

Ausgabe 01/2019

# Blickpunkt

Magazin für Mitarbeiter und Freunde

bickhardt bau



- **A 61: Autobahnausbau**  
auf sechs Spuren im Hunsrück

- **Gerührt und nicht geschüttelt: Neue**  
Abteilung **Gussasphaltbau**

- **B 47n: Herzstück der neuen**  
**Südumfahrung** Worms

- **Wohnbauprojekt der Superlative:**  
Neues Quartier in **Kaserne**

- **Regionaler Tätigkeitsschwerpunkt**  
bei **Halberstadt**

## Inhalt

- 06 Gussasphalt: Die neue Sparte beim Komplettanbieter Bickhardt Bau**  
Gussasphalt ist ein vielseitiger Baustoff, der vor allem in der Abdichtung von Straßen- und Brückenoberflächen zum Einsatz kommt. Die neue Abteilung im Hause Bickhardt Bau ist mit den modernsten Einbauböhlen und Gussasphaltpflegern ausgestattet.
- 08 Über Berg und Tal: Autobahn-Ausbau im Hunsrück**  
Als eines der größten Bauprojekte in Rheinland-Pfalz wird die A 61 zwischen der Anschlussstelle Rheinböllen und der Tank- und Rastanlage Hunsrück sechsspurig ausgebaut.
- 12 Vier Ortsumgehungen durch zwei Baumaßnahmen im Werratal**  
Bei Bad Salzungen realisiert Bickhardt Bau durch zwei große Aufträge an der Bundesstraße 62 und B 19 rechts und links der Werra Ortsumgehungen für vier Ortschaften.
- 15 B 47n: Das Herzstück der Südumfahrung von Worms**  
Beim ersten Bauprojekt der neuen Niederlassung Rheinland-Pfalz kommen die Vorzüge als Komplettanbieter zum Tragen: Spezialtiefbau, Brücken- und Ingenieurbau sowie der klassische Straßen- und Tiefbau arbeiten Hand in Hand.
- 17 Die Bergbaufolgesee sind geflutet: Rückbau der Pipelines**  
Bei Kahnsdorf, südlich von Leipzig, bauen die Mitarbeiter von Bickhardt Bau Thüringen einen Teil der Flutungsleitungen zurück. Über diese wurden ehemalige Tagebaue geflutet.
- 18 Fotodoppelseite: Impressionen vom großen Bickhardt Bau Sommerfest 2018**  
Auf einer Fotodoppelseite wollen wir noch einmal das große, rundum gelungene Bickhardt Bau Sommerfest 2018 in Erinnerung rufen.
- 20 Wohnbauprojekt der Superlative: Raum für 5.000 Menschen in Hanau**  
Für das größte Wohnbauprojekt der Stadt Hanau realisiert die Niederlassung Fulda die Erschließung: Aus der ehemaligen Pioneer-Kaserne wird der Pioneer Park.
- 23 Halberstadt, der Hotspot am Harz**  
Grundhafter Ausbau, Streckenneubau und Rekultivierung einer Deponie: Halberstadt ist aktuell ein Tätigkeitsschwerpunkt der Niederlassung Sangerhausen.
- 25 Klinikneubau in Wiesbaden ist ein gutes Pflaster für die Niederlassung Rhein-Main**  
Die große Baugrubenerschließung und eine ganze Reihe an Folgeaufträgen, u.a. eine Rettungswagenzufahrt realisiert die Niederlassung Rhein-Main bei einem Klinikneubau.
- 26 Beliebter Wohnstandort Wetterau: 81 Bauplätze in Ober-Wöllstadt**  
Auf den Äckern im Nordosten von Ober-Wöllstadt wachsen bald die ersten Wohnhäuser in die Höhe. Die Niederlassung Fulda erschließt zurzeit das Neubaugebiet „Am Bildstock“.
- 27 MKW rüstet auf: Asphaltmischanlage Kelstersbach deutlich vergrößert**  
Der Standort ist der gleiche, die Technik ist neu: Die MKW hat ihr Asphaltmischwerk Kelstersbach zu einer der größten und modernsten Anlagen Deutschlands aufgerüstet.
- 28 Jubiläumsfeiern in den Niederlassungen Sangerhausen und Rhein-Main**  
Zwei Niederlassungen, zwei Jubiläen, zwei Feiern: Während die Niederlassung Sangerhausen ihr 25-jähriges Bestehen feierte, beging die Niederlassung Rhein-Main ihr 10-Jähriges.
- 30 Die Mitarbeiter im Mittelpunkt**  
Azubis, die offensichtlich ihren Bauhandwerksberuf mögen, die JAV mit neuer Führung, ein Dualer Student, der ein Auslandsjahr in Argentinien verbringt und weitere Momentaufnahmen aus dem Unternehmensalltag sowie wieder jede Menge Jubilare und Geburtstagskinder – Namen und Nachrichten 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,

das vergangene Jahr war ein arbeitsreiches und aus wirtschaftlicher Sicht für die Bauindustrie auch ein erfolgreiches. Was uns ebenfalls sehr zuversichtlich stimmt, sind die Vorzeichen, dass das Jahr 2019 ähnlich positiv wie das Vorjahr verlaufen wird. Die Nachfrage nach Bauleistungen ist weiterhin unvermindert hoch – insbesondere auch im Verkehrswegebau. Die Politik hat endlich nach Jahren der Stagnation und Unterfinanzierung der Verkehrswege mit dem Investitionshochlauf den Weg aus dem Erhaltungstau gefunden. Glücklicherweise verstetigt sich der Investitionshochlauf der Bundesregierung in diesem Jahr: Knapp 7,9 Milliarden Euro sind für die Fernstraßen im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehen. Ab 2020 wird das Investitionsniveau noch einmal deutlich steigen: bis ca. 8,5 Milliarden Euro im Jahr 2022. Doch darüber hinaus muss dieser eingeschlagene Weg konsequent weiter fortgeführt werden.

Der Investitionshochlauf darf auch nicht durch die anstehende Reform der Bundesfernstraßenverwaltung ins Stocken geraten. Vielmehr ist die Politik gefordert, die Rahmenbedingungen zu sichern, um die Reform, die schnelleres Planen, direkteres Finanzieren und mehr Bauen zum Ziel hat, sicher umzusetzen. Diese Verwaltungsreform verlagert die Zuständigkeiten für Autobahnen und Fernstraßen von der Länder- auf die Bundesebene. Bereits in zwei Jahren wird also der Bund und nicht mehr die Länder, die alleinige Verantwortung für Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, vermögensmäßige Verwaltung und Finanzierung der Autobahnen haben. Entsprechend hoch sind die Erwartungen an die im September 2018 neu gegründete Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen (IGA) sowie das nur wenige Tage später gestartete Fernstraßen-Bundesamt (FBA) als Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die beiden neuen Institutionen sind noch im Aufbau, doch sie sind ebenso wie die bestehenden Auftragsverwaltungen der Länder in den kommenden beiden Jahren gefordert, für einen reibungslosen Übergang in die Zentralverwaltung zu sorgen, ohne die Realisierung wichtiger Infrastrukturprojekte zu beeinträchtigen. Der eingangs angesprochene Investitionshochlauf des Bundes für Autobahnen und Bundesstraßen darf jetzt nicht durch die Überführung der Zuständigkeit für die Bundesfernstraßen in eine Gesellschaft ins Stocken geraten: Die vorhandenen Mittel müssen für den Ausbau, Neubau und Erhalt zügig eingesetzt werden.

Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, wir sind aufgrund der guten wirtschaftlichen Entwicklung erstmals in der Geschichte unseres Unternehmens in der Lage, dass wir Projekte gezielter auswählen können. Der Beschaffungsdruck ist nicht mehr so immens, wie noch vor Jahren. Unsere Auslastung ist gut, aber die Kapazitäten sind noch nicht voll ausgelastet. Damit stehen wir nicht alleine. Der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie hat eine Erhebung angestoßen, deren Ergebnis durchaus auch unsere Situation widerspiegelt: Die Geräteauslastung im Jahr 2017 lag im Bauhauptgewerbe bei 77 Prozent. Im verarbeitenden Gewerbe erreichte sie hingegen 87 Prozent. Vor allem im ersten Quartal ist noch Luft nach oben. Das ist nicht alleine der winterlichen Jahreszeit geschuldet, sondern zum Teil auch der Tatsache, dass manche Auftraggeber erst mit Vorliegen ihres Haushalts für das neue Jahr mit ihren Ausschreibungen beginnen. Eine Verstetigung der Ausschreibungstätigkeit ist hier überaus angebracht.

Dennoch sind unsere Auftragsbücher mit einer theoretischen Vollausslastung bis Ende November gut gefüllt. Unsere strategische Weiterentwicklung, die Gesamtleistung unserer Unternehmensgruppe auszuweiten, die Rendite zu verbessern und die Zahl dauerhaft sicherer Arbeitsplätze zu erhöhen, um die Marktposition in der Mitte Deutschlands zu stärken, trägt bereits erste Früchte.

Aus diesem Grund stellen wir Ihnen in dieser neuen Ausgabe des **Blickpunkt Bickhardt Bau** unsere neue Abteilung Gussasphaltbau vor. Wir berichten über anspruchsvolle Bauvorhaben im Verkehrswegebau wie etwa dem grundhaften Ausbau der Autobahn 61 im Hunsrück, die Südumfahrung der Nibelungenstadt Worms sowie die Ortsumgehungen B 62 und B 19 im Raum Bad Salzungen. Mit drei Baumaßnahmen in unmittelbarer Nähe stellen wir Ihnen Halberstadt als regionalen Tätigkeitsschwerpunkt unserer Niederlassung Sangerhausen vor. Apropos Sangerhausen – wir blicken kurz auf die Jubiläumsfeier anlässlich des 25-jährigen Bestehens zurück, ebenso auf die 10-Jahresfeier der Niederlassung Rhein-Main in Frankfurt. Auch lassen wir unser großes Bickhardt Bau Sommerfest noch einmal Revue passieren und zeigen die vielfältigen Aktivitäten unserer jungen Auszubildenden und Beschäftigten. Wir wünschen Ihnen viel Freude bei der Lektüre des neuesten Blickpunkts und hoffen mit den Beiträgen Ihr Interesse geweckt zu haben. Auf ein erfolgreiches Jahr 2019, Glück auf!

Ihr Vorstand

Ralf Schär

Frank Finster

Frank Finster

Horst Müller

Horst Müller

# Zurück zu den Wurzeln

## des Rennstreckenbaus

*Etwa zehn Kilometer Luftlinie vom Sachsenring in Hohenstein-Ernstthal entfernt, haben die Asphaltbauexperten von Bickhardt Bau und Bickhardt Bau Thüringen gemeinsam im Sommer 2018 beim Einbau der Binder- und Tragschichten für eine private Kartstrecke mitgewirkt. Die engen Kurven und Spitzkehren, die aus der Vogelperspektive unseres Drohnenfotos besonders gut sichtbar sind, verbreiten schon eine ganze Menge Formel 1-Atmosphäre. Für die nötige Ebenheit des Asphalts sorgen die am Schluss fahrenden Walzenzüge. Apropos Asphalt: Auch eine spezielle Rezeptur kam beim Bau der privaten Rennstrecke zum Einsatz. Arena E, so lautet die Bezeichnung für den Rundkurs mit angrenzender Indoor-Kart-Strecke, der derzeit auf dem Gelände einer ehemaligen Kiesgrube in Niedermülsen bei Zwickau gebaut wird. „E“ steht dabei für Elektro-Mobilität und es sollen hauptsächlich Elektro-Karts auf die Strecke gehen. Unweit der Arena E legte Bickhardt Bau mit dem Umbau des Sachsenrings in Hohenstein-Ernstthal den Grundstein für die erfolgreichen Tätigkeiten im Rennstreckenbau.*



1



2



3

- 1 Technik modernster Art: Der neue Gussasphaltfertiger im Einsatz an der Autobahn 4 am Kirchheimer Dreieck.
- 2 Der noch über 200 Grad heiße Gussasphalt-Seitenstreifen wird in Handarbeit geglättet und mit Quarzit abgestreut.
- 3 Bei der Herstellung der Seitenstreifen kommt ein kleiner Spezialfertiger zum Einsatz.
- 4 Die große Einbaubohe nutzt den Seitenstreifen als Fahrspur.

# Gerührt... nicht geschüttelt

## Gussasphalt: Neuer Geschäftsbereich bereichert das Portfolio von Bickhardt Bau

*Als Komplettanbieter für den Verkehrswegebau hat Bickhardt Bau sein Portfolio um einen weiteren wichtigen Bereich erweitert: Seit dem vergangenen Jahr gibt es eine eigene Abteilung für den Einbau von Gussasphalt. Der jüngste Bereich in der Unternehmensgruppe ist mit Deutschlands modernsten Einbaubohlen und Gussasphaltfertigern ausgestattet.*

**W**ie heiße Lava rutscht das dickflüssige Material über eine Schüttvorrichtung aus dem großen silberglänzenden Asphaltkocher auf die Binderschicht. Noch bevor sich das über 220 Grad heiße Material zu einem großen, schwarzen „Gussasphalt-Kuchen“ formen kann, kommt das Verteilerschwert der Einbaubohe vom Typ KBR 110 und verteilt den Gussasphalt gleichmäßig in der gewünschten Einbaustärke auf die volle Fahrspurweite. Zugleich wird der Gussasphalt maschinell geglättet und mit bituminiertem Edelsplitt 2/3 abgestreut. Rund elf Kilo des 140 Grad heißen Abstreumaterials werden pro Quadratmeter aufgestreut.

Das Material sinkt zum Teil in den Gussasphalt ein und verbindet sich mit der heißen Masse. Überschüssiger Abstreusplitt wird abgekehrt. Es bleibt eine griffige Fahrbahnoberfläche zurück, wie auf dem grundhaft erneuerten Autobahnteilstück der A 5 nördlich des Gambacher Kreuzes. Bedient wird die Einbaubohe, die sprich-

wörtlich aus einem Guss Fahrbahnbreiten bis 14,75 Meter herstellen kann, von einer Kolonne mit sechs bis sieben Mitarbeitern plus Einbaumeister. Das Team steuert die Maschine, sorgt dafür, dass die Richtung

### Fahrbahnbreiten von 14,75 Metern aus einem Guss

passt, dass die beiden Seitenschotts die richtigen Höhen aufnehmen und dass das Material ständig nachfließt. Zudem wird immer kontrolliert, dass der Splitt ausreichend aufgetragen wird. Im Gegensatz zu einem herkömmlichen Asphaltfertiger sitzt der Bediener der Einbaubohe nicht auf der Maschine, sondern läuft mit seiner Steuereinheit nebenher. Ein weiterer Mitarbeiter sorgt mit einem großen Radlader für fortwährenden Nachschub an Streumaterial: Die Bunker für Edelsplitt müssen immer gefüllt sein.

Im Gegensatz zur herkömmlichen Asphaltbauweise muss Gussasphalt nicht weiter verdichtet werden – Walzen sucht

## Ein vielseitiger Baustoff mit vielen Anwendungs- und Einsatzmöglichkeiten

man bei der Einbautruppe vergeblich. Die fertige Gussasphaltdecke muss allerdings noch etliche Stunden abkühlen und aushärten, bevor sie befahren werden kann.

Bevor die große Einbaubohe zum Einsatz kommen kann, ist in der Regel der kleinere Seitenstreifenfertiger vom Typ SF 75 im Einsatz. Mit diesem Gerät werden Seitenstreifen und Ablauf-Rinnen hergestellt. Höhe und Lage werden dabei von einer Schleppe vorgegeben, die vorher eingemessen wird. Diese Mini-Schalung wird dann mit dem heißen Gussasphalt gefüllt. Im Gegensatz zur großen Einbaubohe, wird das 220 Grad heiße Material vom Kocher in einen Auffangtrichter am Fertiger gegossen und von dort mit einer Schnecke zur Einbauvorrichtung an der Maschinenseite gebracht. Die fertiggestellten Seitenstreifen dienen der großen Einbaubohe mit ihrem Raupenfahrwerk sowohl als Fahrstreifen als auch als Höhenvorgabe und Randabstimmung.

Egal welcher Fertiger im Einsatz ist, es ist immer wichtig, dass genügend Nach-

schub an Gussasphalt auf die Baustelle kommt. Damit die zähflüssige Masse auch bei sehr langen Anfahrswegen immer die richtige Temperatur hat, wird das Material in Gussasphaltkochern mit beheizten Rührwerkskesseln angeliefert.

### Auch farbiger Asphalt

Der Gussasphalt selbst besteht aus Gesteinskörnungen, Füller und Bitumen als Bindemittel. Je nach späterer Nutzung kann die Zusammensetzung den unterschiedlichen Vorgaben und Beanspruchungen angepasst werden. So lassen sich zum Beispiel durch die Beigabe von hitzebeständigen Farbpigmenten auch farbige Asphalte herstellen.

Gussasphalt ist ein flexibler und langlebiger Baustoff, der sich vor allem für die



Abdichtung von hochbelasteten Straßenoberflächen, Brückenbauwerken, Parkdecks, Tiefgaragen und Gebäuden eignet. Gussasphalt ist aber auch als Bodenbelag in Gebäuden immer stärker im Kommen. Der Baustoff zeichnet sich durch hohe Dichte, Elastizität und Griffigkeit aus.

Der Einbau erfolgt auf kleineren Flächen im Handeinbau, im Bereich von Straßen und Plätzen maschinell. Gussasphalt lässt sich darüber hinaus vollständig wiederverwerten und ist dank seiner hervorragenden Eigenschaften ein umweltfreundlicher und wirtschaftlicher Baustoff.



# Durch den Hunsrück

Die Autobahn 61 schlängelt sich südlich von Rheinböllen über die bewaldeten Höhenzüge des Hunsrück. Mit großen Talbrücken werden Täler wie der Pfädchensgraben überspannt (großes Foto: Landesbetrieb Mobilität Bad Kreuznach). Auf mehreren hundert Metern Länge wurde die Böschung mit Kettenbaggern abgetragen und neu profiliert (kleines Foto links). Das Material wurde zur Verbreiterung des Autobahndamms auf der südlichen Brückenseite lagenweise wieder eingebaut und verdichtet (kleines Foto oben).

## Ausbau der viel befahrenen Autobahn 61 bei Rheinböllen

Als eines der größten Bauprojekte in Rheinland-Pfalz wird zurzeit die Autobahn 61 zwischen der Anschlussstelle Rheinböllen und der Tank- und Rastanlage Hunsrück auf einer Länge von 7,6 Kilometern sechsstreifig ausgebaut. Den Auftrag für das 4,2 Kilometer lange Herzstück des anspruchsvollen Verkehrsinfrastrukturprojekts hat Bickhardt Bau in Arbeitsgemeinschaft erhalten. Während die Kirchheimer Verkehrswegebauexperten den Streckenbau realisieren, sind die ARGE-Partnerunternehmen mit dem Neubau zweier Talbrücken betraut.

**S**teile Böschungen, lange Täler, inhomogener Untergrund, unwegsame Waldgebiete – das sind die natürlichen Begebenheiten, die den Ausbau der A 61 zwischen der Anschlussstelle Rheinböllen und der TRA Hunsrück zu einem überaus anspruchsvollen Bauprojekt machen.

allen die Bereiche unter den alten Talbrücken wären sonst schwer zu erreichen. Die neuen Brücken werden an gleicher Stelle errichtet. Genau genommen werden sie jeweils um eine Richtungsfahrbahn nach Osten versetzt gebaut.

In den ersten Bauphasen haben die Bickhardt Bau-Mitarbeiter zunächst die Autobahn provisorisch verbreitert, um beide Richtungsfahrbahnen auf die westliche Fahrbahnseite zu verlegen. Parallel dazu wurden über zehn Kilometer Baustraßen angelegt und ausgebaut, um die einzelnen Arbeitsbereiche anfahren zu können. Vor

### 90 Meter über Grund

Schon die Längen und Höhen der beiden Talbrücken Pfädchensgraben (531 Meter lang, 50 Meter hoch) und Tiefenbachtal (367,5 Meter lang und 90 Meter hoch) machen deutlich, dass der Bau der Zufahrten und Arbeitsebenen für die neuen Widerlager- und Pfeilerachsen sehr anspruchsvoll war. Unmittelbar neben den

bestehenden Talbrücken haben die Erdbauer die Baugruben für die neuen Pfeiler und Widerlager hergestellt, die seit geraumer Zeit auf der östlichen Seite in die Höhe wachsen. Einige Böschungen der Baugruben wurden dabei von den Mitarbeitern des ARGE-Partners Heitkamp Ingenieur- und Kraftwerksbau mit Spritzbeton und Erdnägeln gesichert.

Die neuen Talbrücken werden jeweils als zwei getrennte Überbauten hergestellt. Nachdem der Verkehr auf die fertig gestellten Brückenhälften umverlegt werden kann, werden die alten Brücken abgerissen. Anschließend beginnt der Bau der zweiten Brückenhälften. Die 367 Meter lange Tiefenbachtalbrücke wird dabei als Stahlverbundbrücke hergestellt. Für den Stahlbau ist der ARGE-Partner SEH Engineering GmbH zuständig. Doch vor allem der Abriss der 90 Meter hohen Tiefenbachtalbrücke gilt als eine besondere Herausforderung. Es ist die erste Brücke mit einer solchen Höhe, die in Rheinland-Pfalz abgerissen wird.

Rund 50 Jahre Dauerbelastung haben die Bauwerke schneller als erwartet marode werden lassen. Weit über

### Bauen unter Verkehr: Streckenabschnitt mit hoher Belastung

50.000 Fahrzeuge passieren täglich die A 61 in diesem Streckenabschnitt. Prognosen gehen davon aus, dass die Zahl der Fahrzeuge bis zum Jahr 2025 sogar noch auf 67.000 pro Tag ansteigen wird. Aufgrund dieser hohen Verkehrszahlen muss während der ganzen Bauzeit der Verkehr vierspurig aufrechterhalten

werden. So haben denn auch die Straßenbauer in der ersten Bauphase vor allem an Verbreiterungen, Mittelstreifenüberfahrten und Provisorien gearbeitet. Mit der Umverlegung der Fahrspuren in einen 4+0 Verkehr wurde die nötige Baufreiheit geschaffen, die östliche Fahrbahnseite auszubauen. Rund 7.000 Meter Entwässerungsleitungen müssen zurückgebaut und neu verlegt werden. Das gesammelte Oberflächenwasser wird in fünf Regenwasserbehandlungsanlagen mit Abscheidern geleitet, bevor es dann in die Vorflut gelangt.

In einigen Streckenbereichen musste die Böschung bis zu 20 Meter breit abgebaggert und neu profiliert werden. Dabei kamen schwere Kettenbagger zum Einsatz, die allerdings in einigen felsigen Abschnitten an ihre Leistungsgrenzen stießen. Mit Lockerungssprengungen sind dann 40.000 Kubikmeter Quarzit haltiger Fels gelöst worden.

Auf etwa 1.000 Meter Länge wurde die Böschung vernagelt und mit Stein Schlag-Schuttmatten gesichert. Am Böschungsfuß werden Entwässerungsmulden angelegt und Drainageleitungen verlegt. Der in den Böschungs- und Einschnittsbereichen abgetragene Boden wird an anderer Stelle wieder aufgefüllt, um den Autobahndamm auf 400 Meter Länge zu verbreitern. Auch der Bau eines 400 Meter langen Lärmschutzwalls gehört zum Auftragsvolumen. Rund 200.000 Kubikmeter Bodenbewegungen fallen bei der Maßnahme an.



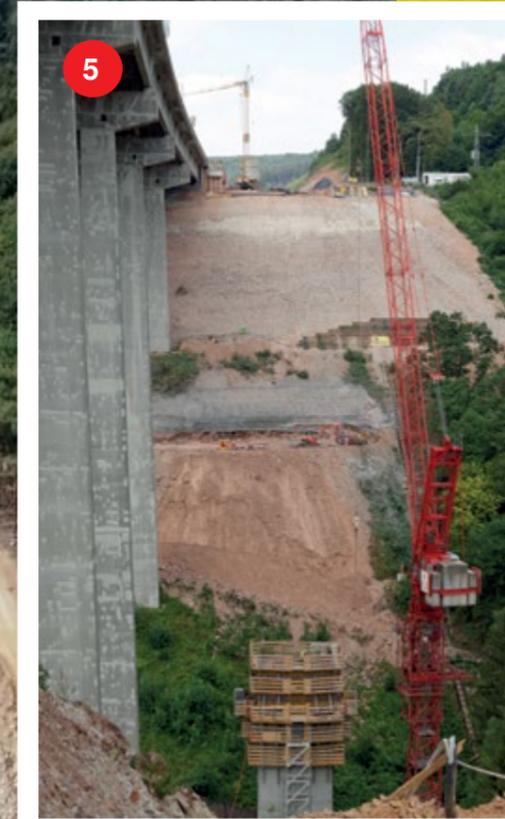
1 *Im Anschluss an den ersten Spatenstich Ende März 2017 griff auch das damalige Bauleitungsteam von Bickhardt Bau zum Spaten.*

2 *Betonrohre so weit das Auge reicht: Rund 7.000 Meter Entwässerungsleitungen müssen zurückgebaut und erneuert werden.*

3 *Aus der Vogelperspektive ist der neu aufgeschüttete Autobahndamm am südlichen Ende der Pfädchensgrabenbrücke gut zu erkennen. Rechts davon führt eine Baustraße zu den Pfeilerachsen (Foto: Landesbetrieb Mobilität Bad Kreuznach)*

4 *Synchron-Baggern während der Böschungsprofilierung. Dabei wurden maximale Höhenunterschiede von 45 Metern abgetragen.*

5 *Alpines Gelände an der Tiefenbachtalbrücke, das an die Bogenbrücken bei Goldisthal im Thüringer Wald erinnert. Die Fahrbahn verläuft 90 Meter über dem Talgrund. Die steilen Hänge werden mit Erdnägeln und Spritzbeton gesichert.*





Großer Erdbau vor den Toren Bad Salzungen: Der 4. Bauabschnitt der B 62 Ortsumgehung schließt an das südwestliche Ende der bestehenden Umgehung an. Unser Drohnfoto zeigt den Blick in Richtung Ost mit dem Bau des größten Regenrückhaltebeckens vorne.



Die neue Trasse der B 19 Ortsumgehung Witzelroda führt östlich an dem Ortsteil der Gemeinde Moorgrund vorbei. Im Hintergrund sind die Südausläufer des Thüringer Waldes gut zu erkennen.

# Rechts und links der Werra

## Bau der Ortsumgehungen von Bad Salzungen und Witzelroda – Entlastung der Ortschaften

Mit dem 4. Bauabschnitt der Bundesstraße 62 Ortsumgehung Bad Salzungen und der Bundesstraße 19 Ortsumgehung Witzelroda realisiert Bickhardt Bau derzeit gleich zwei wichtige Verkehrsinfrastrukturprojekte im Wartburgkreis. Da fehlt nur noch der Brückenschlag über die Werra, um eine leistungsfähige West-Ost-Verkehrsverbindung zwischen der A 4 bei Bad Hersfeld und der A 71 bei Meiningen mit einer Anbindung über die B 19 nach Eisenach zu schaffen.

**A**uf einer Länge von 4,5 Kilometern stellen die Mitarbeiter der Arbeitsgemeinschaft von Bickhardt Bau und Bickhardt Bau Thüringen praktisch auf der grünen Wiese die Ortsumgehungen für die Ortschaften von Kaiserroda, Hermannsroda und Leimbach her. Die neue Trasse beginnt östlich des Hämbacher Kreuzes, verläuft dann südlich der alten B 62 und bindet dann an den westlichsten Punkt der bestehenden Ortsumgehung von Bad Salzungen an.

Im östlichen Teil der Strecke verläuft die neue B 62 in Einschnittsbereichen. Rund 200.000 Kubikmeter Boden wurden deshalb im Zuge des Erdbaus gelöst, geladen und wieder eingebaut. Bis zum Ende des vergangenen Jahres hatten die Erdbauer das Erdplanum fertiggestellt und bereits 20.000 Tonnen Frostschutz auf über der Hälfte der Strecke eingebaut.

Die Entwässerung der acht Meter breiten Straßenoberfläche erfolgt über Mulden, die rechts und links der acht Meter breiten Fahrbahn angelegt wurden. Zudem haben die Verkehrswegebauer sieben Regen-

rückhaltebecken hergestellt, die für einen gedrosselten Wasserablauf sorgen sollen.

Im Auftrag der ARGE errichtet darüber hinaus ein Nachunternehmer sechs Brückenbauwerke mit lichten Weiten bis zu 24 Metern. Die 200 Meter lange Leimbachtalbrücke war bereits im Vorfeld die-

### Sieben Brücken auf 4.500 Metern Strecke

ser Baumaßnahme gebaut worden und wird vom Baustellenverkehr genutzt. In diesem Frühjahr erfolgt die Fertigstellung sämtlicher Brückenbauwerke und der Frostschutzschichten. Anschließend ist die Asphaltierung der Tragschicht geplant.

Zu dem Bauauftrag gehört auch die Herstellung von rund 3.000 Metern Wirtschaftswegen und ihre Anbindung an die neuen Brücken. Die Fertigstellung der Ortsumgehung B 62 Kaiserroda – Leimbach ist für 2020 geplant. In den Vororten von Bad Salzungen wartet man angesichts

## Wichtige Ost-West-Verbindungsachse mit Anbindung nach Norden

der hohen Verkehrsbelastungen schon sehnsüchtig auf die neue Umgehung. Bis dahin werden weiterhin täglich über 20.000 Fahrzeuge die Ortslagen passieren.

### Nördliches Werra-Ufer

Auf der anderen Seite der Werra, dem nördlichen Werra-Ufer liegt die Bundesstraße 19, die als überregionale Nord-Süd-Verbindungsachse Eisenach und Meiningen miteinander verbindet. Während die Ortsumgehungen von Barchfeld, Breitungen, Gumpelstadt und Waldfish in der Nachbarschaft von Witzelroda bereits fertig gestellt sind, quält sich der Verkehr auf kurviger Strecke durch die enge Ortsdurchfahrt des Ortsteils der Gemeinde Moorgrund.

Östlich der Ortslage haben die Verkehrswegebauer von Bickhardt Bau Thüringen bereits Ende April mit den Bauarbeiten begonnen. Die neue rund 2,3 Kilometer lange Umgehungsstrecke schwenkt etwa 400 Meter vor dem südlichen Ortseingang von Witzelroda in östlicher Richtung von

► Fortsetzung auf Seite 14



Volle Kraft voraus: Der Bau der Ortsumgehung Witzelroda schreitet zügig voran.



Baggern unter Aufsicht des Kampfmittelräumdienstes: Im Zuge des Ausbaus der B 19 Ortsumgehung Witzelroda stießen die Erdbauer auf einen historischen Kühl- und Lagerstollen. Dort wurde während des Zweiten Weltkriegs auch Munition gelagert. Über 5.200 Zünder wurden in diesem Bereich gefunden.

► Fortsetzung von Seite 13

## Unliebsame Fundstücke aus der Vergangenheit

### Erdbauer stießen auf Munitionsreste in altem Stollen

der bestehenden Streckenführung ab. Sie führt dann in einem großen Bogen bis zur Anschlussstelle Gumpelstadt, wo sie an die bestehende Ausbaustrecke anschließt. Da die Trasse in diesem Bereich parallel zu den Niederungen des Moorbaches über wenig tragfähigen Grund verläuft (daher auch der Name der Gemeinde), wurde der Boden stabilisiert. Zudem sind bereits weite Bereiche der Strecke im vergangenen Jahr asphaltiert worden.

#### Der Eisberg wird kleiner

Am südlichen Bauende wurde im Zuge der Baumaßnahme die Trassenführung optimiert und eine Bergkuppe, die in der Region als „Eisberg“ bekannt ist, teilweise abgetragen. Für den Bau von drei Bauwerken im Streckenbereich zeichnete die Bau-Union Wandersleben verantwortlich, die bei dem Bau der Brücken tatkräftig von den Kollegen der Abteilung Brücken- und Ingenieurbau unterstützt wurden. Für die Gründung auf dem wenig tragfähigen Boden stellten die Bickhardt Bau-Spezialtiefbauer die Drehbohrpfähle her.

Für eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung mit Anbindung in den Norden fehlt dann nur noch die Werra-Querung der B 62, die am östlichen Stadtrand von Bad Salzungen in nördlicher Richtung zur B 19 geführt wird. Die Werra-Auen sollen mit einem 1.600 Meter langen Bauwerk überbrückt werden. Bislang müssen allerdings alle Fahrzeuge durch die Ortslagen von Immelborn und Barchfeld, bis sie wieder auf die Umgehungsstrecken der B 19 treffen.

Bei den Erdarbeiten im Bereich des Eisberges stießen die Bauarbeiter auf historische Gebäudereste. Der Name „Eisberg“, wie der Hügel im Volksmund genannt wird, gibt bereits Aufschluss: Die Mauerreste und Sandsteinquader stammen von einem Kühl- und Lagerstollen, der um 1845 in den Hügel getrieben und 1910 ausgebaut wurde. Während des Zweiten Weltkrieges diente der Stollen als Munitionsdepot und wurde 1945 von amerikanischen Truppen gesprengt. Vermutlich müssen dabei nicht

alle Munitionsreste abtransportiert oder vernichtet worden sein, denn bei den Erdarbeiten am Hügel wurden Zünder von Granaten gefunden. Die Bauarbeiten wurden zunächst gestoppt, bis der Kampfmittelräumdienst Kampfmittelfreiheit vermelden konnte. In der Zwischenzeit hatten die Sprengstoffexperten 5.200 Zünder aufgespürt und der fachgerechten Entsorgung zugeführt.

In diesem Jahr gehen die Munitionsbergungen auch im zweiten Bauabschnitt weiter.



Fundstücke aus der Vergangenheit: Der Kampfmittelräumdienst hat über 5.200 Zünder geborgen, die aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs stammen. Sie wurden in großen Holzkisten abtransportiert und fachgerecht entsorgt.



Die Brücke über die neue B 47n Südumgehung Worms wurde auf Bohrpfählen gegründet. Die Spezialtiefbauer waren im Sommer mit großem Bohrgerät vor Ort und haben die 14 Meter langen Ortbetonpfähle hergestellt.

## Herz der Südumgehung

### B 47n Worms: Geballte Bickhardt Bau-Kompetenz auf engstem Raum

Beim Bau des zweiten Bauabschnittes der Südumgehung B 47n Worms kommen die Vorzüge von Bickhardt Bau als Komplettanbieter für den Verkehrswegebau zum Tragen: Spezialtiefbau, Brücken- und Ingenieurbau und der klassische Straßen- und Tiefbau arbeiten dort Hand in Hand. Die Baumaßnahme ist allerdings auch aus zwei weiteren Aspekten bemerkenswert: Zum einen ist es das erste Bauprojekt, das der neuen Bickhardt Bau Niederlassung Rheinland-Pfalz in Mainz zugeordnet ist, und zum anderen wurde beim Asphalt-Einbau erstmals das neue Flaggschiff der Asphalttechnik eingesetzt.

Eine Brücke, eine Anschlussstelle und drei Kreisverkehre machen das Kernstück der neuen Südumfahrung Worms aus. In einem zweiten Bauabschnitt bauen die Mitarbeiter der Niederlassung Rheinland-Pfalz die neue Haupttrasse der B 47n auf einer Länge von 850 Metern in beide Fahrrichtungen jeweils zweispurig aus. Im November 2018 wurde der westliche Teilbereich vom Ende der Ausbaustrecke nahe der Kolpingstraße bis zur Horchheimer Straße asphaltiert. Dabei hatte der neue Beschicker vom Typ Bomag BMF 2500 seinen ersten Baustelleneinsatz. Das Kettenfahrzeug ge-

► Fortsetzung auf Seite 16



► Fortsetzung von Seite 15

hört zu den modernsten Maschinen in der Asphalttechnik und sorgt vor allem für eine schnelle und konstante Mischgutförderung zum Asphaltfertiger. Extrem hohe Förderleistungen von maximal 4.000 Tonnen die Stunde wären theoretisch möglich. Das verkürzt die Bauzeit und sorgt für beste Qualität. Das offensichtlichste Feature dieser neuen Generation an Asphaltbeschickern ist jedoch ein hochfahrbarer Bedienstand. So hat der Fahrer immer die beste Übersicht. Nähert sich der Einbauszug einer Brücke, kann die Bediener-Plattform abgesenkt und die Unterführung problemlos passiert werden. Insgesamt werden im Zuge der Baumaßnahme rund 32.000 Quadratmeter Asphaltfläche hergestellt. Neben der vierspurigen Hauptstraße sind das vor allem die Anbindungen an das bestehende Verkehrsnetz, die drei Kreisverkehre und rund 1.700 Meter Wirtschaftswege.

### Neues Verkehrskonzept

Der Bau der Südumfahrung beinhaltet eine Neuordnung des Verkehrskonzepts: Die Verkehrsströme der beiden wichtigen städtischen Einfahrtsstraßen Horchheimer Straße und Weinsheimer Straße werden zusammengefasst und mit einer neuen Brücke kreuzungsfrei über die neue Südumgehung geleitet. Um für einen reibungs-



Immer gute Sicht: Der hochfahrbare Bedienstand des Asphalt-Beschickers.

losen Verkehrsfluss mit hohem Durchsatz zu sorgen, legen die Verkehrswegebauer drei Kreisverkehre an. Der Größte hat einen Durchmesser von 56 Metern.

Zwischen den neuen Kreiseln stellen die Mitarbeiter der Abteilung Brücken- und Ingenieurbau das rund 40 Meter lange Überführungsbauwerk als Zwei-Feld-Bauwerk mit zweistegigem Plattenbalken her. Die beiden Widerlager und Mittelpfeiler waren im Herbst fertiggestellt worden. Die Schalung wurde auf einem Traggerüst hergestellt und Anfang Januar bewehrt. Ende Januar erfolgte dann die Betonage: 530 Kubikmeter Beton wurden alleine für den Überbau in die Schalung gepumpt. Damit die Brücke auf sicheren Füßen steht, hatten die Bickhardt Bau-Spezialtiefbauer das



Das Traggerüst wird für die Schalung vorbereitet: Ende Januar erfolgte bereits die Betonage des Überbaus.

Bauwerk bereits zuvor auf insgesamt 29 Ortbetonpfählen mit einem Durchmesser von DN 1.200 gegründet. Die Bohrpfähle haben jeweils eine Länge von 14 Metern.

Um den Verkehr später über die neue Brücke leiten zu können, wurden rechts und links der Haupttrasse Fahrbahndämme aufgeschüttet. Rund 100.000 Kubikmeter Boden wurden angeliefert und lagenweise qualifiziert eingebaut. Für die Entwässerung des gesamten Bauabschnittes wurden 1.500 Meter Kanal mit Durchmesser DN 300 bis DN 600 sowie 2.800 Meter Drainagerohre DN 150 verlegt und 3.250 Meter Mulden hergestellt. Zudem werden ein Versickerungsbecken und zwei Versickerungsflächen in den „Ohren“ der Auffahrten angelegt: Das Regenwasser bleibt vor Ort und wird in keine Vorflut geleitet.

Der Bau der Südumgehung Worms ist dringend erforderlich, um das Stadtgebiet

der Nibelungenstadt vom Verkehr zu entlasten. Bislang führt die B 47 mitten durch das Zentrum. Die zahlreichen kleinen Kreuzungen und Einmündungen führen in den Hauptverkehrszeiten regelmäßig zu Staus, weil innerstädtischer und der

### Viel befahrene Verbindungssachse zu den Autobahnen

überregionale Verkehr zusammentreffen. Erhebungen haben ergeben, dass rund elf Prozent des Verkehrs auf der B 47 überregionaler Durchgangsverkehr ist. Die B 47 ist eine wichtige Ost-West-Verbindungssachse zwischen den Autobahnen 61 und 63 auf rheinland-pfälzischer Seite sowie der A 67 und A 5 auf hessischer Seite. Mit Bau der B 47n soll der Fernverkehr künftig um die City herum geführt werden.



Rechts und links neben der Brücke werden die Fahrbahndämme aufgeschüttet, davor wird ein großes Versickerungsbecken angelegt: Das Oberflächenwasser soll vor Ort versickern.

# Die Seen sind geflutet

## Nachnutzung ehemaliger Bergbauflächen bei Leipzig



*Landschaften verändern sich oder werden von Menschen verändert. Was am Cottbusser Ostsee erst in Kürze beginnt, ist im sächsischen Kahnsdorf inzwischen abgeschlossen: Die Renaturierung ehemals bergbaulich genutzter Flächen. An beiden Bauvorhaben hat Bickhardt Bau mitgewirkt. Waren es in Cottbus der Kippenabtrag und die Modellierung des künftigen Seebodens, die der Unternehmensgruppe mit Erdbaubauauftrag ihrer Firmengeschichte bescherte, so erfolgt bei Kahnsdorf der Rückbau der Flutungsleitungen, mit deren Hilfe eine künstliche Seenlandschaft gestaltet wurde.*

Luftbild: LMBV/Foto: Peter Radke

**O**berboden abschleifen, Rohrleitungen freilegen, ausbauen und entsorgen, Rohrleitungsgräben verfüllen und Oberboden andecken – so stellt sich, vereinfacht dargestellt, der Rückbau der Flutungsleitung für den Südraum Leipzig im Bereich der Gemeinde Neukieritzsch dar. Im Auftrag der Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH (LMBV) bauen die Erdbauspezialisten von Bickhardt Bau Thüringen seit Oktober 2018 einen gut acht Kilometer langen Abschnitt der Pipeline zurück. Die Rohre haben einen Innendurchmesser von DN 600 und sind in der Mehrheit Gussrohre. Auf etwa einem Viertel der Strecke wurden auch GFK-Rohre verlegt. In der Regel liegen die Rohre etwa zwei Meter unter der Oberfläche und werden nun von den Erdbauern mit ihren Baggern ausgebaut und entsorgt. Da in der Ortslage von Kahnsdorf ein Rückbau zu aufwändig und daher zu teuer wäre, verbleiben die Rohre dort an ihrer Stelle und werden verdämmt.

### 150 Jahre Bergbau

Mit dem Rückbau der Flutungsleitungen, über die unter anderem der Hainer See, der Haubitzer See und der Kahnsdorfer See geflutet wurden, ist der Renaturierungsprozess in der Region südlich von Leipzig auf seiner Zielgeraden. 150 Jahre prägte der Bergbau die Region zwischen Borna und Rötha und verwandelte Teile des Landstrichs in eine Mondlandschaft. Bis zur Stilllegung des Abbaubereichs Witznitz II im Jahre 1993 wurden in 47 Betriebsjahren fast 650 Millionen Kubikmeter Abraum bewegt und über 250 Millionen Tonnen Kohle gefördert.

Seit der Stilllegung ist die LMBV dafür verantwortlich, die vom Bergbau beanspruchten Flächen zu sanieren und zu rekultivieren. Die riesigen Löcher, die der Bergbau in der Landschaft hinterlassen hat, haben sich inzwischen mit Wasser gefüllt und weitestgehend ihre Sollpegel erreicht. Die LMBV hat den natürlichen Anstieg des Grundwassers durch Zuführung von Sumpfungswasser aus nahe gelegenen aktiven Tagebauen über die Flutungsleitungen beschleunigt, um das Gebiet rasch einer sicheren, ökologisch verträglichen und wirtschaftlich tragbaren Folgenutzung zuzuführen. Die Zeiten, in denen der Volksmund den Landstrich treffend mit Aussagen wie: „Dort wo der Dreck vom Himmel fällt, nicht weit davon liegt Bitterfeld“ beschrieb, sind längst vorbei. Das Leipziger Neuseenland ist inzwischen ein beliebtes Ausflugsziel.



Es war wieder ein rundum gelungenes Bickhardt Bau Sommerfest: Bestes Wetter, gutes Essen, Musik und Unterhaltung und jede Menge Attraktionen vor allem für die jüngeren Besucher sorgten dafür, dass sich die Besucherinnen und Besucher im Kreise der großen Bickhardt Bau-Familie wohlfühlten. Weit über 2.000 Gäste waren der Einladung nach Kirchheim gefolgt. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kamen mit ihren Familien aus allen Teilen der Republik in die Unternehmenszentrale gereist: Dort verbrachten sie ein paar schöne, unterhaltsame und vergnügliche Stunden.

Praktisch über Nacht war auf dem Bauhof eine Festmeile errichtet worden, auf der jeder sein persönliches Highlight finden konnte: Ob Bagger-Simulator oder Lichtschießen, Klettergarten oder Kinderschminken, ob musikalische Unterhaltung von der Jazzpolizei, dem Musikcorps Tann oder Spaß mit dem Kinder-Clown oder die zahlreichen kulinarischen Köstlichkeiten... das Fest wird in jedem Fall in guter Erinnerung bleiben. Mehr noch: Es macht schon jetzt neugierig auf das Jubiläumsfest 2021 zum 50-jährigen Bestehen von Bickhardt Bau. Bis dahin gibt es hier eine kleine Bildernachlese.



# Großes Sommerfest in Kirchheim

Festmeile und Festschmaus in der Unternehmenszentrale – Über 2.000 Gäste aus Nah und Fern





## Erschließung einer ehemaligen US-Kaserne in Hanau – Wohnbauprojekt der Superlative

Bei dem wohl größten Wohnbauprojekt der Stadt Hanau seit der Stunde Null wird die ehemalige US-amerikanische Pioneer-Kaserne im Stadtteil Wolfgang in ein neues Stadtquartier umgewandelt. Bickhardt Bau sorgt in einer Arbeitsgemeinschaft für die Erschließung des Areals. Nicht nur aufgrund der Bauleistungen, die in einer ambitionierten Bauzeit zu erbringen sind, ist der Pioneer Park ein überaus interessantes Bauvorhaben.

Wohnraum und Bauplätze sind im Rhein-Main-Gebiet knapp und dementsprechend teuer. Die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum in Hanau ist eines der erklärten Ziele der LEG Hessen-Hanau GmbH, die als öffentlich-privater Träger die Konversion des 50 Hektar großen innerstädtischen Militärgeländes realisiert. Der Umbau der alten Kasernengebäude ist bereits in vollem Gang: Im östlichen Teilabschnitt, dem so genannten Triangle Housing, werden derzeit 18 Wohnblocks komplett entkernt und von Grund auf saniert und modernisiert. Wo einst amerikanische Soldaten lebten, baut die LEG jetzt 372 moderne Eigentumswohnungen im Bestand.

Nicht weniger marode, teilweise sogar in einem noch schlechteren Zustand als die Anfang der 1950er Jahre gebauten Kasernengebäude des Triangle Housings sind die alten Kanal- und Versorgungsleitungen, die im Untergrund des Geländes schlummern. Den Sanierungsstau beseitigen die Mitarbeiter der Niederlassung Fulda, die in einer Arbeitsgemeinschaft mit der Firma Hermanns RTE aus Erfurt sämtliche Erschließungs-, Tief- und Straßenbauarbeiten im ersten Bauabschnitt

realisieren. Insgesamt 13.000 Meter Kanalrohre in den Durchmessern DN 150 bis DN 1.400 müssen verlegt werden. Dazu kommen weitere 40.000 Meter Leerrohre für Strom-, Telekommunikations- und Datenleitungen. Alleine für die Rohrummantelung benötigen die Kanalbauer 15.000 Tonnen Sand in der Qualitätsklasse 0/2. Entsprechend viel Betrieb herrscht deshalb auch auf den Wegen und Flächen

### Ambitionierte Bauzeit: 10 Kolonnen im Kanalbaueinsatz

zwischen den Gebäuden, wo die Mitarbeiter mit Baggern im Einsatz sind, um die großen GFK-Kunststoff-Schmutzwasserleitungen zu verlegen.

Das ist wesentlich aufwändiger, als es zunächst den Anschein hat, denn aufgrund des hoch anstehenden Grundwassers ist eine geschlossene Wasserhaltung erforderlich. Vor dem Bodenaushub werden vertikale Brunnen gesetzt, Rohrleitungen verlegt und Pumpen installiert, um den Grundwasserspiegel unter die Baugrubensohle abzusenken. Erst dann kann mit den Kanalbauarbeiten begonnen werden. Die neue Entwässerung des Areals erfolgt

Kanalbau zwischen den Wohnblöcken: Sämtliche Ver- und Entsorgungsleitungen müssen ausgetauscht werden (Foto links). Das Einfahrtshäuschen zum Motorpool ist typisch für die Architektur der 50er Jahre und soll deshalb saniert werden (Foto Mitte). Die geschlossene Wasserhaltung sorgt dafür, dass die Entwässerungsleitungen trockenen Fußes verlegt und anschließend wieder verfüllt werden können. Zum Schluss wird die Baugrube verdichtet (Fotos rechts)

im Trennsystem. Das Schmutzwasser wird über eine Hebeanlage in das städtische Abwassersystem gepumpt. Das Niederschlagswasser wird in einer Regenwasserkanalisation gesammelt und über eine Drosselanlage und einen Flüssigkeitsabscheider in die benachbarte Kinzig abgegeben. Bis zu zehn Kolonnen sind gleichzeitig im Einsatz, um das stramme Arbeitspensum in der ambitionierten Bauzeit von einem Jahr umsetzen zu können.

### 500 Kilo-Fliegerbombe

Wie wichtig dabei die Kampfmittelfreiheit bzw. eine Begleitung der Bauarbeiten auf so historischem Grund durch den Kampfmittlräumdienst ist, zeigte sich Ende November, als bei den Kanalbauarbeiten eine 500 Kilogramm schwere Fliegerbombe gefunden wurde. Aufgrund des dann sofort greifenden Alarmplans wurden die Bauarbeiten auf dem gesamten Kasernengelände gestoppt. In einem Sicherheitsradius von 1.000 Metern wurden 500 der 6.000 dort lebenden Menschen kurzfristig evakuiert. Sie konnten nach erfolgreicher Entschärfung durch die Spezialisten des Kampfmittlräumdienstes Hessen kurze Zeit später wieder in ihre Wohnungen zurückkehren.

## HINTERGRUND

### Pioneer Park Hanau

Die Pioneer-Kaserne ist die größte der ehemals von den US-Streitkräften genutzten Kasernen in Hanau. Das Areal ist rund 50 Hektar groß. Erbaut wurde die Kaserne Ende der 1930er Jahre – in der Fächerform, die heute das Markenzeichen des Ensembles ist. Ende des Zweiten Weltkrieges übernahmen US-amerikanische Truppen die Kaserne und erweiterten das Areal in den 1950er Jahren um das Triangle Housing. Im Mai 2007 erfolgte der Abzug der Amerikaner. Nach einem Jahrzehnt des Leerstands soll auf dem Pioneer-Areal in den nächsten Jahren ein großzügiges Wohnquartier, der Pioneer Park Hanau, als neues Stadtviertel für 5.000 Menschen entstehen.

Das Areal hat durch seine Symmetrie eine außergewöhnliche städtebauliche Erscheinungsform. Dieser Charakter wird beibehalten. So bleiben etliche Wohnhäuser, historisch schützenswerte Gebäude und Strukturen erhalten. Ein Teil des Bestandes wird bereits zurückgebaut und schafft

Platz für Einzel- und Reihenhäuser, Geschosswohnungsbau mit Miet- und Eigentumswohnungen, innovative Kettenbungalows sowie generationenübergreifende Wohneinheiten.

Zur Umsetzung dieses Projekts ist die LEG Hessen-Hanau GmbH, ein öffentlich-privates Unternehmen, gegründet worden. Das städtebauliche Konzept für das neue Quartier hat das Planungsbüro AS+P Albert Speer + Partner erstellt. Das Besondere an dem Konversionsprojekt: Erklärtes Ziel ist es, bezahlbaren Wohnraum zu schaffen. Die Wohnungen werden nur zur Eigennutzung und unter den üblichen Marktpreisen angeboten. Die Übergabe der ersten Wohnungen im Triangle Housing ist für das letzte Quartal 2019 geplant. Mit dem Bau der Eigenheime und Mehrfamilienhäuser soll ab Mitte 2019 begonnen werden. Bis dahin sollen die Erschließungsarbeiten in den Bereichen abgeschlossen sein. Die LEG Hessen-Hanau beziffert die Investitionskosten für den Pioneer Park auf rund 500 Millionen Euro.



# HOTSPOT AM HARZ

Die beiden Gesichter der Bundesstraße 79: Unsere Luftaufnahme links zeigt den Neubauabschnitt als Ortsumgehung des Halberstädter Stadtteils Harsleben. Auf der grünen Wiese wird der Straßendamm geschüttet (Foto links).

Als Quedlinburger Straße gehört die B 79 zu den Hauptverkehrsschlagadern in Halberstadt. Deswegen konnte der grundhafte Ausbau nur unter halbseitiger Sperrung erfolgen. Zahlreiche Leitungen querten das Baufeld und wurden im Zuge der Baumaßnahme neu geordnet (Fotos rechts oben und unten).



Aus den Niederlassungen

## Tätigkeitsschwerpunkt Halberstadt: Ortsumgehung, innerstädtischer Straßenbau, Deponie

Das Tor in den Harz, wie Halberstadt auch genannt wird, ist derzeit ein regionaler Tätigkeitsschwerpunkt der Niederlassung Sangerhausen. Mit der grundhaften Erneuerung der Quedlinburger Straße, dem Neubau der Bundesstraße 79 n als Ortsumgehung des Stadtteils Harsleben sowie der Rekultivierung und Abdeckung der Deponie Klein Quenstedt werden gleich drei ganz unterschiedliche Bauprojekte von den Bickhardt Bau-Mitarbeitern realisiert.

Das größte Projekt der regen Aktivitäten im Raum Halberstadt ist der Neubau des dritten Bauabschnitts der B 79 n als Ortsumgehung für den Stadtteil Harsleben. In Arbeitsgemeinschaft stellen die Bickhardt Bau-Verkehrswegebauer praktisch auf der grünen Wiese die neue Trasse als zweispurige Ausbaustrecke her.

Die Baustrecke liegt zwischen der alten B 79 und der B 81 und hat eine Länge von 4,6 Kilometern. Während der ARGE-Partner für den Bau von fünf Brückenbauwerken zuständig ist, sind vor allem große Bickhardt Bau-Erdbaumaschinen im Einsatz, um den Streckenbereich dort auf Höhe zu bringen, wo die neue Trasse über die Bahnlinie Halberstadt – Halle geführt wird. Bis zu 12,5 Meter wurde der

neue Straßendamm im Bereich der neuen Eisenbahnbrücke aufgeschüttet. 90.000 Kubikmeter Bodenaushub sind dort lagenweise eingebaut worden. Das Material war zuvor in den Einschnittsbereichen der Strecke von Ladebaggern gelöst und auf

leitungen verlegt. Mitte des Jahres sollen die Arbeiten an der Haupttrasse so weit vorangeschritten sein, dass in der zweiten Jahreshälfte die Asphaltarbeiten fortgesetzt werden können.

### Zweispurige Ausbaustrecke auf der grünen Wiese

Dumper und Vierachser geladen worden. Weitere 105.000 Kubikmeter Lieferboden sind zusätzlich aus Kieswerken und von anderen Baustellen antransportiert worden. Zur Vorwegnahme des natürlichen Setzungsprozesses wurde der Damm etwa zwei Meter über Planumshöhe überschüttet und musste mehrere Monate ruhen. Zum Ende 2018 haben die Erdbauspezialisten die Überschüttung zurückgebaut und den Damm auf seine endgültige Höhe gebracht.

In weiten Teilen der neuen Trasse ist bereits die Frostschutzschicht aufgebracht worden, um auch bei schlechteren Witterungsverhältnissen alle Streckenabschnitte erreichen zu können. Der Anschlussbereich an der B 81 war im Herbst asphaltiert worden. Zuvor haben die Verkehrswegebauer eine Umfahrung hergestellt und den Verkehr darauf umgeleitet.

Die Entwässerung der gesamten Neubaustrecke erfolgt über Mulden, die rechts und links der Fahrbahn profiliert werden. Rund 8.000 Meter Muldenentwässerungen stellt das Bauteam her. Zudem hat es rund 5.000 Meter Drainage-

### Innerstädtisches Bauen

Während auf der Neubaustrecke der B 79 bei Harsleben hauptsächlich große Baumaschinen im Einsatz sind, war der Ausbau der Bundesstraße 79 im Stadtgebiet von Halberstadt sehr personalintensiv. In einer Bauzeit von rund einem halben Jahr haben die Mitarbeiter der Niederlassung Sangerhausen den grundhaften Vollausbau der Quedlinburger Straße auf



einer Länge von 450 Metern hergestellt. Zudem wurde in einem weiteren 220 Meter langen Bauabschnitt der Asphalt oberbau mitsamt Tragschicht erneuert.

► Fortsetzung auf Seite 24



Der Halberstädter Dom (Foto oben) ist von allen Baumaßnahmen außerhalb der Innenstadt gut zu sehen – sowohl von der Neubaustrecke für die Ortsumgehung Harsleben, wo zum Zeitpunkt der Aufnahme die Drainagerohre verlegt worden sind (Foto mitte), als auch von der Deponie Klein Quenstedt. Dort wurde der Müll neu aufgeschichtet und der Deponiekörper mit einer Profilierungsschicht abgedeckt (Foto rechts).



Im September 2018 wurde die neue Rettungswagenzufahrt von der Klinikleitung und den Vertretern der Rettungsdienste in Betrieb genommen.

Aus den Niederlassungen

► Fortsetzung von Seite 23

Im Zuge der Maßnahme mussten über 1.000 Meter Bordsteine gesetzt und über 1.500 Meter Bordrinnen aus Naturstein gepflastert werden. Die Arbeiten erfolgten unter halbseitiger Sperrung zwischen der Bahnlinie und dem Knotenpunkt Straße des 20. Juli / Oehlerstraße. Rechtzeitig vor Weihnachten konnte die viel befahrene Hauptverkehrsader von Halberstadt wieder für beide Fahrtrichtungen freigegeben werden.

### Barrierefreier Ausbau

Sämtliche Ver- und Entsorgungsleitungen wie Gas-, Beleuchtungs-, Ampel- und Steuerleitungen sowie Trinkwasserleitungen und Schmutzwasserkanal sind in dem Bauabschnitt erneuert worden. Insgesamt wurden 7.700 Quadratmeter Asphaltfläche hergestellt und 4.000 Quadratmeter Geh- und Radweg gepflastert. Die neuen Rad- und Gehwege bieten nicht nur Fußgängern und Radfahrern viel Platz, sondern sind zugleich barrierefrei ausgebaut worden. Die beiden Nutzungsbereiche sind durch einen taktilen Streifen aus gepflasterten Natursteinen getrennt, der eine Leitfunktion für Menschen mit Sehbehinderungen hat.

## Sicher für die

### Neue Abdeckung für die Deponie Klein Quenstedt –

Nur wenige Kilometer von Halberstadt entfernt liegt die Deponie Klein Quenstedt. Auf dem rund 11 Hektar großen Areal wurde bis in die 1970er Jahre Kies abgebaut. Die Fläche wurde dann bis Ende Januar 1999 als Lagerstätte für Bauschutt, Erdaushub und Hausmüll genutzt. Eigentlich hätte die Deponie schon seit 2001 rekultiviert werden sollen, aber die Insolvenz des Betreibers und das noch nicht abgeschlossene Insolvenzverfahren sorgten immer wieder für Verzögerungen bis dann schließlich die zuständige Behörde in Magdeburg die Rekultivierung in Ersatzvornahme an die Bickhardt Bau Niederlassung Sangerhausen vergeben hat.

### 50.000 m<sup>3</sup> Müll umgelagert

Zunächst einmal musste die Fläche gerodet und die Zufahrt als Asphalttrag-schicht angelegt werden. Weitere 2.300 Meter Wege wurden mit Recyclingmaterial befestigt, bevor die eigentliche Rekultivierung beginnen konnte. Dabei haben die Bickhardt Bau-Mitarbeiter mit Baggern und

Raupen rund 50.000 Kubikmeter Abfall umgelagert und neu profiliert. Zudem wurden die alten Gasbrunnen zurückgebaut und versiegelt. Diese Arbeiten im kontaminierten Bereich erfolgten aufgrund der Vorbela-stungen unter besonderen Vorkehrungen: Es wurde ein Schwarz-Weiß-Bereich eingerichtet, um eine strikte Trennung von schmutzigen, schadstoffhaltigen oder ver-keimten Stoffen und Gegenständen und dem sauberen Außenbereich zu erreichen. Mittlerweile sind die Arbeiten so weit voran-geschritten, dass die strengen Sicherheits-vorkehrungen gelockert werden konnten. Der Müll wurde im Zuge der Umlagerung durch eine Profilierungsschicht aus gewon-nenen, nicht kontaminierten Aushubschich-ten abgedeckt. Ein unmittelbarer Kontakt mit dem profilierten Altabfall wird dadurch ausgeschlossen.

Auf diese Lage kommt noch die Ober-flächenabdeckung, die sich in eine 40 Zen-timeter starke Gasausgleichsschicht sowie eine zweilagige Bodenabdeckung in einer Gesamtstärke von 130 Zentimetern glied-ert. Diese Abdeckung soll verhindern,

## Zukunft

### Hohe Bodenanforderungen

dass weder Oberflächenwasser in den Deponiekörper eindringen noch Methan-gas ausströmen kann. Vielmehr soll das Methan in dieser Schicht durch bioaktive Substanzen zu Kohlendioxid umgewandelt werden. Das erklärt auch die extrem hohe Anforderung an den Lieferboden und die Einbauparameter. Deshalb wurden auch zwei Probefelder nach einem vorgebe-nen Qualitätsmanagementplan (QMP) angelegt. Die Auswertung dauert mehrere Wochen.

Erst wenn die im QMP festgelegten Parameter eingehalten werden können, erfolgt die Freigabe durch das Landesver-waltungsamt Sachsen-Anhalt. Dann müs-sen rund 170.000 Kubikmeter Boden in den erforderlichen Qualitäten angeliefert und in mehreren Lagen eingebaut werden. Zum Schluss wird der ganze Berg mit einer 20 Zentimeter starken Oberbodenschicht abgedeckt und begrünt. Für die Entwässerung der Flächen haben die Tiefbauspezialisten Mulden angelegt und in Teilbereichen Rin-nen aus Betonschalen hergestellt. Zudem haben sie vier Sickerbecken angelegt.

## Gutes Pflaster Helios Klinik-Neubau

Der Neubau der Helios Dr. Horst Schmidt Kliniken in Wiesbaden ist offenbar ein gutes Pflaster für Bickhardt Bau. Während der Neubau mit seinen sieben Geschos-sen weithin sichtbar in die Höhe gewach-sen ist und der Rohbau vor seiner Vollen-dung steht, haben die Erd- und Tiefbau-spezialisten der Niederlassung Rhein-Main ebenfalls ganze Arbeit geleistet.

Da war zunächst einmal die Herstel-lung der Baugrube, für die das abschüssi-ge Hang-Gelände modelliert werden mus-te. In diesem ersten Bauauftrag haben die Erdbauspezialisten über 150.000 Kubikme-ter Erde bewegt. Im nördlichen Baufeldbe-reich, der nur wenige Meter von den alten Klinikgebäuden entfernt liegt, wurde der Boden bis zu acht Meter tief abgetragen. Zur Sicherung der Böschung wurde eine 100 Meter lange Trägerbohlwand herge-stellt. Zu dem Auftrag gehörte auch die Betonage einer 19.000 Quadratmeter gro-ßen Sauberkeitsschicht.

Während mit der Grundsteinlegung im November 2016 der Startschuss für den Hochbau gegeben wurde, hat das Bick-hardt Bau-Team in einem der Folgeaufträ-ge für den Hochbau-Generalunternehmer sämtliche Entwässerungs-, Ver- und Ent-sorgungs- sowie Medienleitungen verlegt. Rohrgräben wurden ausgehoben und wie-der verfüllt, zudem Einläufe gesetzt.

Des Weiteren wurden für die Entwäs-serung des gesamten Klinikareals rund 300 Meter Mischwasserkanal aus Stahlbetonrohren DN 600 und DN 700 sowie ca. 250 Meter Kanal DN 300 und DN 400 für

die Regenwasser-Notentwässerung des Gebäudeneubaus verlegt und an die be-stehende Kanalisation angeschlossen. Zu dem Entwässerungssystem gehören auch ein Stauraumkanal und mehrere Drossel-bauwerke, die in ihren Dimensionierungen für Jahrhundertniederschlagsereignisse ausgelegt worden sind.

### Zufahrt für Rettungswagen

Seit September 2018 ist die neue Ret-tungswagenzufahrt in Betrieb. Die direkte Anbindung an die Ludwig-Erhard-Straße haben die Mitarbeiter als Leistung eines weiteren Straßen- und Tiefbauauftrags hergestellt. Im Zuge dieser Baumaßnah-me haben sie bisher 2.000 Quadratmeter Asphaltoberfläche hergestellt. Zuvor haben sie das Gelände profiliert, Boden abgefah-ren, die Böschung auf 150 Meter Länge mit L-Steinen aus Beton abgesichert und eine 80 Zentimeter starke Frostschutzschicht eingebaut.

Was sich relativ unspektakulär anhört, bedurfte in der Praxis allerdings eines er-höhten Abstimmungs- und Koordinierungs-bedarfs aufgrund des beengten Baufeldes sowie der verschiedenen parallel stattfin-denden Gewerke.

Wenn die Arbeiten wie geplant im Jahr 2020 abgeschlossen sind, dann steht in dem siebenstöckigen Klinik-Neubau eine Bruttogeschossfläche von fast 100.000 Quadratmetern zur Verfügung. Nach In-betriebnahme der neuen Klinik beginnt der Rückbau des alten Krankenhauses. Auf der dann frei werdenden Abrissfläche sol-len Grünflächen und eine Parklandschaft angelegt werden.

# Wo die Kelten wohnten

Neues Baugebiet in Ober-Wöllstadt in der Wetterau – Archäologie vor der Erschließung



Der Herbstnebel begleitete die Mitarbeiter der Niederlassung Fulda, als sie den großen Stauraumkanal verlegten. Abschnittsweise wurde der Verbau in die Tiefe gelassen, um die Betonfertigteile mit einem Durchmesser von DN 2.400 verlegen zu können.

Auf den Äckern im Nordosten von Ober-Wöllstadt werden in diesem Jahr die ersten Wohnhäuser in die Höhe wachsen. Die Mitarbeiter der Niederlassung Fulda erschließen derzeit 81 Bauplätze für das Neubaugebiet "Am Bildstock".

Die Wetterau ist offensichtlich ein beliebter Wohnstandort und das nicht erst seit der Neuzeit. Schneller als die Erschließungsarbeiten im Baugebiet „Am Bildstock“ in Ober-Wöllstadt voranschreiten konnten, waren die Bauplätze auch schon vergeben. Rund 30 Kilometer nördlich der Frankfurter Innenstadt werden auf dem 50 Hektar großen Areal insgesamt 81 Bauplätze in zwei Ausbaustufen erschlossen. Sie sind auf dem leicht abschüssigen Gelände auf acht Baufelder verteilt, die von drei Straßenzügen angebunden werden.

Am tiefsten Punkt des Geländes, im Bereich der Marienstraße, haben die Mitarbeiter der Niederlassung Fulda einen 125 Meter langen Stauraumkanal hergestellt. Die Abmessungen des Bauwerks sind beeindruckend: Es hat einen Durchmesser von DN 2.400 und kann bei au-

bergewöhnlichen Wetterlagen 565 Kubikmeter Wasser aufnehmen. Beim Verlegen der gut 12 Tonnen schweren Rohre kam ein Systembagger mit drei Hubzylindern zum Einsatz. Über einen Drosselschacht wird das Wasser in den Rosbach abgeführt. Die gesamte Straßenentwässerung und das Oberflächenwasser der Baufläche wird an das System angeschlossen. Rund 1.100 Meter Kanal in den Durchmessern DN 300 bis DN 500 sowie weitere 1.200 Meter Steinzeugrohre für das Schmutz-

wasser wurden verlegt, dazu sämtliche Versorgungsleitungen für Trinkwasser, Strom und Internet. Bis zum Sommer werden noch 5.500 Quadratmeter Baustraße hergestellt. Erst wenn die Häuser gebaut sind, erfolgt der Endausbau der Straßen.

## Frühzeitliche Siedlung

Bevor jedoch die Erdbauer von Bickhardt Bau den Oberboden abschleiben, die Baustraßen anlegen, die Entwässerungs- sowie Ver- und Entsorgungsleitungen verlegen konnten, waren die Archäologen am Werk. Sie haben an 40 Grabungsstellen zahlreiche Fundstücke aus früher Besiedelung geborgen. So wurden neben Siedlungsresten aus jungsteinzeitlicher und keltischer Zeit auch zum Teil reich ausgestattete Gräber der Eisenzeit entdeckt. Die Funde wurden fein säuberlich freigelegt, dokumentiert und gesichert, so dass anschließend die Erschließungsarbeiten begonnen werden konnten.



Kein Problem, den Stauraumkanal zu durchschreiten. Die Betonelemente wurden mit einem hydraulischen Seilzug zusammengezogen. Die Drosselbauwerke werden mit Ziegeln ausgeklüffert.

# Bestens gerüstet

Asphaltmischanlage Kelsterbach wird umgebaut – Modernste Technik für künftige Aufgaben

Der Standort ist der gleiche, die Technik ist brandneu: Die MKW Mitteldeutsche Hartstein- Kies- und Mischwerke GmbH hat ihr Asphaltmischwerk Kelsterbach zu einer der größten und modernsten Asphaltmischanlagen Deutschlands ausgebaut. Die Inbetriebnahme steht kurz bevor.

Der Umbau der Asphaltmischanlage Kelsterbach ist für die Bickhardt Bau-Rohstofftochter MKW eine Investition in die Zukunft. „Mit der neuen Technik sind wir für anstehende Großprojekte im Rhein-Main-Gebiet bestens gerüstet“, erklärt MKW-Geschäftsführer Thorsten Tonnendorf. „Bei der Asphaltproduktion können jetzt noch höhere Anteile an Recycling-Material zugemischt werden. Zudem haben wir unsere Lagerkapazitäten für das Fertigmischgut deutlich erweitert. Das führt zu einer höheren Effizienz und Wirtschaftlichkeit und ist damit letztlich auch Ressourcen schonender.“

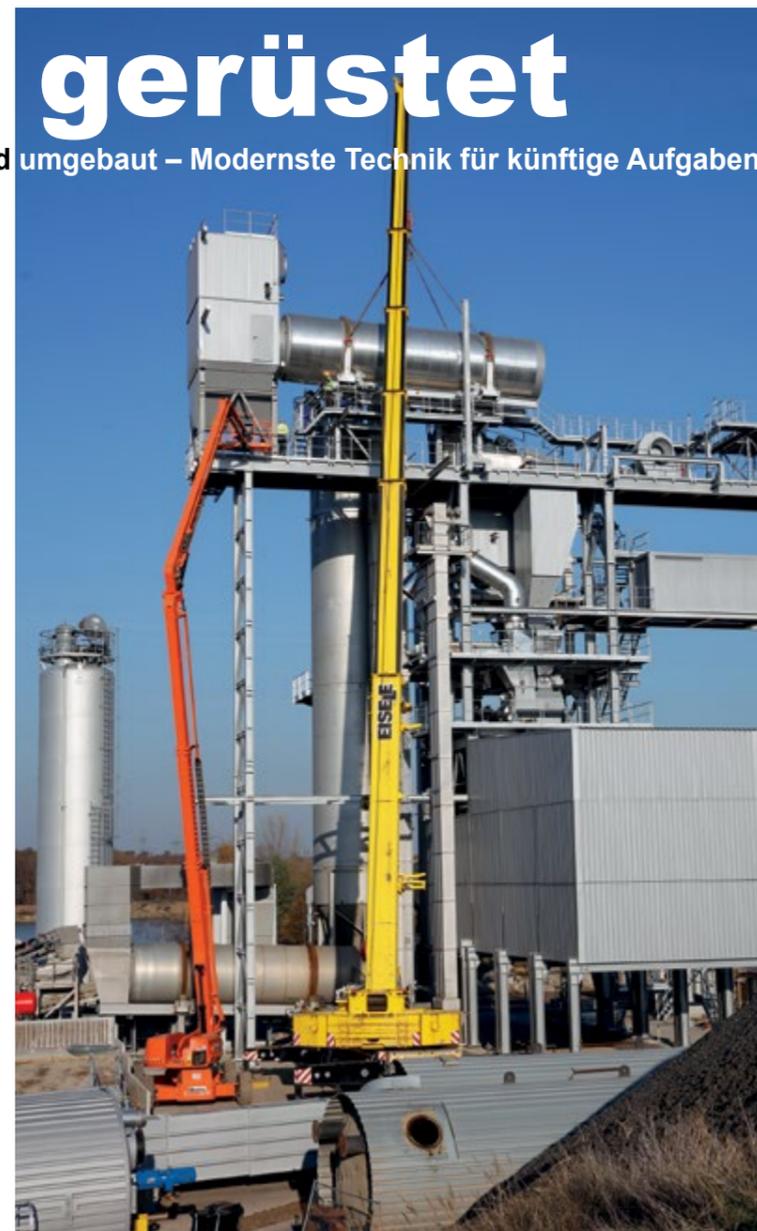
Kernstück der Anlage, die trotz ihrer markanten, rund 40 Meter hohen Silotürme weitestgehend versteckt zwischen Kelsterbacher Forst und dem Mönchhof-Dreieck liegt, ist eine so genannte Parallel-Trommel, über die das recycelte Asphaltgranulat dem Mischprozess zugeführt werden kann. Sie befindet sich im oberen Teil der Anlage, etwa in 25 Meter Höhe. Bei Paralleltrommelbetrieb sind Stundenleistungen von 300 Tonnen möglich.

Das Mischwerk Kelsterbach hat in den vergangenen Jahren einen Großteil seiner Jahresproduktion – etwa 50.000 Tonnen Mischgut – an den benachbarten Frankfurter Flughafen geliefert. Die Besonderheit bei einigen Projekten am Flughafen ist der Einbau von Niedertemperaturasphalt. Dieser temperaturabgesenkte Asphalt kommt überall dort zum Einsatz, wo die Flächen schnell wieder befahren werden müssen. So werden die Roll- und Landebahnen nachts asphaltiert und können bereits am frühen Morgen wieder in Betrieb genommen werden. Mit gewöhnlichem Asphalt wäre dies nicht möglich.

Sämtlicher, in einer Nachtschicht benötigter Asphalt muss vorproduziert werden. Bislang musste dieser Bedarf mit LKW abtransportiert und in Thermoboxen ausgelagert werden. In der Nachtschicht musste das Material dann erneut verladen und zur Einbaustelle transportiert werden.

Durch die Erweiterung der Silokapazitäten auf 1.000 Tonnen entfallen diese Transporte und die Zwischenlagerung vollständig. Stattdessen wird das Asphaltmischgut für die Flughafenbaustellen in der Nacht direkt aus dem Silo auf LKW verladen und just in time zur Einbaustelle transportiert.

Mit der Modernisierung ihrer Mischanlage möchte die MKW nach Angaben ihres Geschäftsführers ihre Jahresproduktion verdoppeln.



Keine neue Raketenbasis in der Nähe vom Frankfurter Flughafen, sondern der Umbau der Asphaltmischanlage Kelsterbach: Die Lagerkapazitäten für Fertigmischgut wurden deutlich erweitert. Auf dem Bild oben (Foto: Georg-Foto) wird die neue Paralleltrommel mit Hilfe eines Mobilkrans eingehoben und im oberen Teil der Anlage montiert.





25 Jahre Niederlassung Sangerhausen

# Willkommen unter Tage

Niederlassung Sangerhausen feierte ihr 25-jähriges Bestehen



*Zwei Niederlassungen, zwei Jubiläen und zwei Feiern. Während die Niederlassung Rhein-Main als junger Spross in der Familie von Bickhardt Bau im Spätsommer in Frankfurt ihr 10-jähriges Bestehen feierte, blickte die Niederlassung in Sangerhausen bereits auf ein Vierteljahrhundert erfolgreichen Bauens zurück.*

**S**eit 25 Jahren ist Bickhardt Bau in der Rosen- und Bergbaustadt Sangerhausen ansässig und hat sich in dieser Zeit zu einem wichtigen Arbeitgeber und Wirtschaftsfaktor in der Region Mansfeld-Südharz entwickelt. Verständlich, dass das Jubiläum in gebührendem Rahmen im und am Bergbau-Erlebniszentrum Röhrigschacht Wettelrode gefeiert wurde. Wer wollte, konnte den Kupferschiefer-Abbau unter Tage besichtigen. Über Tage ließen Niederlassungsleiter Uwe Feistkorn und der Vorstandsvorsitzende Ralf Schär das Vierteljahrhundert reger Bautätigkeiten Revue passieren und bedankten sich für die geleistete Arbeit. Mit Silvan Goldschmidt, Remo Schmidt und Friedrich Weber zeichneten sie einige langjährige Mitarbeiter aus, die quasi vom ersten Tag an zur positiven wirtschaftlichen Entwicklung von Bickhardt Bau maßgeblich mit beigetragen haben. Zudem gab es ein Treffen mit den



# Welcome on board

Niederlassung Rhein-Main in Frankfurt besteht seit zehn Jahren



10 Jahre Niederlassung Rhein-Main

ehemaligen Niederlassungsleitern Ralf Blankenbach und Olaf Schmidt.

## Nightcruise zur Skyline

Auch in der Niederlassung Rhein-Main wurde im vergangenen Spätsommer kräftig gefeiert: Von den bescheidenen Anfängen in einem kleinen Büro in Kriftel hat sich die Bickhardt Bau-Zweigstelle zu einer Niederlassung mit der vielleicht rasantesten Entwicklung gemausert. Mitten am Puls der boomenden Rhein-Main-Region sieht sich das junge Team um Niederlassungsleiter Enrico Kretsch und seinem Stellvertreter Patrick Antenbrink, nachdem so manche Klippe umschifft wurde, in einem interessanten Tätigkeitsraum gut aufgestellt. In seiner Festrede ließ Enrico Kretsch einige Highlights Revue passieren und versprach auch für die kommenden Jahre „Volldampf voraus“. Dass dabei seine Wortwahl auf zahlreiche Begriffe und Wortbilder fielen, die der Seefahrt zuzuordnen sind, kam nicht von ungefähr. Schließlich wurde auf einem Ausflugs-Partydampfer gefeiert, der direkt am Kai hinter der Niederlassung im Osthafen festgemacht hatte und zu zwei Cruises ablegte. Nachmittags ging es zunächst den Main hinauf Richtung Hanau, bevor der Party-Kreuzer dann abends zu einer Nightcruise Richtung beleuchtete Frankfurter City-Skyline ablegte.

Wir haben eine kleine Auswahl an Momentaufnahmen von beiden Feierlichkeiten zusammengestellt, an denen Mitarbeiter aus den Niederlassungen und der Zentrale, ARGE-Partner, Geschäftsfreunde und Vertreter von Behörden, Planungsbüros sowie zahlreiche weitere Gäste mit an Bord waren. Ab hier sprechen die Bilder.





In einer Feierstunde der IHK Frankfurt wurde David Hänel zum Ausbildungsbotschafter für den Beruf des Straßenbauers ernannt.

## Azubi-Botschafter für den Straßenbau

Sie bringen den Schülern die Ausbildungsberufe näher

**W**er könnte Schülerinnen und Schülern besser einen Ausbildungsberuf näher bringen als die Auszubildenden selbst? So authentisch und praxisnah wohl niemand, denn durch den geringen Altersunterschied wissen die Azubis am besten, was für die Schüler bei einer Berufswahl wichtig ist. Sie können eins zu eins von ihren Erfahrungen in der dualen Ausbildung berichten und werden zudem als besonders glaubwürdig wahrgenommen.

Aus diesen Gründen hat die IHK Frankfurt kürzlich 13 Ausbildungsbotschafter ernannt, die ihre Berufe an Schulen vorstellen sollen. Einer von ihnen ist David Hänel, der zurzeit eine Ausbildung zum Straßenbauer in der Niederlassung Rhein-Main in Frankfurt absolviert.

Die beteiligten Unternehmen bereiten die Ausbildungsbotschafter inhaltlich vor und stellen sie für ihre Aufgaben frei. Die IHK koordiniert dann die Einsätze in den Schulen und vermittelt den Azubis in extra Schulungen das Handwerkzeug in Sachen Kommunikation, Präsentation und Moderation.

Die enge Zusammenarbeit zwischen Unternehmen und der IHK macht die Initiative zu etwas Besonderem. Auch andere Industrie- und Handelskammern haben deshalb Azubi-Botschafter im Einsatz.

Wenn Du also auch Interesse hast, Azubi-Botschafter zu werden, dann melde Dich bitte bei unserem zuständigen Mitarbeiter fürs Personalwesen:

**Christian Heumüller**  
Tel. 06625/88167  
Christian.Heumueller@bickhardt-bau.de

## JAV mit neuer Führung

**T**urnusmäßig haben die Auszubildenden und jungen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer unter 25 Jahren Ende November 2018 ihre Vertretung gewählt. Neue Vorsitzende der Jugend- und Auszubildendenver-



Lea Schneider



Noah Moritz Heimroth

tretung (JAV) der Bickhardt Bau AG ist Lea Schneider. Zum Stellvertreter der ausgelernten Vermessungstechnikerin wurde der Duale Student Noah Moritz Heimroth gewählt. Das Amt der Schriftführerin übernimmt die Industrie-

kauffrau Sarah Hofmann.

Das Gremium wird komplettiert durch die beiden kaufmännischen Auszubildenden Alicia Fälber und Elena Bock. Die JAV ist für die nächsten zwei Jahre gewählt.



Sarah Hofmann



Alicia Fälber



Elena Bock



JAV-BB@bickhardt-bau.de



## Schautafeln für das EBL-Bildungszentrum Frankfurt

Etwas Farbe haben die Auszubildenden von Bickhardt Bau in die Lehrbauhalle des EBL-Bildungszentrums am Poloplatz in Frankfurt gebracht: An den Klinkerwänden hängen seit geraumer Zeit sechs große Schautafeln, die verschiedene Pflasterverbände zeigen und zur Veranschaulichung von Verlegemustern dienen. Der für die Ausbildung in der Niederlassung Rhein-Main zuständige Schachtmeister Martin Richter (stehend, Dritter von rechts) hatte die Idee zusammen mit EBL-Ausbilder Edgar Hönig (stehend Zweiter von rechts) entwickelt. Geschäftsbereichsleiter Enrico Kretsch (rechts) erklärte sich bereit, die Kosten zu übernehmen. An der Übergabe der Schautafeln nahmen auch EBL-Ausbilder Stefan Asarow (links) und die stellvertretende Zentrumsleiterin Katharina Skrandies (Mitte) sowie die Auszubildenden des zweiten Lehrjahres teil. Das sind von links nach rechts: Matthias Oestreich, David Hänel, Romodan Mussa Tahir und Jannik Auth.

## Einer mit Bock und Talent

Jannik Auth als Bester seines Ausbildungsjahrgangs im BBO Fulda ausgezeichnet

**D**aumen hoch für den Jahrgangsbesten am Bildungszentrum Bau Osthessen (BBO) in Fulda: Jannick Auth aus der Niederlassung Fulda zeigte in seinem ersten Ausbildungsjahr Top-Leistungen und wurde vom BBO Fulda mit einer Urkunde ausgezeichnet. Volker Bagus, Einsatzleiter der Niederlassung Fulda, überreichte dem angehenden Straßenbauer neben der Urkunde auch einen Geschenkgutschein der Firma als Anerkennung für seine überdurchschnittlichen Leistungen im 1. Ausbildungsjahr. Mittlerweile ist Jannik Auth mit seinen Azubi-Kollegen an das EBL-Bildungszentrum nach Frankfurt gewechselt, wo die überbetriebliche Ausbildung für das 2. Lehrjahr stattfindet.



Daumen hoch: Jannik Auth (links) und Volker Bagus aus der Niederlassung Fulda.



Aus dem Verkehr gezogen:  
Leitern, wie sie nicht mehr eingesetzt werden dürfen.  
Von links oben: 1) Fehlende Traverse und verbogene Sprosse, 2) verbogene Sprosse, 3) fehlende Schiebervorrichtung und defekte FüÙe, 4) gebrochener Holm, 5) verbogener Holm.

# Auf breiten FüÙen, damit niemand wegrutscht

Seit einem Jahr gelten neue Sicherheitsstandards für Leitern und Tritte

**W**er hoch hinaus will, kann tief fallen, besagt ein sehr viel bemühtes Sprichwort, in dem jedoch eine Menge Wahrheit steckt. Denn Stürze von Leitern und Tritten zählen mit weit über 20.000 meldepflichtigen Unfällen zu den häufigsten Unfallursachen in Arbeitsalltag. Jeder 15. Unfall dieser Art endet mit schwerwiegenden Folgen. Die Berufsgenossenschaft BAU hat deshalb gemeinsam mit anderen Berufsgenossenschaften und Versicherern an einer Überarbeitung der Leiternorm DIN EN 131 mitgewirkt. Die Novellierung ist seit Beginn des vergangenen Jahres in Kraft.

Da fast 90 Prozent aller Leiterunfälle, so hat die Expertenkommission ermittelt, auf eine mangelhafte Standsicherheit zurückfallen, soll die überarbeitete Norm vor allem dafür sorgen, dass diese Gefahrenquelle schon bei der Herstellung minimiert wird. Tragbare Anlegeleitern mit einer Länge von über **drei Metern** müssen nach der geänderten Norm eine größere Standbreite aufweisen. Diese Standverbreiterung kann entweder durch eine Quertraverse oder durch eine konische Bauweise erreicht werden.

Auch Mehrzweckleitern mit einem aufgesetzten Schiebeleiterteil, das länger als **drei Meter** ist, sind von der geänderten

Norm betroffen. Das Schiebeleiterteil darf nur von der Leiter trennbar sein, wenn es mit einer Traverse ausgestattet ist, die die neue Standbreiten-Anforderung erfüllt.

Darüber hinaus unterscheidet die DIN EN 131 jetzt zwischen Leitern für den **gewerblichen** und den **privaten** Gebrauch: Gewerblich oder professional steht für eine Leiter, die für den Gebrauch in der Arbeitswelt bestimmt und auf einen robusteren Einsatz hin geprüft ist. Non-professional bezeichnet Leitern für den privaten Bereich. Entsprechende Piktogramme machen diese Unterscheidung visuell deutlich.

Grundsätzlich sollten Beschäftigte bevor sie sich auf solchen Arbeitsmitteln in schwindelnde Höhen wagen, die Leitern und Tritte auf Funktionstüchtigkeit prüfen und darauf achten, dass die Leitern mit Quertraversen am Fuß ausgestattet und mit Prüfsiegeln versehen sind.

Für die **Prüfung** sind speziell geschulte Mitarbeiter unseres Hauses zuständig, die durch Ausbildung, Berufserfahrung und Schulung das Knowhow haben, den Zustand einer Leiter richtig beurteilen zu können.

### Weitere Informationen:

Sicherheitsfachkraft  
Dieter Eurich  
Tel.: 06625/88412





Punktlandung, die Vierte: Offensichtlich ein Dauerabonnement auf den dritten Platz beim Bad Hersfelder Lolls-Lauf hat das Team Bickhardt Bau I. Das vierte Jahr in Folge war die Mannschaft bestehend aus Lutz Bauer, Michael Hess, Stefan Rehn, Benjamin Steinert, Mario Stiebing und Philipp Stuckhardt das schnellste Team aus der Region und belegte den dritten Rang. Diesmal in einer Zeit von 44 Minuten und 30 Sekunden. Das gute Ergebnis kompletierte das Mixed-Team Bickhardt Bau II, das mit Andre Blattner, Sebastian Gonnermann, Juliane Müller-Bauer, Veselina Petrusheva, Kerstin Riedel und Tansel Sen an den Start ging und den 6. Platz erreichte.



Der Steinbruch Dornburg an der Saale und das angrenzende Thomas Zementwerk waren Ziele des jüngsten AzubiTages von Bickhardt Bau Thüringen. Einmal im Jahr treffen sich die jungen Auszubildenden aller Berufswege mit den Ausbildungsverantwortlichen zu einem gemeinsamen Ausflug, der ihnen abseits ihres angestammten Arbeitsalltags meist Einblicke in andere Bereiche der Baubranche bietet. Der Blick über den Tellerrand vermittelt neue Eindrücke, schärft das Allgemeinwissen und stärkt ganz nebenbei das Gemeinschaftsgefühl, da sich die jungen Kolleginnen und Kollegen näher kennenlernen.



Wieder einmal ein großes Herz haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Niederlassungen Fulda und Frankfurt bewiesen: Auf ihrer gemeinsamen Weihnachtsfeier haben sie 1125 Euro gesammelt und, das ist inzwischen schon gute Tradition, für einen karitativen Zweck in der Region gespendet. In diesem Jahr überreichten Niederlassungsleiter Uwe Glück (Zweiter von rechts) und Einsatzleiter Volker Bagus (links) den großen Spendenscheck an die Verantwortlichen vom Hospiz St. Elisabeth zu Fulda. Leiterin Dagmar Pfeffermann und Geschäftsführer Ansgar Erb. Das Hospiz Fulda ist eine Einrichtung für unheilbar kranke und sterbende Menschen, die dort in der letzten Phase ihres Lebens eine pflegerische, medizinische und seelsorgerische Rundum-Versorgung erfahren, um ihnen einen schmerzfreien und würdevollen Abschied vom Leben zu ermöglichen. Die Einrichtung ist auf Spenden angewiesen, da die laufenden Betriebskosten nur zu 95 Prozent von den Pflege- und Krankenkassen getragen werden. Den Rest muss der Träger selbst aufbringen. Die Spende von Bickhardt Bau wird zum Beispiel für die Anschaffung von vier Pflegebetten für die Hospizgäste dringend benötigt.



Dass er aus gutem Holz geschnitzt ist, dürfte wohl hinlänglich bekannt sein. Dass er gut mit Holz schnitzen kann, hingegen weniger. Schachtmeister Klaus Fladung hat diese beiden Mini-Bagger und den LKW aus Weichholz geschnitzt, um die beengten Verkehrsräume bei einer innerstädtischen Baumaßnahme besser veranschaulichen zu können. Die Miniaturmodelle fertigte er nämlich genau in dem Maßstab der Absteckpläne. Überzeugend sind auch die anderen Holzarbeiten, die Klaus Fladung in seiner Freizeit anfertigt: Das reicht von runden Aktenregalen bis hin zur Tischdeko für die Feier zum 10-jährigen Bestehen der Niederlassung Rhein-Main. Für letztere fräste er das BB-Logo mitsamt Jahreszahlen und Schriftzug in eine runde Holzscheibe.



# Anden, Asados und tote Hosen

Unser Dualer Student Friedrich Darimond erlebt ein Auslandsemester in Argentinien

**W**er hierzulande schon mal was von Mendoza gehört hat und dabei nicht zuerst an einen südamerikanischen Fußballspieler, sondern gleich an die Provinzhauptstadt in Argentinien denkt, der ist entweder ein profunder Kenner würzig-fruchtiger Rotweine oder aber Student an der Universität Kassel. Friedrich Darimond ist letzteres. Der 22-jährige Fliedener studiert Bauingenieurwesen und hat im vergangenen Sommer seine Ausbildung als Stahlbetonbauer innerhalb des dualen Studiums erfolgreich abgeschlossen. Seit August nimmt er an dem universitären Austauschprogramm I.DEAR (Ingenieure Deutschland-Argentinien) an der Kasseler Partner-Uni Universidad Nacional de Cuyo in Mendoza teil. „Ich gehöre zu den ersten drei Studenten aus Kassel, die an diesem Projekt teilnehmen. Es ist in meinem Studiengang eigentlich nicht üblich, ein Auslandssemester zu machen. Aber als dieses Projekt im vergangenen Jahr in einer Vorlesung vorgestellt wurde, hat es mich gleich so sehr interessiert, dass ich mich um einen Platz beworben habe“, berichtet Friedrich. Die Kurse, die er in Argentinien belegt, kann er sich anrechnen lassen, aber natürlich sind die Lehrinhalte nicht 1:1 deckungsgleich. Gemeinsam mit 15 anderen Austauschstudenten aus aller Welt wohnt Friedrich Darimond in einem großen Haus an einem Park in der Nähe der Uni. Ge-

sprochen wird ausschließlich spanisch. Das wiederum hilft im Uni-Alltag, denn in seinen Vorlesungen und Kursen stehen immer wieder kleinere Zwischenprüfungen und Hausarbeiten an – und die sind auf Spanisch. Bei allem Uni-Stress bleibt genügend Zeit Land und Leute näher kennenzulernen: „Ich spiele regelmäßig Fußball mit den Argentinern und bin mit Freunden viel in den Bergen zum Wandern unterwegs.“ Die Anden liegen praktisch um die Ecke. Santiago de Chile ist bedeutend näher als die im Osten des Landes gelegene Hauptstadt Buenos Aires. 14 Stunden dauert die Busfahrt von Mendoza in die Hauptstadt. Mit dem Flugzeug lässt sich die Reisezeit auf 90 Minuten verkürzen. Noch bis Ende Mai hat er Zeit, Land und Leute näher kennenzulernen. Vor-

allem steht in diesen Tagen sein mehrmonatiges Praktikum in einem Baubetrieb an. Quasi im Vorbeigehen hat er schon gravierende Unterschiede zur hochtechnisierten Baubranche in Deutschland festgestellt: „An den meisten Baustellen kann man sehen, dass zum Teil noch mit konventionellen Methoden gearbeitet wird. Die Schalungssysteme zum Beispiel sind noch eher herkömmlich und nicht so modern wie in Deutschland“, berichtet der 22-Jährige.

## Gelebte Grill-Kultur

Probleme mit der Eingewöhnung oder der Lebensart hatte er keine. Im Gegenteil: Sprichwörtlich auf den Geschmack gekommen ist er bei den „Asados“, einer landestypischen Grillmahlzeit mit gutem Fleisch, die so gut wie zu jeder Gelegenheit zelebriert wird. Und sicher wird sich auch die eine oder andere Gelegenheit ergeben haben, die regionalen Weine der Anbauggebiete rund um Mendoza kennenzulernen. Doch auch im entfernten Argentinien musste der Austauschstudent nicht gänzlich auf deutsche Kultur verzichten: So erlebte er das Gastspiel der Toten Hosen live in Buenos Aires. Dabei hätte er sich die Düsseldorfer Rockband, die sich in Argentinien einer sehr großen Popularität erfreut, auch direkt vor der Haustür anhören können: nein, nicht im Kasseler Auestadion, sondern in Mendoza. Dort spielten die alten Punkrocker nämlich das Auftaktkonzert ihrer Argentinien-Tour.



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