrer ihr Können in außergewöhnlichen Straßensituationen ausloten und üben sollen, herrscht jetzt Schritttempo: Ein Asphaltfertiger und zwei Walzen sind im Einsatz, um eine neue Asphaltoberfläche herzustellen. Die Mitarbeiter der Niederlassung Fulda haben

Bickhardt Bau saniert Teststrecken im ADAC-Fahrsicherheitszentrum Rhein-Main

den Auftrag erhalten, auf dem Gelände des ADAC Fahrsicherheitszentrum Rhein-Main in Gründau innerhalb einer Woche eine Kreisbahn sowie eine Gefällestrecke mit Kurvengleitfläche zu asphaltieren.

Dafür wurde zunächst die Decke der beiden Teststrecken abgefräst und darunter befindliche Risse saniert. Zudem haben die Verkehrswegebau-spezialisten sämtliche Einbauten fein säuberlich freigelegt: In den Fahrbahnen sind zahlreiche Sprinkler und Wasserhindernisse sowie Gleitflächen eingelassen, um verschiedene

Straßensituationen simulieren zu können. Ob nasse Fahrbahnen und emporschiesende Wasserfontänen, plötzlich auftretende Hindernisse oder Gleitflächen so glatt wie Eis – im Fahrsicherheitszentrum Rhein-Main können Auto- und Motorradfahrer unterschiedliche Extremsituationen nachempfinden. Das 90.000 Quadratmeter große Trainingsgelände mit Event- und Konferenzzentrum zählt zu den größten und modernsten seiner Art in ganz Europa.

Dazu gehört natürlich auch, dass die einzelnen Streckenmodule gut in Schuss

sind. Für die beiden zu sanierenden Teststreckenmodule gelten deshalb auch Anforderungen an die Ebenheit der Fläche, wie sie sonst nur bei Formel 1-Rennstrecken zu finden sind: Der maximale Toleranzbereich liegt bei 2 Millimetern auf einem vier Meter Längenabschnitt. Für die rennstreckenerprobten Asphalt-spezialisten von Bickhardt Bau ist das kein Problem, allenfalls eine Herausforderung. Bei dem

Anforderungen wie bei Rennstrecken der Formel 1

Asphalt handelt es sich – wie im Rennstreckenbau meist üblich – ebenfalls um eine Spezialrezeptur, die sich durch einen maximalen Hohlraumgehalt von 3 Prozent auszeichnet. Das Mischgut wird mit rund 170 Grad eingebaut. Dabei achten die Mitarbeiter besonders darauf, dass keine Längsnähte entstehen.

Der Durchmesser des großen Kreisels beträgt stattliche 71 Meter, die zu asphaltierende Fläche ist 4.000 Quadratmeter groß. 22 Sprinkler und zwölf Wasserhindernisse sind alleine in diesem Streckenmodul eingelassen. Eine größere Fläche gilt es an der Gefällestrecke mit angrenzender Rechtskurve zu erneuern: Dort müssen 5.200 Quadratmeter asphaltiert werden.



Asphalteinbau mit Hindernissen: In der Kreisbahn-Oberfläche sind zahlreiche Einbauten und Sprinkler eingelassen.



Luftig, lichtdurchflutet, hell – so sieht die Entwurfsplanung für die neuen Rhein-Main-Hallen in Wiesbaden aus.



Rhein-Main-Hallen in Wiesbaden: Erst Abriss dann Neubau

HALLE-LUJAH

Veranstaltungszentrum der Extraklasse



Abriss und Neubau an gleicher Stelle: Eines der ehrgeizigsten und anspruchsvollsten Bauprojekte Hessens wird derzeit in der Landeshauptstadt Wiesbaden realisiert. An der Friedrich Ebert-Allee zwischen Hauptbahnhof und Einkaufspassagen entsteht das modernste Messe- und Kongresszentrum der Bundesrepublik. Die Bickhardt Bau-Niederlassung Rhein-Main hat die Baugrube hergestellt.

Es ist eine der größten Baugruben, die die Bickhardt Bau-Unternehmensgruppe bislang hergestellt hat: 25.000 Quadratmeter groß ist die Fläche im Herzen der Hessischen Landeshauptstadt Wiesbaden. Dreieinhalb große Fußballfelder hätten darin Platz. Im Januar diesen Jahres haben die Mitarbeiter der Niederlassung Frankfurt am südlichen Ende des Baufeldes begonnen, den Boden auszuheben. Währenddessen lief der Abbruch der alten Gebäude im nördlichen Baufeld weiter.

Das 1957 eröffnete Kongress- und Veranstaltungszentrum, in dem schon Bill Haley und Frank Zappa aufgetreten sind,

war in seiner über 50-jährigen Geschichte mehrfach erweitert und umgebaut worden. Da es dennoch nicht mehr den heutigen Anforderungen entsprach, beschlossen Wiesbadens Stadtverordnete

Mit Vorzertifikat für nachhaltiges Bauen ausgezeichnet

im September 2012, die Rhein-Main-Hallen durch einen modernen, funktionalen und energieeffizienten Neubau zu ersetzen. Er soll nach Fertigstellung über 12.500 Besuchern Platz bieten. Noch bevor überhaupt der Bau für die Hallen begann, heimste das Neubaukonzept, das von dem renommierten Frankfurter

Architekturbüro Ferdinand Heide geplant wurde, bereits die erste Auszeichnung ein: Im Oktober des vergangenen Jahres wurden die neuen Rhein-Main-Hallen mit dem DGNB Vorzertifikat in Gold der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) ausgezeichnet.

Nachhaltiges Bauen beginnt in diesem Fall schon mit dem Baugrubenaushub. Etwa 110.000 Tonnen Boden wurden dabei von den Bickhardt Bau-Baggern gelöst, auf LKW geladen und zur fachgerechten Entsorgung gefahren. Maßgeblich dafür waren die Ergebnisse von zuvor ausgeführten Bodenproben. In einem exakt vorgegebenen Raster wurde so die Baugrube Abschnitt für Abschnitt freigelegt.



Heller Naturstein, Sichtbeton und Glas sind stilprägend für die neuen Rhein-Main-Hallen in Wiesbaden. Die beiden Gebäude werden durch einen gläsernen Gang miteinander verbunden.

Wie so oft bei innerstädtischen Bauten der Nachkriegszeit wurden zum Verfüllen der Trümmer aus dem Zweiten Weltkrieg benutzt. So wurde neben Bauschutt, Schrott und belastetem Boden Anfang Februar auch eine Fünfundzigt-Tonnen-Fliegerbombe gefunden. In einem Umkreis von 500 Metern mussten sofort alle angrenzenden Häuser evakuiert werden, bis Sprengstoffexperten vom Kampfmittelräumdienst den gefährlichen Blindgänger entschärfen hatten. Während der gesamten Aushubarbeiten war eine Munitionsfachkraft auf der Baustelle.

Drei Bereiche der Baugrube wurden mit Verbauten besonders gesichert. Die Kollegen vom Spezialtiefbau haben dabei sowohl aufgelöste Bohrpfehlwände als

auch Trägerbohlwände mit Spritzbetongefache hergestellt. Die übrigen Bereiche wurden abgebocht. Auf der kompletten Fläche wurde eine 40 Zentimeter starke Ausgleichsschicht aus Recyclingmaterial hergestellt.

Tiefgarage mit 800 Plätzen

Die Baugrube schafft die Voraussetzung für eine eingeschossige Tiefgarage mit 800 Parkplätzen und die anschließende Errichtung des Rohbaus. Wenn dieser steht, folgen bis Ende 2017 die Hülle, die Fassade und der Innenausbau. Heller Naturstein, Sichtbeton, Glas, Holz und Metall prägen dann das äußere Erscheinungsbild des Neubaus, der aus zwei Hallen mit einem Verbindungstrakt besteht.

Eine innovative Veranstaltungstechnik mit einer flexiblen Teleskoptribüne, einem befahrbaren Bühnenpodium und einer funktionalen Deckenkonstruktion soll für eine Flexibilität sorgen, die die Rhein-Main-Hallen auf ein auch international hoch geschätztes Niveau der MICE-Industrie (Meetings, Incentives, Congress, Events) hebt, das vom Ärztekongress und Presseball über Boxkämpfe bis hin zum Rockkonzert ein Garant für hochkarätig besetzte und gut besuchte Veranstaltungen sein wird. Der Zeitplan ist eng gestrickt: Im Frühjahr 2018 finden dort bereits wieder die ersten Veranstaltungen statt.



12.500 Besucher finden Platz

TECHNISCHE DATEN

30.000 m² Bruttogeschossfläche
250 Meter Länge, 80 Meter Breite
12.500 Besucher bei gleichzeitiger Nutzung

HALLE 1

Raumhöhe 15 Meter
4.650 m² Nutzfläche
5.000 Besucher bestuhlt,
9.000 unbestuhlt,
in drei Segmente teilbar

HALLE 2

Raumhöhe 6 Meter
3.000 m² Nutzfläche
in vier Segmente teilbar
OBERGESCHOSS HALLE 2
5 zusammenlegbare Säle
(2.500 m²)

Neubau der Friedensbrücke Dessau

Ein Fall für ein MAMMUT



Die Friedensbrücke in Dessau wird erneuert. Sie ist eine der wichtigsten Verkehrsachsen der Stadt. Rund 28.000 Fahrzeuge passieren sie täglich und haben im Laufe der Jahre offensichtlich ihre Spuren hinterlassen.



Bereits im Jahr 2008 wurden an dem 1959 errichteten Bauwerk gravierende Mängel festgestellt, 2012 eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 Stundenkilometern festgesetzt. Zudem war es notwendig, die zulässige Tonnage auf 18 Tonnen zu senken. Der Ersatzneubau war unausweichlich. Ende April 2014 erhielt Bickhardt Bau in Arbeitsgemeinschaft den Zuschlag für das größte Bauprojekt der Bauhaus-Stadt.

Um den Verkehr während des Ersatzneubaus an alter Stelle aufrecht zu erhalten, musste zunächst eine Behelfsbrücke mit entsprechender Anbindung an das Straßennetz errichtet werden. Seit März dieses Jahres rollen die Fahrzeuge über die 97 Meter lange Stahlkonstruktion, bei der es sich um eine standardisierte Schnellmontagebrücke handelt. Dieser Typ SB 30 kommt besonders bei viel be-



- 1 Die Friedensbrücke über die Mulde liegt an einer der wichtigsten Hauptverkehrsachsen in Dessau (1). Vor dem Abriss und Neubau war erst der Bau einer Behelfsbrücke erforderlich (2). Die einzelnen Brückensegmente waren über 100 Tonnen schwer (3). Sie wurden mit einem gigantischen Gittermast-Fahrzeugkran der Firma Mammoet (niederländisch: Mammut) herausgehoben (4).

fahrenen Querungen zum Einsatz und stammt noch aus alten Armeebeständen.

Inzwischen haben die Mitarbeiter der ARGE den Rückbau der alten Muldebrücke abgeschlossen. Mitte Juli war deshalb ein 750-Tonnen-Gittermast-Fahrzeugkran vom Typ Liebherr LG 1750 in Stellung gebracht worden, um acht über 100 Tonnen schwere Brückensegmente über der Mulde herauszuheben. Zweieinhalb Tage dauerte der Einsatz, bis die 35 Meter langen Stahlbetonstreben heruntergehoben waren.

Neubau auf Pfählen

Der Überbau im Bereich der Vorlandbrücke war zuvor auf herkömmliche Weise mit Stemm- und Abrissbaggern zurückgebaut worden. Dort, auf der westlichen Uferseite, haben bereits die Bickhardt-

Spezialtiefbauer einen Spundkasten hergestellt, in dem das neue Bauwerk gegründet wird. Um die nötige Tragfähigkeit zu erzielen, wurden an den beiden Ufern sowie in der Mittelachse insgesamt 54 Bohrpfähle mit einem Durchmesser von 1,20 Metern und einer Tiefe bis über 18,5 Meter hergestellt. Seitdem können ihre Kollegen von der Abteilung Brücken- und Ingenieur-

bau richtig loslegen, um die Widerlager und Pfeiler für das neue Brückenbauwerk herzustellen. Der Überbau – eine Stahlverbund-Hohlkastenkonstruktion – wird danach eingehoben und anschließend die Fahrbahnplatte in Beton hergestellt.

Die neue Muldebrücke hat eine Länge von 84 Metern und eine Breite von 25,10 Metern. Sie wird von einem Mittelpfeiler gestützt, der im ständig wasserführenden Bereich des Elbe-Nebenflusses errichtet wird. Mitte 2016 soll der Verkehr auf der neuen Brücke rollen, dann zweispurig in jede Fahrtrichtung und mit der innerörtlich zugelassenen Geschwindigkeit von 50 Stundenkilometern.





Ein Vierteljahrhundert Bickhardt Bau Thüringen

Eine deutsch-deutsche Erfolgsgeschichte – Angesehener Partner in der Bauwirtschaft

Ein Kind der Wende wird 25

Mit einem großen Sommerfest für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und ihre Familien feiert die Bickhardt Bau Thüringen GmbH Mitte September ihr 25-jähriges Bestehen. Der Blickpunkt begibt sich anlässlich dieses runden Jubiläums auf eine kleine Zeitreise und erinnert an wichtige Ereignisse und Eckdaten aus einem Vierteljahrhundert BBT.

1990

Durch ein Elfmeter-Tor von Andreas Brehme wird Deutschland zum dritten Mal Fußball-Weltmeister, Langnese bringt mit dem Magnum das erste komplett mit echter Schokolade überzogene Eis am Stiel auf den Markt und die Boy-Group Take That wird in England gegründet.

Vor allem aber ist das Jahr 1990 geprägt von zahlreichen politischen Neuerungen in Deutschland: Nachdem im November 1989 mit dem Fall der Mauer das Ende des Kalten Krieges faktisch besiegelt wurde, geht die Wiedervereinigung Deutschlands als eines der prägendsten Ereignisse in die Geschichte ein. Mitten in diesen zeitlichen Kontext fällt die Gründung der Bickhardt Bau Thüringen GmbH, die in diesem Jahr ihr 25-jähriges Bestehen feiert.

Bereits Ende November 1989, wenige Tage nach dem Fall der Mauer, stellten Mitarbeiter der Bickhardt Bau Niederlassung Fulda in der Rhön einen neuen Grenzübergang her. Damals konnte noch niemand ahnen, dass dies zugleich ein großer Schritt in Richtung der Geburtsstunde von Bickhardt Bau Thüringen sein würde. Das Tempo, in dem sich in jenen Tagen die

beiden deutschen Staaten veränderten und zu einem zusammen wachsen sollten, war selbst für zackige Verkehrswegebauer kaum zu fassen. Nach über vier Jahrzehnten der Trennung vollzog sich die deutsche Wiedervereinigung in so rasanter Geschwindigkeit, dass nur wenige Monate nach dem Mauerfall das erste Bickhardt Bau-Tochterunternehmen in der ehemaligen DDR gegründet werden sollte.

Ost und West, Hand in Hand

Der 1. September 1990 markiert den Beginn einer deutsch-deutschen Erfolgsgeschichte. Das neu gegründete Unternehmen trug mit seinem Kerngeschäft, dem Straßen- und Tiefbau, zum Aufbau einer intakten Infrastruktur bei und schuf somit die Grundlage für eine erfolgreiche Wiedervereinigung. Im Kleinen wurde das neue Miteinander vorgelebt: Deutsche aus Ost und West arbeiteten bei Bickhardt Bau Thüringen Hand in Hand zusammen.

Am 1. September 1990 übernahm das neu gegründete Unternehmen mit Lothar Auth an der Spitze die PGH Thüringer Wald (Produktionsgenossenschaft des Handwerks), die für die Ausbesserung der Straßen zuständig war. 24 Mitarbeiter zählte Bickhardt Bau Thüringen damals. Die ersten Büros befanden sich noch in Bad Liebenstein, bevor man einige Wochen später in angemieteten Büros in der landwirtschaftlichen Agrargenossenschaft Schwab-

hausen ein neues Firmendomizil fand. Die Wahl des Standortes an der Hauptverkehrsachse der Autobahn 4 sollte sich als strategisch richtiger Schachzug erweisen, denn in der Folgezeit entwickelte sich der Aufbau Ost zu einem wahren Bauboom, an dem Bickhardt Bau Thüringen maßgeblichen Anteil hatte.

Dem guten Start folgte eine erfolgreiche Konsolidierung: Während viele andere Unternehmen in der wirtschaftlich schwierigen Phase Ende der 90er Jahre Insolvenz anmelden oder Standorte und Niederlassungen schließen mussten, konnte sich Bickhardt Bau Thüringen als zuverlässiger Partner für öffentliche und private Auftraggeber weiter etablieren. Das junge Unternehmen profitierte dabei nicht nur von seiner verkehrsgünstigen Lage an der Autobahn 4, sondern auch von den zukunftsweisenden Entscheidungen der Geschäftsführung und des Mutterhauses.

Die hohe Qualität der geleisteten Arbeit, eine konstante, überschaubare Unternehmensgröße von etwa 200 Beschäftigten und eine Flexibilität in den einzelnen Geschäftsfeldern, auf Veränderungen des Marktes schnell reagieren zu können, begründeten den wirtschaftlichen Erfolg. Dieser zeigte sich auch in der gemeinsam mit der Bickhardt Bau AG aufgebauten Niederlassung Meerane, die im Jahr 2013 ihr 20-jähriges Bestehen feierte.

Die ersten Baugeräte und -wagen werden über die ehemalige Grenze gebracht. Die Grenzer kontrollieren den Transport an einem provisorisch eingerichteten Kontrollpunkt.

Der Würfel wird gestellt: Im Januar 1994 wurde das neue Firmengebäude in Schwabhausen am Steinig 3 bezogen. Als weithin sichtbares Zeichen wurde der Bickhardt Bau-Würfel aufgestellt. Er steht auch heute noch.

Goethe und Schiller grüßen von den Autobahnen an der Thüringer Landesgrenze. Dank Fotocollage grüßen sie auch zum 25-jährigen Bestehen von Bickhardt Bau Thüringen.

Abdruck eines Beitrags über ein Großprojekt von BBT aus der ehemaligen Mitarbeiterzeitung „bickhardt bau intern“, Ausgabe 11/1997.



1

Der Name Auth bleibt: Lothar geht, Marco kommt

Im Oktober des vergangenen Jahres endete bei Bickhardt Bau Thüringen eine Ära: Nach fast einem Vierteljahrhundert Tätigkeit als Geschäftsführer wurde Lothar Auth in den Ruhestand verabschiedet.

„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 während der feierlichen Verabschiedung des langjährigen Geschäftsführers. Für diese beeindruckende unternehmerische Leistung gelte Lothar Auth ganz besondere Wertschätzung und Anerkennung.

Und Lothar Auth gelang etwas, was viele Unternehmen vor große Probleme stellt: Nämlich einen ge-

eigneten Nachfolger zu finden. Das Erbe hat inzwischen Marco Auth angetreten, der seit 2005 viele Jahre die Niederlassung Meerane geleitet hatte.

Neugestaltung

Rechtzeitig zum runden Jubiläum hat sich BBT selbst ein Geschenk gemacht: An der Firmenzentrale am Steinig 3 in Schwabhausen wurde der Platz vor dem Hauptgebäude umgestaltet. Die Bepflanzung wurde zurückgeschnitten, eine Pflasterfläche mit dem Firmenlogo wurde angelegt auf der jetzt eine aufgearbeitete Glattmantelwalze SDW 10 steht. Die doppelt so alte Baumaschine aus einem ehemaligen VEB-Maschinenbaukombinat ist das weithin sichtbare Zeichen für erfolgreiche Bautätigkeiten.

Fast gleichzeitig wurde das digitale Zeitalter eingeläutet: Unter www.bickhardt-bau-thueringen.de ist Bickhardt Bau Thüringen jetzt online gegangen.

1 Anlässlich des 20-jährigen Bestehens von Bickhardt Bau Thüringen stellten sich die angestellten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit den Firmengründern Peter Bickhardt und Lothar Auth (links) zum Gruppenfoto auf.

2 Das Bauleitungsteam der A 72 Borna gemeinsam mit Lothar (Mitte) und Marco Auth (rechts) bei der feierlichen Verkehrsfreigabe des Streckenabschnitts.

3 Der langjährige BBT-Geschäftsführer Lothar Auth (Mitte) mit Unternehmensgründer Peter Bickhardt (links) und einem Gratulanten anlässlich der Feier zum 20-jährigen Bestehen von Bickhardt Bau Thüringen.

4 Im Zuge der Neugestaltung des Platzes vor dem Hauptgebäude wurde auch eine liebevoll restaurierte Glattmantelwalze SDW 10 aufgestellt. Sie wurde 1965 beim VEB Baumaschinen Gatersleben gebaut und dürfte eines der letzten überhaupt gebauten Exemplare sein.



2



3

Projekte von besonderer Bedeutung

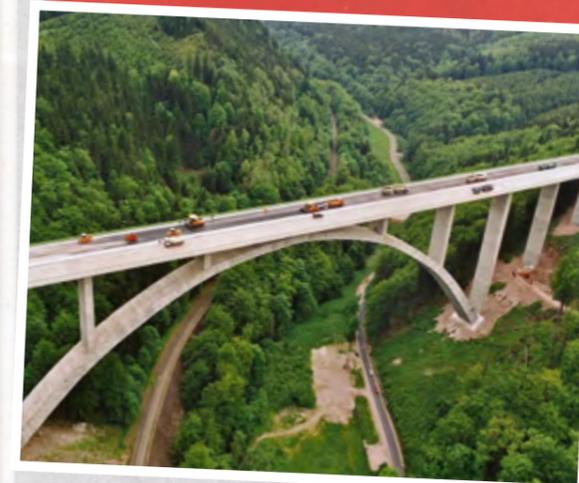
Zu den herausragenden Bauprojekten, die Bickhardt Bau Thüringen in den vergangenen zweieinhalb Jahrzehnten realisiert hat, zählt vor allem der Bau der Thüringer Wald-Autobahn A 71/ A 73 mit der Rennsteig-Querung. Vom Erfurter Kreuz bis zum Autobahndreieck Suhl war BBT an fast allen Streckenabschnitten beteiligt. Insbesondere die Kammquerung Thüringer Wald stellte die Verkehrswegebauer vor ingenieurtechnische Anforderungen der höchsten Art. Auf dem 20 Kilometer langen Abschnitt zwischen Zella-Mehlis und Suhl wurden:

- vier Tunnel mit Deutschlands längstem Straßentunnel, dem Rennsteigtunnel,
- neun Brücken, mit der zweitgrößten Bogenbrücke Deutschlands, der Talbrücke Wilde Gera
- zwei Anschlussstellen und das Autobahndreieck Suhl gebaut. Der damals größte Auftrag in der Konzerngeschichte konnte durch ein ausgefeiltes Logistikkonzept eingeworben werden. Rund vier Millionen Kubikmeter Ausbruchsmassen, die nicht im Trassenbereich einzubauen waren, wurden nicht einfach verkippt, sondern nach dem Bickhardt Bau-Sondervorschlag zu hochwertigen Straßenbaustoffen veredelt.

Zu den weiteren Referenzbaustellen zählen zudem der Bau des Südhazdreiecks an der A 71 südlich Sangerhausen, der Neubau der A 14 bei Ludwigslust und der A 72 bei Borna sowie die Ortsumgehungen von Plauen, Hundshübel, Schleusingen, Sundhausen, Glauchau, Neukirchen und Werdau. Auch für die Deutsche Bahn ist Bickhardt Bau Thüringen bei mehreren großen Bauprojekten tätig geworden. Dazu zählen unter anderem der Bau der ICE-Neubaustrecke Ebenfeld – Erfurt – Halle – Leipzig in den Abschnitten Mücheln und Gröbers und die Mitte Deutschland-Verbindung Weimar – Jena.



4



5



6

5 Spektakuläre Aussicht: Asphaltbau auf der Talbrücke Wilde Gera an der A 71 nördlich des Rennsteig-Tunnels.

6 Die Kammquerung des Thüringer Waldes war einer der größten Bauaufträge der gesamten Unternehmensgeschichte. Vor dem Portal des Rennsteig-Tunnels wurden die Ausbruchsmassen aufbereitet.



Bahn frei auf der West-Trasse

Umgehung für Neukirchen, Langenhessen, Werdau – Schneller durch's Zwickauer Land

Läuft: Nach gut zwei Jahren Bauzeit wurde Ende Juni die S 289, die so genannte West-Trasse nördlich von Werdau, offiziell für den Verkehr freigegeben. Bickhardt Bau Thüringen hat den Großteil dieser insgesamt acht Kilometer langen wichtigen Verbindung zwischen der Autobahn 4 im Norden und der A 72 im Süden in zwei Bauabschnitten fertiggestellt.

staltung teil. Sie hoffen nun auf eine spürbare Entlastung von Lärm und Abgasen. Nach dem symbolischen Schnitt durch das Trassenband setzte sich ein Autokorso mit Oldtimern zu einer Erkundungsfahrt auf der neuen Verbindungsstraße in Bewegung.

Hier Abtrag, dort Auftrag

In dem südlichen 3,1 Kilometer langen Abschnitt bei Werdau haben die Verkehrswegebauer von Bickhardt Bau Thüringen einen neuen Straßendamm hergestellt. 150.000 Kubikmeter Boden wurden eingebaut. Der Untergrund musste teilweise durch Schottergräben verbessert werden. Der angrenzende Bahndamm wurde durch Spundbohlen und Berliner Verbau gegen mögliches Abrutschen gesichert. 40.000 Quadratmeter Asphaltoberfläche wurden hergestellt. Für die Entwässerung des Abschnittes haben die Tiefbauspezialisten 4.700 Meter Kanal- und Sickerrohrleitungen verlegt sowie fünf Regenrückhaltebecken hergestellt.

Der rund 2,2 Kilometer lange Abschnitt bei Neu-

kirchen hingegen verläuft in einem Einschnitt. 400.000 Kubikmeter Boden wurden dort abgetragen. Bis zu zehn Meter tief haben die Bagger das Urgelände in einigen Streckenbereichen abgetragen.

Zudem hat die Abteilung Brücken- und Ingenieurbau zwei Talbrücken mit 75 bzw. 125 Metern Länge hergestellt.

Das Investitionsvolumen in dem gesamten Abschnitt der Ende Juni für den Verkehr frei gegebenen West-Trasse beläuft sich auf 59 Millionen Euro. Die Baumaßnahme wird zu 75 Prozent durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert.



Historische Fahrzeuge führten den Autokorso an, mit dem die neue Strecke erkundet wurde.



14 Bögen in neuem Glanz

Bauwerksinstandsetzung saniert historische Natursteinbrücke im Bergischen Land

Was aus der Vogelperspektive an ein weißes Fragezeichen erinnert, ist tatsächlich die Arbeit der Mitarbeiter der Bauwerksinstandsetzung: Seit dem Frühjahr haben sie die rund 100 Jahre alte Bogenbrücke Bingenhof in Engelskirchen-Osberghausen – im Bergischen Land, knapp 50 Kilometer östlich von Köln – von Grund auf saniert. Das historische Bauwerk mit seinen 14 Gewölb Bögen überquert die Bahnlinie Overath – Meinerzhagen und den Fluss Agger.

Zunächst haben die Instandsetzungsexperten das Natursteinmauerwerk erüchtigt. Aufgrund der vorgefundenen örtlichen Gegebenheiten wurde eine Herstellung der Fahrbahnplatte mit auskragenden Fertigteilen von der Abteilung Bauwerksinstandsetzung als Nachtragsangebot vorgeschlagen und umgesetzt. Eine Besonderheit stellte der Bereich über den Bahngleisen dar: Dort wurde zunächst der alte Überbau abgebrochen und eine neue Tragkonstruktion hergestellt – als so

genannter WIB-Überbau; Walzträger in Beton. Die Brücke ist zwischen den Geländern sechs Meter breit und die Brückenfläche beträgt knapp 1.000 Quadratmeter. Nach Herstellung der Kappen erhält das insgesamt über 160 Meter lange Bauwerk zum Abschluss der Arbeiten noch in Kürze eine neue Gussasphaltdecke. Mit der Ausführung des Nachtragsangebotes, der Herstellung des Überbaues mit Fertigteilen, konnte die vorgesehene Bauzeit um ein halbes Jahr verkürzt werden.



Der Verkehr rollt: Die Ortsumfahrung B6n Bernburg wurde Ende Mai gemeinsam von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und seinem Amtskollegen aus Sachsen-Anhalt, Thomas Webel, feierlich freigegeben. Die wichtige autobahnähnliche Ost-West-Verbindung ist damit auf 110 Kilometern komplett durchgängig. Maßgeblichen Anteil daran hat die Bickhardt Bau AG, die sich dort einmal mehr als verlässlicher Auftragnehmer profiliert hat.

Acht Streckenlose, dazu Radwege und Anbindungen des Wirtschaftswegenetzes sowie archäologische Grabungen. Hinzu kommt der Bau von insgesamt 13 Brückenbauwerken. Das Engagement von Bickhardt Bau an dem 110 Kilometer langen Abschnitt der Bundesstraße B 6n zwischen dem Dreieck Vienenburg im Westen und der Anschlussstelle Köthen in Sachsen-Anhalt ist vielfältig und war in den vergangenen Jahren ein Tätigkeitsschwerpunkt der Mitarbeiter der Niederlassung Sangerhausen. Im Juni erfolgte der Lückenschluss bei Bernburg.

„Die Ortsumgehung Bernburg ist ein wichtiger Fortschritt für den Neubau der Bundesstraße 6n. Nach fünfjähriger Gesamt-Bauzeit gehört das verkehrliche Nadelöhr Bernburg nunmehr endgültig der Vergangenheit an. Pünktlich zum Sachsen-Anhalt-Tag stellen wir eine durchgängige, leistungsfähige Verbindung durch den Harz bis nach Köthen fertig“, sagte der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt (CSU), während der feierlichen Verkehrsfreigabe. Er betonte, dass die B 6n auch eine übergeordnete Bedeutung für den Transitverkehr und die Verknüpfung von Wirtschaftsräumen habe.

Für die insgesamt 7,3 Kilometer lange Baumaßnahme bei Bernburg habe der Bund rund 92 Millionen Euro investiert.

Rund die Hälfte davon würde im Rahmen des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) von der EU-Kommission eingeworben.

Neben der eigentlichen Umfahrung von Bernburg seien sechs große Brücken und Knotenpunkte mit anderen Straßen entstanden, erklärte Sachsen-Anhalts Verkehrsminister Webel (CDU). Er zeigte sich erfreut, dass vor allem die Bürger Bernburgs von den Verkehrsbelastungen entlastet werden. Bislang quälten sich täglich bis zu 10.000 Fahrzeuge auf der B 185 durch die Innenstadt.

Der Bau der Bernburger Ortsumgehung sei ein besonders anspruchsvoller Abschnitt gewesen, machte Uwe Langkammer, Präsident der Landesstraßen-

► baubehörde Sachsen-Anhalts, deutlich. Erst hätten Vertragsstreitigkeiten das Projekt um zwei Jahre zurückgeworfen, dann kam 2013 das Hochwasser und kurzfristig geriet sogar der Termin der Verkehrsfreigabe in Gefahr, weil der Baugrund zurückschlag“, sagte Langkammer.

Damm mit 26 Durchlässen

In dem östlichen Streckenabschnitt Bernburg, der durch die Saaleauen führt, haben die Mitarbeiter der Niederlassung Sangerhausen und ihre Kollegen vom Brücken- und Ingenieurbau neben dem 2.150 Meter langen Streckenabschnitt auch die neue Saalebrücke mit ihrer Vorlandbrücke sowie eine weitere 285 Meter lange Flutbrücke hergestellt. 26 Amphibiendurchlässe mit Längen zwischen 32 und 45 Metern wurden angelegt, damit

stärkeren Aufbau gebaut worden. Dennoch hatte eindringendes Wasser offenbar unterirdische Gipsadern aufquellen und Hohlräume entstehen lassen.

Auf einer Länge von 150 Metern haben die Sangerhäuser Verkehrswegeexperten die Fahrbahn ausgetauscht und die angrenzende Böschung saniert. Im Trassenbereich haben sie den Untergrund rund zwei Meter tief ausgekoffert, den Boden ausgetauscht und mit Vlies, Geotextil und Bentonitmatten gegen Wasser abgedichtet – ähnlich einer Deponieabdichtung. Am Rand wurden zusätzlich Huckepack- und Drainageleitungen verlegt. Im gleichen Zuge wurde auch die Böschung abgeflacht: 15.000 Kubikmeter Boden wurden abgetragen und die Böschung in einem flacheren Neigungswinkel neu profiliert.

Ebenso wenig selbstverständlich wie dieser intensive Sanierungs-Einsatz war das Dankeschön, das die Straßenbauverwaltung für die Bauleute parat hatte. Während eines Pressegesprächs im Anschluss an die Verkehrsfreigabe bedankte sich Präsident Langkammer bei Schachtmeister Peter Fischer stellvertretend für die gesamte Bickhardt Bau-Mannschaft. Als Anerkennung für diesen außerordentlichen Einsatz überreichte er einen Präsentkorb. Diesem Dank schloss sich auch Bernburgs Bürgermeister an, denn von der

neuen Umgehung profitierten vor allem die Einwohner, die nun weniger Verkehrsbelastigungen ertragen müssten.

Die B 6n, auch Nordharz-Autobahn genannt, ist jetzt auf 110 Kilometern durchgängig befahrbar. Sie reicht von der niedersächsischen Landesgrenze bei Vienenburg bis zur B 183 bei Großbadegast südöstlich von Köthen im Kreis Anhalt-Bitterfeld. Dort hatte Minister Weibel bereits Ende des vergangenen Jahres den Abschnitt für den Verkehr freigegeben. Die Chancen, dass der Lückenschluss zwischen Köthen und der Autobahn 9 in naher Zukunft auf den Weg gebracht werden könnte, stehen nicht schlecht: Bundesverkehrsminister Dobrindt kündigte an, dass der Bund ab 2016 seine Investitionen in die Bundesverkehrswege um 40 Prozent erhöhen will. Sachsen-Anhalt genieße einen hohen Stellenwert, weil es wegen seiner zentralen Lage sehr viel Transitverkehr habe.



Sachsen-Anhalts ranghöchster Straßenbauer, Uwe Langkammer (links), bedankte sich bei Schachtmeister Peter Fischer für den außerordentlichen Sanierungseinsatz.

der neue Straßendamm zwischen den Brücken nicht zu einer Staumauer in der Saaleaue wird. Zudem haben sie den unteren Bereich des neuen Fahrbahndammes durch Steinschüttungen gegen Wellenschlag gesichert. Ein 100.000 Quadratmeter großes Retentionsbecken schafft zusätzliche Ablauflächen im Falle eines Hochwassers.

In den vier Wochen vor der Verkehrsfreigabe haben die Bickhardt Bau Mitarbeiter im Zweischichtbetrieb unter Hochdruck an der Sanierung des eigentlich schon lange fertiggestellten, benachbarten Streckenabschnitts gearbeitet. Was war passiert? Im Bereich des Weinberges war es zu wellenförmigen, teilweise 20 Zentimeter hohen Verwerfungen an den Fahrbahnrandern gekommen. Die Trasse quert an dieser Stelle eine ehemals von der Zementindustrie genutzte Ablagerungsfläche und war bereits mit einem



Die lange Zeit der Planungen ist vorbei. Jetzt wird gebaut: Die Ortsumgehung an der Bundesstraße 27 bei Hauneck vor den Toren der Kreisstadt Bad Hersfeld nimmt Fahrt auf: Zwischen Sieglos und Oberhaun ist der Bau der neuen Haunebrücke in vollem Gange. Im weiteren Streckenverlauf bauen die Bickhardt Bau-Mitarbeiter drei weitere Brücken.

B 27: Ortsumgehung Hauneck kommt in Fahrt

In Vorbereitung auf den Brückenbau haben die Mitarbeiter der Niederlassung Kirchheim westlich der Ortslage von Sieglos zunächst eine knapp 1.000 Meter lange Vorschüttung für den neuen Straßendamm hergestellt. 60.000 Tonnen Kalkschotter sind in diesem Zuge qualifiziert eingebaut worden. Das Mitteldeutsche Baustoffcontor, die Vertriebspartei der Rohstofftochter MKW-Stormarn, hat für die reibungslose Versorgung der Baustelle gesorgt. Bis zu 2.500 Tonnen sind täglich aus einem Kalksteinbruch bei Eiterfeld-Leibolz angeliefert worden. Mit Raupe und Walzen wurde das Material lagenweise eingebaut. Der Damm wurde zunächst bis 2 Meter über Urgelände aufgeschüttet.

Die Vorschüttung dient seitdem den Brückenbauern als Baustraße und Zufahrt zum nördlichen Widerlager der neuen Haunebrücke. Das so genannte Bauwerk 1 wird als Fünf-Feld-Brücke

ausgeführt und hat eine Gesamtlänge von 153,50 Metern. Vier Pfeilerpaare stützen das zwischen 11,60 und 15,30 Metern breite Bauwerk. Das ergibt eine Grundfläche von 1.932 Quadratmetern. Die unterschiedliche Breite ergibt sich durch die Aufweitung für eine Abbiegespur nach Sieglos.

Damit das Bauwerk mit seinen Widerlagern und Pfeilern überhaupt in den Niederungen der Hauneaue gebaut werden konnte, haben die Spezialtiefbauer von Bickhardt Bau für stabile Bodenverhältnisse gesorgt: Sie haben an den sechs Achsen für Widerlager und Pfeiler insgesamt 42 Drehbohrpfähle mit einem Durchmesser von DN 1,20 Meter hergestellt. 8 bis 12 Meter tief reichen die bewehrten Betonpfähle ins Erdreich hinein und sind mit 2,50 Meter im Felshorizont verankert. Das tief gegründete Bauwerk wird nun auf einem Traggerüst in Ortbetonbauweise hergestellt. Rund 5.200 Kubikmeter Beton

werden für den Bau benötigt. Die nötige Stabilität und Elastizität geben rund 375 Tonnen Bewehrungsstahl.

Die Haune wurde verlegt

In Vorbereitung auf den Brückenbau mussten die Haune und der benachbarte Mühlengraben verlegt werden. Da der Mühlengraben auch die B 27 quert, haben die Tiefbauspezialisten zudem einen neuen Rahmendurchlass hergestellt. Darüberhinaus wurden in den Hauneauen entlang des neuen Fahrbahndammes mehrere Retentionsflächen geschaffen, um im Hochwasserfall zusätzliche Wassermassen aufnehmen zu können. Mit GPS-Baggern wurde das Gelände modelliert und künstliche Flutmulden und -rinnen angelegt. Im Juni wurde dann für die Haune auf einer Länge von 130 Metern ein neues Flussbett hergestellt.

Auch zwischen Unterhaun und Rottensee sind die Bickhardt Bau-Mitarbeiter

im Einsatz: Das so genannte Bauwerk 4 soll die Kreisstraße 22 zwischen den beiden Haunecker Ortsteilen über die neue Ortsumgehung der B 27 hinweg führen. Diese wird in diesem Bereich in einem Einschnitt geführt. Damit die Brückenbauer ihre Arbeit aufnehmen konnten, musste zunächst eine Umfahrung gebaut werden. Dann haben die Spezialtiefbauer eine Trägerbohlwand als Baugrubenverbau hergestellt: Um das neue Bauwerk zu gründen, wurde der Boden teilweise 7 Meter tief ausgehoben. Die neue Brücke hat eine Stützweite von 27 Metern und eine lichte Höhe von 4,70 Metern. Sie wird in Ortbetonbauweise auf einem Traggerüst hergestellt.

Im weiteren Trassenverlauf Richtung Bad Hersfeld liegen die Bauwerke 5 und 6, für die Bickhardt Bau ebenfalls den Zuschlag erhalten hat. Die Arbeiten für die 130 Meter lange Talbrücke Scheersbach (BW5) haben inzwischen begonnen. Sie wird als Semi-Integrales Fünf-Feldbauwerk in Tiefgründung ausgeführt.

**Trollinger, Riesling,
Secco & Co**

Schweres Gerät am Südhang

*Das Leben ist zu
kurz, um schlechten*

Wein zu trinken.

Johann Wolfgang von Goethe

Flurbereinigung für wirtschaftlicheren Weinbau

Der Erdbau ist das Kerngeschäft der Bickhardt Bau-Unternehmensgruppe. Er ist das Grundgewerk für fast alle Bauvorhaben. Erstmals in der Unternehmensgeschichte legen Mitarbeiter der Niederlassung Rhein-Main im Osten Baden-Württembergs einen Weinberg neu an.

Das Leben ist zu kurz, um schlechten Wein zu trinken“, sagte schon Johann Wolfgang von Goethe. Daran mögen sich auch die Verantwortlichen des Verbands der Teilnehmergemeinschaften Baden-Württemberg, Zweigniederlassung Neckarsulm, erinnern haben, als sie die Flurbereinigung am Vorderen Berg in Schwaigern im Landkreis Heilbronn ausgeschrieben haben. Denn wichtigstes Merkmal für einen guten Wein ist ein entsprechender Weinberg: Neben der Lage sowie der Qualität der Reben und des Bodens ist mittlerweile auch die Möglichkeit einer maschinellen Bewirtschaftung ein wichtiges Kriterium für einen erfolgreichen Anbau.

Auf dem Vorderen Berg, südwestlich der Weinbaustadt Schwaigern im Vorland des bekannten Heuchelberges gelegen, wurde schon vor 1.000 Jahren Wein angebaut.

Bergkuppe abgetragen, Mulden aufgefüllt, Steigungen entschärft

1825 schlossen sich dort die Weinbauern zur Genossenschaft zusammen. Was damals möglicherweise nicht so ins Gewicht fiel, wurde in Zeiten nach Einführung der Erntemaschinen allzu deutlich: Die rund 15 Hektar große Fläche wies Steigungen bis 30 Grad auf, die eine zeitgemäße Bewirtschaftung nicht ermöglichten.



den Weinberg gewissermaßen umgegraben: Der oberliegende lehmige Sandboden wurde als Füllboden eingebaut, der bislang untenliegende, bedeckte Weinbergkies oben aufgetragen.

Gespeicherte Wärme

Dieser örtlich vorkommende Gipskeuper ist für den Weinbau besonders gut geeignet, weil er tagsüber die Wärme der Sonneneinstrahlung speichert und sie nachts wieder abgibt.

Das gesamte Gelände weist nach seiner Modellierung nunmehr nur noch

Steigungen zwischen 10 und 12 Grad auf. Zwei neue Wirtschaftswege von jeweils rund 1.000 Metern Länge wurden am Fuß und auf dem Weinberg angelegt. Sie ermöglichen den Weinbauern nun die Zufahrt mit ihren Traktoren zu ihren Rebstockreihen.

Drei Jahre wird es allerdings dauern, bis der Wein dort wieder gelesen werden kann. Die Zeiten, in denen dies wie zu Goethes Lebzeiten noch mit der Hand geschah, sind am Vorderen Berg in Schwaigern allerdings nun endgültig vorbei.

Den Zuschlag für die Planierarbeiten hat die Bickhardt Bau-Niederlassung Rhein-Main erhalten. Seit Mai arbeiten die Erdbauspezialisten mit zwei Raupen, einem Ladebagger und einer Schürfkübelraupe an der Modellierung des Geländes. Dabei haben sie eine Bergkuppe abgetragen und das Material in eine große Senke geschoben. Der größte Abtrag betrug zwölf, der größte Auftrag vier Meter.

Insgesamt 130.000 Kubikmeter Boden haben die Erdbauspezialisten auf dem abschüssigen Gelände bewegt und dabei



Der Vordere Berg bei Schwaigern im Kreis Heilbronn wurde mit Schürfkübel und Raupe modelliert. Von der Bergkuppe haben die Erdbauspezialisten bis zu 12 Meter Boden abgetragen und damit Mulden aufgefüllt. 130.000 Kubikmeter Boden wurden bewegt, um auf dem Südhang maschinell betriebenen Weinbau zu ermöglichen. Das kleine Foto rechts oben zeigt einen benachbarten Weinberg, der bereits mit kleinen Weinbau-Traktoren bearbeitet wird.



Schatz

Startschuss für eines der größten Straßenbauprojekte des Landes Sachsen-Anhalt: Der offizielle Spatenstich mit Ministerehren markiert den Beginn des Streckenausbaus der Landesstraße 75 zwischen Hoym und Ballenstedt im nördlichen Vorharzgebiet. Die knapp acht Kilometer lange Verbindungstraße ist ein wichtiger Zubringer zur B 6n.

So einen ersten Spatenstich hat Sachsen-Anhalts Verkehrsminister Thomas Webel wohl auch noch nicht erlebt. Wäre er beim Einstechen des Spatens in den kleinen Sandhaufen tatsächlich auf eine prall mit Goldstücken gefüllte Schatzkiste gestoßen, wie es schon einer der anwesenden Gäste in die Menge rief, er hätte wohl die gesamten Baukosten auf einen Schlag begleichen können. So aber waren es immerhin einige Flaschen edlen Tropfens, die aus der ausgegrabenen Holzkiste geborgen werden konnten. Diese hatte Uwe Feistkorn, Leiter der Niederlassung Sangerhausen, mit seinen Bauleuten kurz vor dem offiziellen Termin vergraben.

„In den nächsten gut zwei Jahren wird das Land mehr als sieben Millionen Euro in die Ertüchtigung von knapp acht Ki-

lometern dieser wichtigen Verbindungsstraße investieren“, erklärte Verkehrsminister Thomas Webel. So soll aus einer von Schlaglöcher übersäten Buckelpiste eine ausgebaute Strecke werden, „die bau- und verkehrstechnisch den künftigen Fahrzeugbelastungen angepasst ist“, brachte es der Präsident der Landesstraßenbaubehörde Uwe Langkammer auf den Punkt. „Sie werden die Straße nicht wieder erkennen. Das meine ich im positiven Sinne“, sagte er.

Mit dem Streckenausbau haben die Mitarbeiter der Bickhardt Bau Niederlassung Sangerhausen inzwischen in der Ortsdurchfahrt von Hoym begonnen. Auf einer Länge von 570 Metern innerorts und auf weiteren 200 Metern auf der freien Strecke haben sie die grundhafte Erneuerung in Angriff genommen. Drei Einmündungsbereiche von Gemeinde-

straßen, zwei Weganschlüsse und einige Grundstückszufahrten werden in diesem Zuge ebenfalls erneuert, bevor es dann im kommenden Jahr in dem zweiten großen Bauabschnitt von Ballenstedt aus weitergehen soll.

Ressourcenschonend

In beiden Bauphasen kommt übrigens ein ressourcenschonendes Bauverfahren zum Einsatz, auf das Verkehrsminister Webel in der Feierstunde als technische Besonderheit aufmerksam machte: Die teerpechhaltigen Straßenaufbruchsmassen werden vor Ort wiederverwendet. Die alte Asphaltdecke wird aufgenommen und gleich vor Ort in einer stationären Mischanlage im Kaltmischverfahren unter Zugabe von hydraulischen Bindemitteln aufbereitet. Das aufbereitete Material wird dann als (neue) Tragschicht eingebaut.

Ausbau L 75 Hoym – Ballenstedt hat begonnen



suche an der Buckelpiste



Alle Zeichen auf Zukunft!

Ausbildungsbeginn im Konzern – So viele Lehrlinge 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 neun verschiedenen Berufen ausgebildet.

Mit Straßen kennen wir uns aus. Mit den verschiedenen Wegen ins Berufsleben auch. Zum Ausbildungsbeginn 2015 wurden in der Unternehmensgruppe insgesamt 44 neue, junge Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter begrüßt.

Besonders beliebt bei dem Berufsnachwuchs ist der Beruf der Industriekaufleute: Sechs junge Damen und Herren durchlaufen nun in den kommenden drei Jahren in der Unternehmenszentrale in Kirchheim alle kaufmännischen Abteilungen.

Neben den klassischen Bauberufen Straßenbauer und Stahlbetonbauer besteht auch großes Interesse an den verschiedenen Dualen Studiengängen, die eine wissenschaftlich-akademische Ausbildung mit einem hohem Praxisanteil verbinden und die wir bereits seit einigen Jahren anbieten. So haben fünf junge Männer ihr duales Studium Bauingenieurwesen mit einer integrierten

Berufsausbildung zum Stahlbetonbauer bzw. Straßenbauer begonnen. In Zusammenarbeit mit der Technischen Hochschule Mittelhessen, Außenstelle Bad Hersfeld, ermöglicht es Bickhardt Bau einer jungen Dame, ihr Studium Plus Mittelstandsmanagement zu absolvieren. Erstmals haben auch drei junge Männer in Bad Hersfeld ihr Studium Plus Bauingenieurwesen begonnen. Dieser neue Bachelor-Studiengang hat zum Wintersemester 2015/2016 Premiere am THM-Standort Bad Hersfeld.

Neben den 30 jungen Menschen, die ihre Ausbildung vor allem im Bereich des Hauptsitzes in Kirchheim absolvieren, haben bei Bickhardt Bau weitere 14 junge Menschen in den Niederlassungen in Sangerhausen und Lübeck sowie beim Tochterunternehmen Bickhardt Bau Thü-

ringen in Schwabhausen ihren Einstieg ins Berufsleben begonnen. In der Zentrale in Kirchheim erhalten zudem drei FOS-Jahrespraktikanten neben ihrer Schulzeit auch Einblicke in die Bereiche Wirtschaft und Verwaltung sowie Metalltechnik.

Zählt man die Auszubildenden der zweiten und dritten Lehrjahre hinzu, so sind es weit über 100 junge Menschen, die mit einer Ausbildung oder einem Dualen Studium bei Bickhardt Bau ins Berufsleben starten. Das entspricht fast 10 Prozent der gesamten Belegschaft. Auf die meisten von ihnen warten im Anschluss an ihre Berufsausbildung sehr gute Perspektiven mit vielfältigen Entwicklungsmöglichkeiten in der Unternehmensgruppe. Verkehrswege werden immer gebaut.



Meister ihres Fachs

Weiterbildung zum Polier oder Meister: Ein Sprung auf der Karriereleiter

Ob Polier, Schachtmeister oder Straßenbaumeister – die Baubranche bietet im Anschluss an die Lehr- und Gesellenzeit zahlreiche Entwicklungsmöglichkeiten. Im Zuge der Qualifizierung des Personals werden diese Bemühungen vom Bickhardt Bau-Vorstand unterstützt.

Berufliche Weiterbildung stärkt die Fachkompetenz im Unternehmen und damit auch die Qualität der geleisteten Arbeit. Für die einzelnen Mitarbeiter bedeutet sie neben einer persönlichen Bestätigung, auch die Erweiterung des eigenen Wissenshorizonts und das sprichwörtliche Meistern neuer beruflicher Herausforderungen.



*Frischgebackener Straßenbaumeister:
Christoph Fischer.*

In den vergangenen zwölf Monaten haben sich einige Mitarbeiter aus dem gewerblichen Bereich weitergebildet und ihre Polier/Meisterprüfung abgelegt. Noch im Jahr 2014 haben Thorsten Schmiedl und

Michael Süß ihre Prüfungen zum geprüften Polier abgelegt. Ebenfalls geprüfter Polier darf sich nun Daniel Hübner nennen, der seinen Abschluss in diesem Jahr gemacht hat. Dominic Grosch und Markus Illkenhans haben ebenfalls kürzlich ihre Prüfungen als Werkpoliere gemeistert.

Christoph Fischer von der Niederlassung Fulda hat im vergangenen Jahr seine Prüfung zum Straßenbaumeister abgelegt und wurde Anfang dieses Jahres als Jahrgangsbester der Handwerkskammer Koblenz ausgezeichnet. Der 28-Jährige aus Zella in der Rhön hat mit 16 Jahren bei Bickhardt Bau in Fulda seine Ausbildung zum Straßenbauer begonnen und sich dann über den Vorarbeiter zum Straßenbaumeister weiter qualifiziert. „Die Entscheidung den Meisterbrief zu machen, war goldrichtig. Mir gefällt besonders der starke Praxisbezug“, sagt Christoph Fischer. Seine Erklärung für sein sehr gutes Abschneiden ist ebenso einfach wie überzeugend: „Mir haben die Weiterbildungsinhalte einfach gelegen.“



Fest in Narrenhand befand sich die Niederlassung Fulda, als Prinz Volker 67. der sympathische Disponent von Bau- und Fußballmanagement (Volker Bagus, 3. von links), mit seiner Gattin Prinzessin Pia 62., der singende Diamant mit Rhythmus in der Hand, samt Hofstaat mit Adjutant Oliver Happ (links) und Gefolge einmarschierten. Dort bereiteten die Kolleginnen und Kollegen den Aktiven vom Rommerzer Carneval Verein 1929 nicht nur einen stimmungsvollen Empfang mit Musik und Büttenreden, sondern unterstrichen auch eindrucksvoll, dass Fulda eine Hochburg in Sachen Karneval ist.



Die von Bickhardt Bau in Arbeitsgemeinschaft errichtete Eisenbahnüberführung Grubental ist mit dem Ulrich Finsterwalder Ingenieurbaupreis 2015 ausgezeichnet worden. Die Grubentalbrücke ist eine von drei Großbrücken, die die ARGE Bogenbrücken im Zuge des Neubaus der Eisenbahnstrecke Ebensfeld – Erfurt im Thüringer Wald errichtet hat. Bauzeit: 2010 bis Ende 2013. Das Bauwerk überspannt monolithisch eine Gesamtlänge von 215 Metern und weist eine markante Mittelöffnung von 90 Metern auf. Der Entwurf des Ingenieurbüros Schlaich, Bergermann und Partner bestechte durch seine klare Gliederung, die sorgfältige Detailgestaltung und die herausragende Einpassung in die Umgebung, hieß es in der Begründung der Jury. Der Verlag Ernst & Sohn verleiht den Ingenieurbaupreis alle zwei Jahre.



Die Motorsäge gehört überall dort zum täglichen Handwerkszeug, wo Holzballen und -bohlen auf Länge gebracht werden. Einige Mitarbeiter der Abteilung Brücken- und Ingenieurbau haben deshalb im Frühjahr ihren Motorsägenschein nach KWF-Empfehlung gemacht. Sie wurden dabei von Ausbildern vom Forstamt Bad Hersfeld geschult, die ihnen die sichere Aufarbeitung von liegendem Holz in Theorie und Praxis näher brachten.



Gleich mit drei Fahrzeugen sind die LKW-Fahrer von Bickhardt Bau Mitte Juli zum 12. Trucker & Countrytreffen nach Fulda gefahren. Auf dem Messengelände Galerie gab es alles, was das Truckerherz begehrt: LKWs in allen Größen und Ausführungen, teils mit kunstvollen Airbrush-Motiven. Stuntshows und jede Menge Country-Musik. „Food – Fun – Action“ war denn auch in diesem Jahr das treffende Motto, das über 15.000 Gäste anlockte. Klar, dass dabei der Gedankenaustausch unter Trückern nicht zu kurz kam.

ÜBER DEN WOLKEN



Bauleiter Sascha Bätz ist begeisterter Flieger

Die Delta, Echo, Echo, Victor, Echo bittet um Starterlaubnis für eine Foto-Mission im Rhein-Main-Gebiet.“ Sascha Bätz spricht ins Funkgerät, während er den Motor der Cessna Skyhawk warm laufen lässt. Nachdem der Tower das OK

von Thorsten Sindel

für den Take off gegeben hat, rollt das vier-sitzige Leichtflugzeug auf die Startbahn.

Sascha Bätz gibt Vollgas, zieht den Steuerknüppel nach hinten und dann schweben wir auch schon: 200, 500, 1.000 Fuß. Die Häuser unter uns sehen jetzt aus wie eine Spielzeug-Landschaft. Das nervöse Grummeln im Magen weicht einem Gefühl der Erhabenheit: Fliegen wie ein Vogel, die Welt von oben betrachten, scheinbar grenzenlos ohne Hindernisse unterwegs zu sein. Für mich wird der alte Menschheitstraum vom Fliegen für rund zweieinhalb Stunden wieder einmal wahr. Kollege Sascha Bätz erfüllt ihn sich öfter.

Der 38-jährige Diplom-Ingenieur, der seit 2007 bei Bickhardt Bau beschäftigt ist, hat seit zwölf Jahren den Pilotenschein. An den Wochenenden ist er bei schönem Wetter öfters in der Luft als am Boden anzutreffen. Bei einer Flugzeit von etwas mehr als zwei Stunden kann man im Hochsommer auch schon mal für ein Wochenende an die Nordsee nach St. Peter Ording fliegen und beobachten, wie sich unten auf den Autobahnen und Landstraßen eine Blechlawine

Richtung Küste quält. Auf der Rückbank hat er oft seine beiden älteren Kinder Maximilian (6) und Josefina (4) dabei. Besonders Sohn Maxi ist ganz heiß aufs Fliegen. Dem sechsjährigen Steppke geht es dabei wohl wie dem Papa. „Fliegen hat mich schon seit Kindertagen fasziniert“, erzählt Sascha Bätz. Mit neun Jahren ging er damals in einer Robin DR400 auf der Wasserkuppe das erste Mal in die Luft.

„Eigentlich wollte ich schon immer Pilot werden“, berichtet der Schwäbmer. Und fast hätte das auch geklappt: Nach bestandem Eignungstest bei der Lufthansa machte ihm eine leichte Sehschwäche einen Strich durch die Rechnung. Stattdessen absolvierte er in verkürzter Ausbildungszeit eine Maurerlehre, machte dann seinen Maurer- und Stahlbetonbaumeister und entschied sich noch für ein Ingenieurstudium. In seinem beruflichen Werdegang hält er es offensichtlich wie mit dem Fliegen: Immer auf direktem Wege zum Ziel. Als Ingenieur interessiert ihn dabei natürlich auch die Technik. Zudem könne er beim Fliegen wunderbar abschalten: den Alltagsstress vergessen und sich voll und ganz auf das Fliegen konzentrieren.

Fotoflug zur Baustelle

Bei dem netten Plausch übers Fliegen, merke ich nicht, dass die Zeit sprichwörtlich im Fluge vergeht. Wir haben unsere erste Destination erreicht. Während ich meine Kameras in Stellung bringe, um die Baustelle an der Autobahn 3 bei Limburg aus



Ganz der Papa: Sohn Maxi ist ein genauso begeisterter Flieger wie Sascha Bätz.

der Vogelperspektive zu fotografieren, drosselt Sascha Bätz das Tempo, geht mit der Maschine tiefer und kreist mehrfach über der Baustelle. Gut, dass ich mich aufs Fotografieren konzentrieren muss und die zeitweilige Schräglage unserer Cessna nicht mitbekomme: die Fahrt in der Berg- und Talbahn ist ein Kindergeburtstag dagegen.

Aber Pilot und Fotograf sind inzwischen ein eingespieltes Team: ein paar Mal kreisen wir über der Baustelle, der Auslöser der Kamera klickt unentwegt. Einige besonders gelungene Aufnahmen dieser zwei- bis dreimal im Jahr stattfindenden Fotoflüge finden sich dann im Blickpunkt oder auf der Bickhardt Bau-Webseite wieder. Weiter geht es zu den nächsten Bauprojekten. Keine 20 Minuten später fliegen wir am Erschließungsgebiet Frankfurt-Riedberg vorbei, kreisen über der Erdbaustelle Frankfurter Bogen und entdecken von dort schon die Baugrube am Dreieck Erlenbruch. „Das ist ja das Schöne: Man ist hier oben praktisch grenzenlos unterwegs und kommt schnell ans Ziel“, sagt Sascha Bätz, während er die Landeklappen ausfährt und den Landeanflug einleitet. Foto-Mission completed.



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