

Ausgabe 02/2013

Blickpunkt

Magazin für Mitarbeiter und Freunde

bickhardt bau



- Hoch im Norden: Die neue Niederlassung in **Lübeck**
- Gemeinsam gegen die **Flut**: Krisenmanagement am Deich
- Tunnelblick: Asphaltieren in den **Röhren**

- **Punktlandung** am Regionalflyghafen Kassel-Calden
- **Brückenneubau**: Es geht **rund** am Amöneburger Kreisel

Inhalt

- 04 Einbau von Niedrigtemperatur-Asphalt im Tunnel Neuhof**
Im Schein der Lichtkegel haben die Schwarzdeckenexperten von Bickhardt Bau Niedrigtemperatur-Asphalt im Tunnel Neuhof eingebaut.
- 06 Der Ring der Forschung wird erschlossen**
In Nachbarschaft des Helmholtzzentrums in Darmstadt hat Bickhardt Bau die innere Erschließung für eine Teilchenbeschleuniger-Anlage hergestellt.
- 08 Punktlandung in Kassel-Calden: Neuer Flughafen in Betrieb**
Termingerecht ist der neue Verkehrsflughafen Kassel-Calden an den Start gegangen. Wir blicken – aus der Vogelperspektive – auf die beeindruckenden Bauleistungen und andere wichtige Fakten.
- 12 Schneller durch Sachsen: Verbindung zwischen A 4 und A 72**
Mit der Verlegung der S 289 im Zwickauer Land zwischen Werdau und Neukirchen entsteht eine leistungsfähige Verbindung zwischen der A 4 und der A 72.
- 13 Deiche halten dicht: Hochwassereinsatz an der Weschnitz**
Die Hochwasserkatastrophe vom Mai hat erneut gezeigt, wie wichtig die Ertüchtigung der Deiche ist. In Biblis wurde ein teilrückgebauter Deich erfolgreich verteidigt.
- 15 Asphaltieren in der Röhre, Teil II: Rettungsstollen für ICE-Trasse**
Das Asphaltieren der Rettungsstollen für die ICE-Neubaustrecke im Thüringer Wald ist eine besondere Herausforderung für Facharbeiter und Maschinen.
- 17 Verbindung in Beton: Freie Fahrt auf der A 71**
Sachsen-Anhalt und Thüringen sind ein Stück näher zusammen gerückt. Auf der A 71 rollt der Verkehr zwischen dem Südharzdreieck und Heldringen.
- 18 Niederlassung Lübeck: Das Hoch im Norden**
Die Niederlassung Lübeck ist der jüngste Spross in der Bickhardt Bau-Familie. Von der Hansestadt aus werden die Baustellen im Norden betreut.
- 21 Autobahn A 72: Vierspurig von Chemnitz nach Leipzig**
Die Freigabe des Autobahnteilstücks der A 72 zwischen Rochlitz und Borna-Süd wurde als wichtigstes Straßenbauprojekt Sachsens gefeiert.
- 22 Abhilfe für das Nadelöhr in Schwäbisch Gmünd**
Die Arbeiten für die Ortsumgehung B 29 Schwäbisch Gmünd sind weit vorangeschritten: Die Tunnelrampen werden an das Straßennetz angebunden.
- 23 Ortsumgehung Dipperz: So schön geht's in die Rhön**
Die Niederlassung Fulda baut die 3,9 Kilometer lange Ortsumgehung B 458 Dipperz und sorgt damit für eine bessere Anbindung der Rhön an die Region Fulda.
- 24 Erst Abriss, dann Neubau am Amöneburger Kreisel**
Die marode Autobahnbrücke der A 671 über den Amöneburger Kreisel in Wiesbaden wird durch einen Neubau ersetzt.
- 26 Bagger in der Bahnhofshalle Stuttgart**
Stuttgart 21: In Vorbereitung auf den Umbau des Hauptbahnhofs zu einem Tiefbahnhof wird ein Querbahnsteig errichtet.
- 28 Die Mitarbeiter im Mittelpunkt**
Besuch auf dem Lehrbauhof für unsere Auszubildenden im Hochbau in Lauterbach, so viele Auszubildende wie noch nie und zwei Absolventen des Dualen Studiums im Bauingenieurwesen – Namen, Nachrichten und Momentaufnahmen aus der großen Bickhardt Bau-Familie.

Impressum

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

Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, liebe Freunde unseres Hauses,

„Na also, fliegt doch!“ So titelte die renommierteste Tageszeitung Deutschlands, die Frankfurter Allgemeine Zeitung, in einem ganzseitigen Sonderbericht am 26. März diesen Jahres über das größte Verkehrsinfrastrukturprojekt Nordhessens: „Kassel kann Flughafen“ und so nahm der neue Regionalflughafen Kassel-Calden pünktlich am 4. April mit einer offiziellen Eröffnungsfeier seinen Betrieb auf. Es ist nicht abgehoben, wenn wir sagen, dass die Mitarbeiter von Bickhardt Bau maßgeblichen Anteil an dem termingerechten take off hatten – um in der Sprache der Luftfahrt zu bleiben. Das anspruchsvolle Bauprojekt hat unsere dort tätigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie ihre ARGE-Partner zu baulichen Höchstleistungen beflügelt. Das was unsere Fachleute dort vollbracht haben ist aller Ehren wert.

Ohne allzu viele Worte zu verlieren, blicken wir auf einigen Seiten unserer neuen Ausgabe des **Blickpunkt Bickhardt Bau** auf eines der größten und anspruchsvollsten Bauprojekte in der über vier Jahrzehnte währenden Unternehmensgeschichte von Bickhardt Bau zurück. Dabei sollen ausgewählte Bilder und Zahlen die außergewöhnliche Bauleistung aller am Bau des Flughafens Kassel-Calden beteiligten Mitarbeiter dokumentieren. In etwas mehr als zwei Jahren Bauzeit ist auf der grünen Wiese eine zukunftsfähige Infrastruktur für die Luftfahrt in Nordhessen geschaffen worden. Jetzt können und müssen die Flieger kommen.

Wenn wir von Infrastruktur reden, dann wird der Vorstand der Bickhardt Bau AG nicht müde, immer wieder auf das Missverhältnis zwischen den zur Verfügung stehenden Geldern und dem erforderlichen Investitionsbedarf hinzuweisen. Vor allem im Bereich des kommunalen Straßenbaus gibt es einen Investitionsstau, den es dringend abzustellen gilt. Einer aktuellen Studie des Deutschen Institutes für Urbanistik (DifU) zufolge, sind die Investitionen der Städte und Gemeinden in den Straßen- und Verkehrswegebau in dem Zeitraum von 2011 auf 2012 um 15 Prozent gefallen. Der Investitionsrückstand beläuft sich laut Studie somit auf 33 Milliarden Euro. Eine Trendwende ist nicht in Sicht, da die Planungen der Kommunen für das laufende Jahr 2013 nur auf dem Vorjahresniveau liegen. Nicht besser sieht es bei den von Bund und Ländern betreuten Bauvorhaben aus. Das hat nicht nur Folgen für unsere Straßen und Brücken, die immer stärker einem Substanzverlust Preis gegeben werden, sondern für den gesamten Wirtschaftsstandort Deutschland.

Wie die Infrastruktur unseres Landes gestärkt werden kann, darüber geben die in dieser Ausgabe vorgestellten Bauprojekte eindrucksvoll Zeugnis. Während die Autobahnneubauprojekte an der A 71 am Südharzdreieck und an der A 72 zwischen Frohburg und Borna inzwischen für den Verkehr frei gegeben worden sind, steht die Verlegung der S 289 bei Werdau und Neukirchen im Zwickauer Land noch am Anfang. Bauen in Sachsen, das hat inzwischen lange Tradition bei Bickhardt Bau: Ende Mai wurde in der Niederlassung Meerane das 20-jährige Bestehen gebührend gefeiert. Desweiteren stellen wir Ihnen in dieser Ausgabe mit unserer neuen Niederlassung Lübeck und ihren ersten Bauprojekten den jüngsten Spross in der großen Bickhardt Bau-Familie vor.

Wir sind überzeugt, Ihnen auch diesmal wieder eine Ausgabe mit Lesenswertem aus unserer Unternehmensgruppe zu präsentieren und wünschen viel Spaß beim Lesen.

Herzlichst
Ihr Vorstand

Ralf Schär

Martin Geisendörfer

Frank Finster

Horst Müller



SPOTLIGHT

Asphalteinbau im Tunnel Neuhof

Hell erleuchtet sind die Lichtballons und Strahler an den Baumaschinen, Meter um Meter schiebt sich der Asphaltfertiger mit den Walzen im Schlepptau im Tunnel Neuhof vor. Nachdem der letzte Tunnelblock Ende Mai zwischen der Zollwegbrücke und dem neuen Bahnhofsparkplatz betoniert wurde, erfolgte im Juli der Einbau der Schwarzdecken. Dabei wurde so genannter Niedrigtemperatur-Asphalt eingesetzt. An der schweißtreibenden Arbeit in der 1620 Meter langen Tunnelröhre änderte dies freilich wenig. Der Lückenschluss an der A 66 rückt damit allerdings näher. Knapp fünfeinhalb Jahre nach dem Baubeginn im Frühjahr 2008 steht ein weiteres großes Infrastrukturprojekt in Hessen vor der Vollendung. Bis zur Verkehrsfreigabe dauert es allerdings noch: Belüftungs- und Sicherheitseinrichtungen müssen noch im Tunnel installiert werden.



Der Ring der Forschung

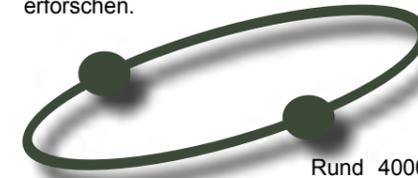


Bauen im Dienste der Forschung: Die Erschließungsarbeiten für die Teilchenbeschleuniger-Anlage in Darmstadt-Wixhausen laufen auf Hochtouren. Grader und Bagger sind im Einsatz, um das 20 Hektar große Areal zu erschließen. Die Visualisierung oben links zeigt die Anlage, wie sie ab 2018 in Betrieb gehen soll.

Im Bau von Rennstrecken für die Formel 1 hat sich Bickhardt Bau in den vergangenen Jahren einen weltweit anerkannt guten Ruf erarbeitet. Um deutlich höhere Geschwindigkeiten geht es bei der Umsetzung eines neuen Großprojekts für die Wissenschaft: Vor den Toren Darmstadts, in direkter Nachbarschaft des GSI-Helmholtzzentrum für Schwerionenforschung, entsteht in den nächsten fünf Jahren eine Teilchenbeschleuniger-Anlage.

Die Bickhardt Bau-Mitarbeiter ebnen dabei dem FAIR-Großprojekt sprichwörtlich den Weg. FAIR steht für Facility for Antiproton and Ion Research und bedeutet übersetzt: Anlage zur Forschung mit Antiprotonen und Ionen. Zum Auftrag der Bickhardt Bau AG gehört die Herstellung der inneren Baustraßen, um auf dem 20 Hektar großen Gelände eine reibungslose Bauabwicklung zu garantieren. Wesentlicher Bestandteil des FAIR Milliardenprojektes ist ein unterirdischer Tunnel für den Beschleuniger. Er hat einen Umfang von 1100 Metern. 500 tonnenschwere Magnete sorgen später dafür, dass Ionen in dem Tunnelring auf na-

hezu Lichtgeschwindigkeit beschleunigt werden können. An diesen Beschleuniger schließen sich zahlreiche ober- und unterirdische Gebäude mit Experimentieranlagen an. 3000 Wissenschaftler aus verschiedenen Ländern wollen dort ab 2018 mehr über die Entstehung des Universums und die Struktur von Materie erforschen.



Rund 4000 Meter asphaltierte Baustraßen mitsamt Entwässerung haben die Bickhardt Bau-Mitarbeiter hergestellt,

um das Baufeld vollständig zu erschließen und Zuwegungen zu den späteren Gebäuden herzustellen. In verschiedenen Bereichen des Areals haben sie zudem Baustelleneinrichtungsflächen aus Asphalt und Schotter angelegt. Dort werden Containerbüros für die Bauphase der verschiedenen Gebäude und Anlagen aufgestellt.

Um Platz für den Bodenaushub zu schaffen, haben die Bickhardt-Erdbauspezialisten auf benachbarten landwirtschaftlich genutzten Äckern temporäre Lagerflächen hergestellt. Die Besonderheit dabei: 28.000 Kubikmeter wertvoller Ackerboden mussten umgesetzt und zu Mieten profiliert werden, ohne diesen zu befahren oder zu verdichten. Bodenschutzmatten und Langarmbagger wurden deshalb dort eingesetzt. Die Flächen sollen nach Abschluss aller Bauarbeiten wieder landwirtschaftlich genutzt werden können.

Zum Auftrag gehört auch der Aufbau, Betrieb und Unterhaltung einer Reifenwaschanlage während der gesamten Bauzeit. In den nächsten fünf Jahren müssen darüber alle Lkw fahren, die vom Baugelände kommend das öffentliche Straßennetz nutzen wollen.

Der neue Verkehrsflughafen Kassel-Calden von oben

Ohne viele Worte, aber dafür mit umso mehr Fotos, Daten und Fakten stellen wir eines der größten Bauprojekte in der über vier Jahrzehnte währenden Unternehmensgeschichte von Bickhardt Bau vor. Vom ersten Spatenstich bis zur Inbetriebnahme mit der Punktlandung des ersten Airbus der Germania-Fluglinie vergingen gerade einmal zwei Jahre und ein Monat. In dieser Zeit wurden sprichwörtlich Berge versetzt und auf der grünen Wiese ein moderner Verkehrsflughafen mit entsprechender Infrastruktur gebaut. Auf den nächsten Seiten blicken wir auf die wichtigsten Bauleistungen. Einen ersten Überblick gibt dieses Luftbild mit Erläuterungen. Das Foto entstand im Juli 2013.

Für die Reinigung von enteisungsmittelhaltigem Oberflächenwasser entstehen drei Regenrückhaltebecken mit einem Gesamtvolumen von 30.000 m³ und zwei Bodenfilter mit einer Gesamtfläche von 5600 m² mit den dazugehörigen Verteiler-, Betriebs- und Pumpenbauwerken.

Der Tower: Das 35 Meter hohe Gebäude wurde mit einer Kletterschalung errichtet. Die 25 Tonnen schwere Glaskanzel wurde mit einem Kran aufgesetzt.

Parallel-Rollbahn und Taxiways in Asphalt. Zusammen mit der Startbahn beträgt die gesamte asphaltierte Fläche 200.000 m².

Die asphaltierte Start- und Landebahn ist 2500 Meter lang und 45 Meter breit.

Die Feuerwache mit Betriebswerkstätten hat drei Geschosse und 1400 m² Grundfläche.

Für die Fluggäste wurden 860 Besucher-Parkplätze angelegt.

Die Vorfelder und Stellflächen wurden in Betonbauweise hergestellt. Gesamte Fläche: 100.000 m².

Terminal: Das Abfluggebäude ist der einzige Terminal Deutschlands mit einer Holzdecke.

Infopoint: Das (Bau-) Geschehen kann von dort aus seit Sommer 2011 beobachtet werden.

Start- und Landebahn des alten Flugplatzes.

Das Baucamp bestand aus bis zu 140 Büro-, Küchen-, Lager-, Werkstatt- und Wohn-Containern. Für 200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter war es zwei Jahre lang der Arbeitsmittelpunkt.

3100 Meter Zufahrtsstraßen mit zwei Kreiseln binden den Flughafen mitsamt Gewerbeflächen an die Bundesstraße 7 an.

© B.F.P. Hans Haas



Auf Europas größter Erdbaustelle wurden insgesamt 6,2 Mio Kubikmeter Boden bewegt.



100.000 m² Vorfelder und Stellflächen wurden in Betonbauweise hergestellt.



200.000 m² Start- und Landebahn, Parallel-Rollbahn und Taxiways wurden asphaltiert.



Der erste Spatenstich erfolgte am 10. März 2011 mit Hessens Finanzminister Thomas Schäfer.



Fertigstellung des 1. Bauabschnitts: Fristgerecht zum 1. Dezember 2011 wurden 1,5 Mio. m² Planum hergestellt.



Richtfest am 1. Juni 2012.



Take off am 4. April 2013: Erster Airbus der Germania landet.



29.000 m Rüttelstopfsäulen wurden hergestellt, insgesamt 3,1 Mio Kubikmeter Boden verbessert.



Die Fahrzeuge und Maschinen benötigten bis zu 45.000 Liter Diesel täglich.



Beginn des Hochbaus im Oktober 2011 für Tower, Terminal, Feuerwache und Multifunktionsgebäude.

11 km Schlitzrinnen aus Beton wurden verlegt.



3 Mobile Mischanlagen – hier die Asphaltmischanlage – versorgen die Einbauteams und ihre Fertiger mit Asphalt, Beton und HGT-Material.



Für die Entwässerung sorgen 38.500 m Rohrleitungen mit Durchmessern von DN 160 bis DN 1400 und 550 Schächte.



Das Bauleitungsteam mit dem Vorstandsvorsitzenden Ralf Schär (Mitte) bei der feierlichen Eröffnung.

Schneller durch Sachsen

Bickhardt Bau Thüringen verbessert Verkehrsinfrastruktur im Raum Zwickau

Im Großraum Zwickau entsteht zwischen der Autobahn A 4 im Norden und der A 72 im Süden eine leistungsfähige Verbindung: Die S 289 wird im Bereich von Werdau und Neukirchen als Ortsumgehung neu gebaut. Federführend in beiden Bauabschnitten ist Bickhardt Bau Thüringen.



Es ist ein bedeutendes Stück Verkehrsinfrastruktur in Sachsen, das auf den Weg gebracht worden ist: Nach dem offiziellen Spatenstich mit Ministerehren Mitte April ist der Erdbau für die Verlegung der S 289 zwischen Werdau und Neukirchen inzwischen in vollem Gange.

In zwei Bauabschnitten (Verlegung nördlich Werdau, Verlegung Neukirchen) wird auf einer Gesamtlänge von rund 7,5 Kilometern die neue Westtrasse als wichtige Verbindung zwischen der Autobahn A4 im Norden und der A 72 im Süden hergestellt. Bislang quälen sich die Fahrzeuge durch Werdau, Langenhessen und Neukirchen bis nach Crimmitschau. Die neue Strecke soll die Ortschaften spürbar entlasten. Den Zuschlag für die 2,8 Kilometer langen Streckenbauarbeiten S 289 nördlich Werdau hat Bickhardt Bau Thüringen erhalten. Die Trasse verläuft parallel zum Bahndamm der Linie Zwickau – Leipzig und bindet im Bereich der Ronneburger Stra-

ße in Werdau an das bereits ausgebaute Teilstück der S 289 an.

Zum Auftrag gehört auch die Verlegung von 7,6 Kilometern Entwässerungs-



ungs- und Sickerrohrleitungen, 120 Kontrollschächten sowie der Bau von fünf Regenrückhaltebecken und eines

3000 Meter langen Wirtschafts- und Radweges.

Im zweiten Bauabschnitt (Verlegung Neukirchen) werden die Mitarbeiter des Thüringer Tochterunternehmens von den Brücken- und Ingenieurbauern der Bickhardt Bau AG unterstützt, die in dem Streckenabschnitt zwei Bauwerke errichten. Die Talbrücken haben eine Länge von 72 beziehungsweise 125 Metern. Die Experten vom Spezialtiefbau haben inzwischen für die Gründung der Bauwerke 80 Bohrpfähle mit einem Durchmesser DN 900 bis zu 15 Meter tief ins Erdreich eingebracht.

Im Bereich des 2,2 Kilometer langen Einschnitts (die übrige Strecke wurde gesondert vergeben) müssen 800.000 Tonnen Boden gelöst, geladen und abtransportiert werden. An den größten Einschnitten müssen die Bagger das Gelände zehn Meter tief abtragen. Erst dann erfolgt der frostsichere Oberbau in einer Breite von 11 bzw. 14,5 Metern. Zudem werden 3,5 Kilometer Wirtschaftswege und zwei Regenrückhaltebecken hergestellt.

Deiche halten dicht

Eigentlich ist die Weschnitz ein ruhiger, gemächlicher Zufluss des Rheins, Ende Mai jedoch stiegen infolge der langanhaltenden Regenfälle die Pegel des Rheines soweit, dass das Wasser in die Weschnitz zurückgedrückt wurde. Die Deiche des Flusses wurden dabei auf eine harte Probe gestellt. Im Bereich der Ortslage von Biblis hatten die Bickhardt Bau-Mitarbeiter bereits den Deich ertüchtigt, begrünt und einen Verteidigungsweg asphaltiert. Oberhalb der Bahnbrücken allerdings waren sie gerade dabei, den Deich rückzuverlegen. Die dramatischen Ereignisse dieser Tage sind auf der folgenden Seite nachzulesen. Unser Foto entstand einige Tage nachdem sich die Hochwassersituation wieder etwas entspannt hatte. ▶▶



Die Jahrhundertflut von 2002 war noch allzu gegenwärtig in Erinnerung, da wurden Ende Mai/Anfang Juni diesen Jahres weite Teile des Landes entlang der Elbe, Donau, Inn, Saale und Mulde erneut von Hochwasser und Flutwellen heimgesucht. Hochwasser-Brennpunkt in Hessen waren die Weschnitz-Deiche bei Biblis. Dort ertüchtigen die Mitarbeiter der Bickhardt Bau Niederlassung Rhein-Main mit ihren ARGE-Partnern die Deichlinie auf einer Länge von acht Kilometern.

Erfolgreiches Krisenmanagement an den Weschnitz-Deichen bei Biblis

Gemeinsam gegen die Flut

Seit knapp eineinhalb Jahren arbeiten die Mitarbeiter auf dem rechten Weschnitzufer an der Ertüchtigung der Deiche, damit diese einem schlimmsten anzunehmenden Ernstfall standhalten, wie er nur alle 200 Jahre auftritt. Sie haben bereits den Abschnitt, der direkt an die Wohnbebauung von Biblis anschließt mit Spundwand, Nutria-Schutz und Deichbefestigungsweg fertiggestellt. Doch Ende Mai stiegen die Pegel des Rheines in Folge der langanhaltenden Regenfälle unaufröhlich und drückten das Wasser in die Weschnitz – genau zu einem Zeitpunkt, als die Bickhardt Bau Mitarbeiter in dem Bauabschnitt zwischen zwei Bahnlinien, auf einer Länge von rund 650 Metern den Oberboden abgetragen, den bestehenden Deich rückverlegt und damit begonnen haben, am Deichfuß einen Nutria-Schutz aus Wasserbausteinen einzubauen.

„In enger Abstimmung mit der Deichmeisterei haben wir dann am 28. Mai eine Havarieschüttung vorgenommen und mit Kies gefüllte Gabionenkörbe aufgestellt.“ erinnert sich Bauleiter Andre Reith an die Ereignisse. „Es gab praktisch keine Fließgeschwindigkeit mehr in der Weschnitz. Stattdessen stiegen die Pegel stündlich um einen Zentimeter, bis schließlich mit 7,07 Metern der Höchststand erreicht wurde.“ In diesen drama-

tischen Stunden zwischen Freitagmittag, 30. Mai, und Montagfrüh, 3. Juni, waren alle verfügbaren Baumaschinen pausenlos im Einsatz. In Zusammenarbeit mit den Helfern der örtlichen Feuerwehren, des Roten Kreuzes, des Technischen Hilfswerkes und freiwilligen Helfern wurden insgesamt 75.000 Sandsäcke verbaut, um die hergestellte Havarieschüttung zunächst um 60 und schließlich auf 80 Zentimeter zu erhöhen.

Der Einsatz war erfolgreich, wie der Leiter der Niederlassung Rhein-Main, Enrico Kretsch, in seiner kurzen Ansprache später während eines Helferfestes Anfang Juli bilanziert: „Durch das umsichtige Handeln Ihrer Führung und das tatkräftige Zupacken von Ihnen allen wurde



Mit einem Helferfest bedankte sich die ARGE für die Unterstützung im Kampf gegen das Hochwasser.

verhindert, dass das Hochwasser bei den hiesigen Anrainern Schaden verursachte. Insofern können wir alle froh sein, dass wir hier von solch einer Katastrophe wie in Passau, Regensburg, Dresden und vielen anderen Städten und Gemeinden verschont geblieben sind. Sie alle dürfen stolz darauf sein, dass die Deichverteidigung erfolgreich war und mit Fug und Recht behaupten, dass Sie Teil einer außerordentlichen Leistung waren. Ohne Ihre Hilfe hätte die ARGE die Deichverteidigung nicht stemmen können.“ Die ARGE hatte alle freiwilligen Helfer zu einem kleinen Fest in das Bau-Camp in Biblis eingeladen, um Danke zu sagen und in geselliger Runde das Geschehene noch einmal Revue passieren zu lassen.

Die Hochwasserkatastrophe hat erneut gezeigt, wie wichtig es ist, auch im Binnenland entlang der Flüsse die Deiche zu ertüchtigen, Überschwemmungsgebiete zu schaffen und Polder anzulegen, um dem Wasser genügend Raum zu geben. Schließlich hat auch die Flutung der Weschnitz-Polder bei Lorsch mit dazu beigetragen, die Situation in Biblis zu entschärfen.



Aktuelle Bauprojekte

Asphaltieren in der Röhre

Bewegungsfreiheit sieht anders aus: Das Asphaltieren der Rettungsstollen des Blessbergstunnels an der ICE-Neubaustrecke Ebensfeld – Erfurt stellt die Mitarbeiter und ihre Maschinen vor ganz besondere Anforderungen. Der Blickpunkt blickte in die Röhre.

Während vor den Tunnelportalen noch die letzten Schneeberge dem anrückenden Frühling im Thüringer Wald trotzen, herrschten im Parallel-Stollen des Blessberg-Tunnel bereits hochsommerliche Temperaturen. Grund dafür waren die Asphaltierungsarbeiten in der Tunnelröhre. Obwohl dabei Niedrigtemperaturasphalt eingesetzt wurde, hielt sich die ausstrahlende Wärme des Mischgutes noch lange in der engen

Tunnelröhre.

Eng war es vor allem für den Asphaltfertiger: Bei einer lichten Höhe von knapp vier Metern passte die Bickhardt Baumaschine so eben hinein. Vom Rand des Verdecks bis zur runden Betonwand waren es nur knapp 20 Zentimeter. Das verlangte sowohl höchste Konzentration vom Fahrer – bei zu starker seitlicher Lenkbewegung hätte er mit dem Verdeck die Betonrundung touchiert – als auch Speziallösungen in der Materialzufuhr.

Die Beschickung des Fertigers erfolgte mit speziellen LKW. Diese können

Spezial-Lkw im Dauereinsatz: Abschieben statt Abkippen

dank einer hydraulischen Vorrichtung das Mischgut nach hinten abschieben. Ein Abkippen mit herkömmlichen Vierachsern war aufgrund der niedrigen Tunnelhöhe nicht möglich. Drei dieser Spezial-Lkw waren im Dauereinsatz und versorgten die Einbaustelle im Tunnel

ICE-Neubaustrecke Blessbergstrecke: Mit 130 Grad durch die Enge

im Schnitt mit 600 Tonnen Asphalt täglich. Um die Wege für die Mietfahrzeuge so kurz wie möglich zu halten und den Umlauf der Lieferantenfahrzeuge zu optimieren, hatten die Bickhardt Bau-Mitarbeiter in der Nähe des Tunnelportals eine Übergaberampe hergestellt. Dort wurde der Niedrigtemperaturasphalt von den Sattelzügen, die aus dem Mischwerk kamen, mit einem großen Radlader auf die Abschiebewagen umgeladen.

Besondere Vorgaben musste das Bickhardt Bau-Team am Blessberg auch hinsichtlich des Emissionsschutzes erfüllen: Für den Einsatz im Tunnel waren Fertiger und Walzenzüge mit besonderen Rußpartikelfiltern ausgerüstet worden, um die Emissionen so gering wie möglich zu halten. Ein kräftiges mobiles Lüftungsgebläse sorgte zudem mit Windgeschwindigkeiten von rund 6 Metern pro Sekunde für ausreichende Ventilation in der schmalen Röhre.

Auch der Einbau von Niedrigtemperatur-Asphalt, der in diesem Tunnelabschnitt der Schnellbahn-Neu- ▶▶

K 12n Ortsumgehung Balve

Verkehr rollt durch den Trog

Einen Monat früher als geplant ist die Ortsumgehung K12n Balve-Garbeck für den Verkehr frei gegeben worden. Dabei mussten sich die Verkehrswegebauer durch massiven Fels hindurcharbeiten.

Welchen Stellenwert das Bauprojekt in der Bevölkerung der kleinen Sauerland-Stadt im Märkischen Kreis genießt, das wurde während der feierlichen Verkehrsfreigabe am 5. Juli allzu deutlich: Rund 400 Bürgerinnen und Bürger aus Garbeck und Balve wanderten, radelten oder fuhren im Schrittempo über den 900 Meter langen Streckenabschnitt. Vor dem kleinen Volksfest lagen allerdings fast 40 Jahre Planung – so lange gehen die Ideen und Wünsche nach der Verlagerung des Verkehrs aus der

Ortslage hinaus zurück – und harte Arbeit der Bickhardt Bau-Mitarbeiter, die seit April 2012 sprichwörtlich Berge versetzt haben.

Einschnittsbereiche mit bis zu 14 Metern Tiefe und Fels der Bodenklasse 7 stellten höchste Anforderungen an die Verkehrswegebauer und ihre Maschinen. 100.000 Kubikmeter Boden haben sie dabei bewegt: Gut ein Drittel davon war schwerer Fels. Eine weitere Besonderheit dieser Ortsumgehung ist ein 270 Meter langes Trogbauwerk aus wasserundurchlässigem Beton. Die Bickhardt-Ingenieurbauer haben es gebaut. In der u-förmigen Stahlbetonkonstruktion wird die neue Straße unter der bestehenden Bahnlinie Fröndenberg – Neuenrade hindurch geführt. Bodenplatten von einer Dicke bis zu 2,20 Metern sollen einen Auftrieb durch aufsteigendes Grundwasser verhindern. Zudem ist ein Pumpwerk mit Regenrückhaltebecken hergestellt worden, um die Straße zu entwässern und die benachbarte Hönne bei Hochwasser in den Griff zu bekommen.



Asphaltierungsarbeiten im 270 Meter langen Trogbauwerk der K12n bei Balve.

Erinnerungsfoto für das Bickhardt Bau-Unternehmensalbum: Das Team vom Asphaltbau und die Bauleitung stellte sich nach dem Einbau dem Fotografen.

Asphalt unter Tage

baustrecke zwischen Ebenfeld im Süden und Erfurt im Norden eingebaut wurde, trug dazu bei, dass die Emissions-Grenzwerte eingehalten wurden. Der bituminöse Baustoff wird mit einer Temperatur von circa 130 Grad eingebaut. Das sind etwa 30 bis 40 Grad weniger als beim herkömmlichen Asphaltbau. Durch die niedrigere Temperatur ist die Emmission von Aerosolen deutlich vermindert. Spezielle Zuschlagstoffe sorgen dafür, dass das Material dennoch ohne Qualitätsverluste eingebaut und verdichtet werden kann. Für den nötigen Druck von oben sorgten dabei auch zwei kleinere Walzen, die sonst etwa beim Radwegbau eingesetzt werden.

Rund 5,5 Kilometer Rettungs- und Schrägstollen haben die Bickhardt Bau-Schwarzdeckenexperten auf diese Art und Weise im Blessberg und Goldberg asphaltiert. Damit tragen die Mitarbeiter zum Sicherheitskonzept des mit 8314 Metern längsten von 22 Eisenbahntunneln der Neubaustrecke Ebenfeld – Erfurt bei. Die Stollen führen über acht Notausgänge zu Rettungsplätzen mit Hubschrauberlandplätzen und Anbindungen an das Straßennetz.

Der Blessbergtunnel wird nach seiner Fertigstellung die drittlängste zweigleisige Fernbahn-Tunnelröhre in Deutschland sein. Für die Asphaltkolonne standen nach der Fertigstellung der Notausgänge und Parallelstollen im Blessberg und Goldbergtunnel auch noch die Asphaltierung der Rettungsstollen im Silberbergtunnel an. 3,8 der insgesamt 4,5 Kilometer waren bis Ende August in engen Tunnelröhren fertiggestellt worden.

Autobahnbau

Verbindung in Beton

Verkehrsfreigabe an der A 71 Südharzdreieck

Sachsen-Anhalt und Thüringen sind wieder ein Stück näher zusammengerückt: Seit April rollt der Verkehr auf der Autobahn A 71 zwischen dem Südharzdreieck A 38 und der Anschlussstelle Heldrungen.

bel, anlässlich der Verkehrsfreigabe des 18 Kilometer langen Abschnitts der A 71 zwischen dem Südharzdreieck im Norden und der Anschlussstelle Heldrungen im Süden. Das größere der beiden Bauabschnitte hatte die Arbeitsgemeinschaft Bickhardt Bau / Bickhardt Bau Thüringen in zweieinhalbjähriger Bauzeit hergestellt.

Eine bessere Erreichbarkeit der Wirtschaftszentren, wirtschaftliche Impulse für die Region und eine Entlastung für die Menschen in den Ortschaften entlang der alten Verbindungsstraße B 85 – diese Vorzüge betonten der Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Jan Mücke, Thüringens Minister für Bau, Landesentwicklung und Verkehr, Christian Carius, und dessen Kollege aus Sachsen-Anhalt, Thomas We-

In dem 9,2 Kilometer langen Abschnitt zwischen der A 38 und der Anschlussstelle Artern haben die Mitarbeiter 2,3 Millionen Kubikmeter Boden bewegt, 15 Kilometer Entwässerungsleitungen verlegt, 215.000 Quadratmeter Betonfahrbahn hergestellt sowie zehn der insgesamt 16 Brücken errichtet.

Da die Autobahn im Bereich Voigtstedt ein ehemaliges Braunkohleabbaugebiet quert, waren zudem aufwendige geotechnische Sicherungsmaßnahmen erforderlich: Hohlräume wurden verfüllt und eine 300 Meter lange Stahlbetonplatte hergestellt.

Hoch im Norden

Die Niederlassung Lübeck ist der jüngste Spross der Bickhardt Bau-Familie

Lübeck

Hansestadt Lübeck: Tor nach Skandinavien, Unesco Weltkulturerbe, Heimat der Nobelpreisträger Thomas Mann, Willy Brandt und Günter Grass, Herkunftsort des weltberühmten Marzipans und mittlerweile auch Sitz des jüngsten Sprosses der großen Bickhardt Bau Familie: Die Niederlassung Lübeck befindet sich im nördlichen Stadtteil Kücknitz an der Seelandstraße 14-16.

Hinter der postalischen Adresse verbirgt sich das TLZ-Dienstleistungsforum, ein moderner Bürokomplex, in dem sich junge, innovative Unternehmen angesiedelt haben. Vor dem Haupteingang weht weithin sichtbar die gelbe Bickhardt Bau-Fahne in der

immer wehenden baltischen Brise und weist den Weg in die angemietete Büroetage der Niederlassung. Von dort aus betreuen Niederlassungsleiter Thorsten Struck und sein Team die Bickhardt Baustellen im hohen Norden.

Als erster Auftrag der frisch gegründeten Niederlassung geht der Ausbau der B404 zur Autobahn

A21 zwischen Stolpe und Nettelau in die Bickhardt Bau-Historie ein. Auf einer Länge von zwei Kilometern entsteht der neue, vierspurige Autobahnabschnitt. Bislang endet die A21 etwa einen Kilometer nördlich der Anschlussstelle Wankendorf und verjüngt sich dort zur zweispurigen Bundesstraße B404. Damit der Verkehr während der Bauphase weiterhin zwischen dem Autobahnkreuz

Bargteheide und der Landeshauptstadt Kiel fließen kann, stellen die Bickhardt Bau-Mitarbeiter zunächst eine parallel verlaufende Gemeindeverbindungsstraße her. Erst wenn dieser 2300 Meter lange Bereich fertig ist, kann der Verkehr dorthin verlegt und der Bau der eigentlichen 30 Meter breiten Autobahn begonnen werden.

Eine Besonderheit der Baustelle liegt in der Erdbauweise: So wird der nicht tragende, bindige Boden nicht wie sonst meist üblich mit Kalk verbessert, sondern ausgetauscht und durch Sand ersetzt. Drei Umschlagplätze sind deshalb entlang des Baufeldes eingerichtet worden: Sattelzüge liefern den Sand aus nahegelegenen Kieswerken an. Dann wird dieser mit Radladern und Baggern auf die Anhänger der Schlepper geladen und zu den Einbaustellen gefahren. Diese Baustellenlogistik hat ihren triftigen Grund: Die Sattelzüge würden sich nämlich auf der Sandpiste festfahren. Zuvor wird jedoch der nicht tragfähige Boden ausgekoffert und abtransportiert. Das Material wird zu Lärmschutzwällen entlang der bestehenden Trasse aufgeschüttet. Rund 160.000 Kubikmeter Boden müssen so bewegt werden.

Eine regionale Besonderheit der Maßnahme stellen die Torflinsen dar, die sich überall im Trassenverlauf befinden und die ebenfalls ausgekoffert werden müssen. Nach Fertigstellung des Erdplanums wird eine 20 Zentimeter starke Vermörtelungsschicht hergestellt, bevor das Asphaltpaket eingebaut werden kann. 8000 Meter Rohrleitungen in verschiedenen Durchmessern sorgen für die nötige Entwässerung. Zum Auftrag gehört auch der Bau einer PWC-Rastan-

Der Eingang zur Niederlassung im Technikzentrum Lübeck (Fotos von oben nach unten). Derzeit läuft der Erdbau an der A 21 südlich von Kiel bei Stolpe und an der Ortsumgehung B4 in Kirchweyhe. Die untere Luftaufnahme mit Blickrichtung Süden gibt einen schönen Überblick auf die geänderte Streckenführung. Die wichtige Nord-Süd-Verbindung zwischen Lüneburg/Hamburg und Braunschweig/Wolfsburg wird künftig östlich an dem Uelzener Vorort vorbeigeführt.



Lübeck: Hoch im Norden

Die A21 zwischen Stolpe und Nettelau aus der Vogelperspektive: Erst wenn die Gemeindeverbindungsstraße – hier am linken Bildrand als bräunliche Sandspur – für den Verkehr freigegeben ist, kann der eigentliche Ausbau der B 404 zur Autobahn 21 erfolgen. Die Verjüngung von vier auf zwei Fahrspuren ist aus der Luft besonders gut zu erkennen.

lage mit Stellplätzen für Pkw und LKW.

Das zweite Bauprojekt, das von Lübeck aus betreut wird, ist die Ortsumgehung B4 Kirchweyhe. Der Vorort der Heidestadt Uelzen leidet unter dem hohen Verkehrsaufkommen, das die B4 als eine wichtige überregionale Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Uelzen und den Oberzentren Hamburg und Braunschweig / Wolfsburg mit sich bringt. Die Einwohner müssen sich allerdings noch bis zur Fertigstellung der dreispurigen Ortsumgehung (2+1 Verkehr) im Juni 2014 gedulden. Unter Hochdruck stellen die Facharbeiter der ARGE Bickhardt Bau / Bickhardt Bau Thüringen derzeit gerade auf dem 2048 Meter langen Streckenabschnitt das Erdplanum her: 125.000 Kubikmeter Boden müssen gelöst, geladen, wieder eingebaut und teilweise entsorgt werden. Zugleich wird der Boden durch Einfräsen von Kalkzement abschnittsweise verbessert.

Für die nötige Entwässerung haben die Facharbeiter 2080 Meter Betonrohre DN 300 bis DN 700 sowie 3600 Meter Teilsickerrohre DN 200 und DN 300 verlegt und ein Regenrückhaltebecken hergestellt. Die zu asphaltierende Fahrbahnoberfläche ist 28.000 Quadratmeter groß. Das Asphaltpaket wird auf einer Zementverfestigung eingebaut. Die neue Strecke schließt an den bestehenden Verkehrskreis im Süden an, führt dann östlich an Kirchweyhe vorbei und mündet schließlich in die bestehende B4 wieder ein.

Niederlassungsleiter Thorsten Struck, Kenner der Bau-Szene in Norddeutschland und insbesondere Schleswig-Holsteins, sieht die Niederlassung strategisch gut positioniert inmitten reger Bautätigkeit in der näheren Zukunft: Weiterer Ausbau der A21 nach Kiel, Ausbau/Sanierung der A1 zwischen Hamburg und Lübeck, Neubau der A14 zwischen Schwerin und Magdeburg und eine neue Bahnanbindung nach Fehmarn abseits der Küstenorte – „Von diesem großen Kuchen werden wir uns das eine oder andere Stück sichern können“, erklärt Thorsten Struck.



Autobahnbau

Verkehrsfreigabe auf Sachsens wichtigstem Straßenbauprojekt

Vierspurig nach Leipzig

Die Freigabe des Autobahnteilstückes zwischen Rochlitz und Borna-Süd wurde Anfang August als wichtigstes Straßenbauprojekt Sachsens und längste Verkehrsfreigabe in 2013 gefeiert. Die Regionen Leipzig und Chemnitz sind damit ein Stück weiter zusammengewachsen.

Seit dem 9. August rollen die Fahrzeuge auch zwischen Frohburg und Borna-Süd. Mit dem Bau dieses sechs Kilometer langen Teilstückes ist die ARGE Bickhardt Bau / Bickhardt Bau Thüringen beauftragt worden. Im Sommer 2011 hatten die Verkehrswegebauer mit dem großflächigen Erdbau begonnen. Aus Lärmschutzgründen wurde die Gradienten in einigen Bereichen „tiefer gelegt“, in anderen Bereichen wurden Lärmschutzwälle profiliert. Über 550.000 Kubikmeter Boden haben die großen Bickhardt-Baummaschinen im Zuge der Baumaßnahme bewegt.

Weil die Trasse über ehemaliges Bergbaugelände führt, waren zudem umfangreiche Bodenverbesserungsmaßnahmen erforderlich. Zur Stabilisierung wurden 15.000 Quadratmeter Geogitter verlegt. Kalkstreuer und Fräsen waren ebenfalls im Einsatz, um den Untergrund tragfähig zu machen. 50.000 Kubikmeter Frostschutz- und Schottertragschichtmaterial sind fachgerecht eingebaut worden. Für die Entwässerung haben die Erdbauspezialisten 23.000 Meter Kanal bis Durchmesser DN 900 verlegt. Zudem haben sie drei Regenrückhaltebecken mit

einem Aushubvolumen von 38.000 Kubikmetern hergestellt. Eine Besonderheit der Maßnahme ist der Amphibienschutz: Insgesamt 4.400 Meter Leitschutzrichtungen aus Stahlblech wurden aufgestellt. So werden die Kriechtiere zu zehn Durchlässen geleitet, durch die sie sicher unter der Autobahn hindurchkriechen können.

Zum Auftrag der ARGE Bickhardt Bau gehörte auch die Herstellung von drei Brückenbauwerken und einem Wilddurchlass. Das größte dieser Bauwerke ist das BW 52, die Überführung im Bereich der Anschlussstelle Borna-Süd. Die 82 Meter lange Brücke ist ein Vierfeld-Bauwerk mit Einzelstützweiten bis 23,75 Metern. Die Bickhardt-Ingenieurbauer haben das flach gegründete Ingenieurbauwerk mit Schalungselementen vor Ort als einsteigigen Spannbetonplattenbalken ausgeführt. Eine Besonderheit ist der enge Radius: Die Brücke liegt im Grundriss in einem Radius von 83,75 Metern. Ihre gebogene Form, die an eine Sichel erinnert, ist für jeden Betrachter gut zu erkennen.

130.000 Quadratmeter asphaltier-

Die Oldtimer waren die ersten, die über die neue A 72 fahren durften.



te Fahrbahnoberfläche zwischen Frohburg und Borna sorgen dafür, dass die Verkehrsverbindung zwischen Leipzig im Norden und Chemnitz im Süden für die Verkehrsteilnehmer spürbar verbessert wurde. Neben der Verringerung der Fahrtzeit zwischen den 62 Kilometern voneinander entfernt liegenden Autobahnkreuzen Leipzig und Chemnitz werden auch die bis dato viel befahrenen Ortsdurchfahrten und Bundesstraßen wie die B 95 spürbar entlastet.

Lärmschutz erforderlich

Für Entlastung im Bereich des östlichen Stadtgebiets der Kreisstadt Borna sorgt zudem ein Lärmschutzwall, der sich nördlich an die Ausbaustrecke anschließt und separat vergeben wurde. Dort war der Streckenabschnitt bereits zuvor vierspurig ausgebaut und im August 2006 als Ortsumgehung B 95 unter Verkehr genommen worden. Mit der Höherstufung der B 95 zur A 72 ist der Bau eines Lärmschutzwalls erforderlich geworden. In Arbeitsgemeinschaft hat Bickhardt Bau Thüringen das Erdbauwerk hergestellt. Es ist 2.500 Meter lang und im Mittel 4 Meter hoch. 100.000 Kubikmeter Boden sind dort eingebaut worden.

In Vorbereitung auf den Neubau der A 72 im Bereich Borna – Rötha, Abschnitt 5.5.1, ist Bickhardt Bau Thüringen zudem mit dem 1. Grabungsschnitt für die Archäologischen Untersuchungen beauftragt worden. Auf dem 9.500 Meter langen Streckenabschnitt wurden entlang der Trassenachse drei parallel verlaufende, vier Meter breite Grabungsschnitte angelegt. Rund 300.000 Quadratmeter haben die Mobilbagger von Bickhardt Bau in diesem Abschnitt freigelegt.

Verkehrswegebau



Blick von einer Fußgängerbrücke zum Tunnelportal Ost (Foto links). Der kleinste Bagger der Unternehmensgruppe im Einsatz zwischen Lärmschutz- und Betongleitschutzwand. Die Maschine stellte ihre wahre Größe beim Verlegen von Kabelschutzrohren eindrucksvoll unter Beweis.

Abhilfe für das Nadelöhr

B 29 Schwäbisch Gmünd: Die Ortsumgehung führt unter der Stadt hindurch

Bauen unter laufendem Verkehr, insbesondere das Bauen an viel befahrenen Hauptverkehrsstraßen in Stadtgebieten stellt die Ausführenden vor besondere Aufgaben und Anforderungen: In Schwäbisch Gmünd sind die Mitarbeiter der Bickhardt Bau AG gleich an mehreren Stellen entlang der Bundesstraße 29 im Einsatz.

Anbindung vor dem Portal Ost auf einer Länge von rund 340 Metern mitsamt Kreuzungsbereich an die L 1075 in Richtung Herlikofen herstellen. Der Ausbau erfolgt unter laufendem Betrieb. Um einen zügigen Baufortschritt zu realisieren, sind deshalb halbseitige Sperrungen und eine Vielzahl von Änderungen in den Verkehrsführungen notwendig. Nicht weniger als 70 verkehrsrechtliche Anordnungen hat das Bauleitungsteam dabei bisher erstellt.

Im Zuge des so genannten Straßenbaus Ost sind insgesamt 15.000 Quadratmeter asphaltierte Fläche und 4900 Quadratmeter gepflasterte Fuß- und Radwege hergestellt worden. Darüber hinaus haben die Verkehrswegebauexperten in diesem Streckenabschnitt 11.000 Meter Kabelschutzrohre verlegt, um sämtliche Ampelanlagen, Beleuchtungs- und Verkehrsleiteinrichtungen

mit Versorgungs- und Steuerungskabeln auszustatten.

In der Vorbereitung auf diese Arbeiten haben die Mitarbeiter auch den Fluss Rems mehrfach umgelegt, um die nötige Baufreiheit zu erlangen.

Am westlichen Portal erfolgt ebenfalls die Anbindung der Tunnelrampen an das bestehende Straßennetz durch die Bickhardt Bau-Fachleute. Ein Großteil von ihnen war bereits beim Bau des Gmünder Einhorn-Tunnels tätig.

500.000 Kubikmeter Ausbruchmassen aus dem Einhorn-Tunnel

Von der Tunnel-Arge wurde Bickhardt Bau mit der Entsorgung der beim bergmännischen Vortrieb anfallenden Ausbruchmassen beauftragt. 500.000 Kubikmeter Erde und Gestein wurden beim Ausbau des 2230 Meter langen Tunnels – an den sich in beiden Richtungen jeweils ein Trogbauwerk anschließt – geladen, abtransportiert und deponiert. Zum Auftragsvolumen gehört auch die Asphaltierung der beiden Tunnelröhren: Insgesamt 25.000 Quadratmeter Asphaltoberfläche haben die Bickhardt Bau-Mitarbeiter hergestellt. Die Deckschicht wurde Ende Juni asphaltiert. Die Verkehrsfreigabe des Tunnels ist für Ende des Jahres geplant. Die Restarbeiten im Bereich Ost dauern dann noch an.



Am anderen Ende des Tunnels. Blick auf das westliche Portal.

Aus den Niederlassungen



So schön geht's in die Rhön

Niederlassung Fulda baut die Ortsumgehung B 458 Dipperz

Erst die Gabionenwand am Ortsausgang von Dipperz, jetzt der Bau der Ortsumgehung B 458: Die Mitarbeiter der Niederlassung Fulda sorgen für eine bessere Anbindung der Rhön an die Stadt Fulda und umgekehrt. Die Bundesstraße 458, die auch zur Wasserkuppe führt, hat seit der Grenzöffnung erheblich an Bedeutung gewonnen. Nicht wenige Berufstätige pendeln morgens aus der Rhön und den angrenzenden Gemeinden Thüringens nach Fulda ein und machen sich nach getaner Arbeit wieder auf den Heim-

weg. Vor allem im Bereich der Ortslage Dipperz führt das überdurchschnittliche hohe Verkehrsaufkommen zu einer erheblichen Belastung der Einwohner.

Im Auftrag von Hessen Mobil Fulda baut die Niederlassung Fulda die 3,9 Kilometer lange Ortsumgehung. Der große Erdbau ist inzwischen abgeschlossen: 91.600 Kubikmeter Boden wurden dabei bewegt. Zur Verbesserung der Tragfähigkeit wurde der Boden mit Kalkstreuer und Fräse qualifiziert verbessert. Für die nötige Entwässerung entlang der neuen Trasse, der Anschlussbereiche an die L 3258, K 51 und K 22 sowie der 2,1 Ki-

lometer langen Wirtschaftswege sorgen 11,3 Kilometer Mulden und Gräben, 4400 Meter Sickerrohrleitungen sowie 650 Meter Entwässerungsrohrleitungen DN 300 bis DN 1100.

Rund 26.000 Kubikmeter Frostschutzmaterial werden eingebaut bevor die Asphaltdecken hergestellt werden können. Ende 2014 soll der Verkehr über die neue Trasse rollen. In Vorbereitung auf diesen Bauabschnitt haben die Bickhardt Bau-Mitarbeiter bereits am Ortsausgang Dipperz eine 300 Meter lange Gabionenwand hergestellt. Sie ist an ihrer höchsten Stelle sechs Meter hoch.



Erst Abriss...

Am Amöneburger Kreisel in Wiesbaden geht es rund

Wie reife Früchtchen hängen die Betonbrocken am Bewehrungsstahl. In einer spektakulären Nachtaktion haben die kräftigen Zangen und Pressluft-hämmer der Abrissbagger der östlichen Fahrbahnhälfte der Autobahnbrücke A 671 über den Amöneburger Kreisel in Wiesbaden den Garaus gemacht. Übrig blieben rund 6000 Tonnen Stahl und Betontrümmer.



...dann

Neubau

Ingenieurbau

Insel im Verkehrsfluss: Unter laufendem Verkehr wird die Autobahnbrücke der A 671 über dem Amöneburger Kreisel in Wiesbaden erneuert.

Bauen unter beengten Platzverhältnissen. Die Mitarbeiter, die auf der Baustelle am Amöneburger Kreisel in Wiesbaden den Ersatzneubau der Autobahnbrücke A 671 errichten, wissen davon ein Lied zu singen: Mitten in ihrem Baufeld liegt ein Kreisverkehr, der permanent von Bussen, Sattelzügen und Pkw umkreist wird.

Vor allem im morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr reißt die Blechlawine nicht ab. Die kleine Verkehrsinsel mittendrin war die einzige geeignete Stellfläche für einen Turmdrehkran, um den Bereich der Brückenmitte zu erreichen. Dieser Standort allerdings macht eine Speziallösung für den Neubau erforderlich: Da sich der Turm des Obendrehers dort befindet, wo der Überbau hergestellt wird, wird der Überbau praktisch zunächst um den Lastenheber herum gebaut. Erst wenn der Kran nicht mehr benötigt wird und am Ende der Baumaßnahme abgebaut werden kann, wird die etwa fünf Quadratmeter große Lücke in der neuen Fahrbahnplatte geschlossen.

Vor allem die Zunahme des Schwer-

lastverkehrs hatte der in den 60iger Jahren erbauten Autobahnbrücke über den Amöneburger Kreisel so stark zugesetzt, dass ein Ersatzneubau erforderlich wurde. Im Auftrag von Hessen Mobil erneuert Bickhardt Bau in vier Phasen das 159 Meter lange Bauwerk unter laufendem Verkehr.

Vollsperrung nur bei Abriss

In der ersten Bauphase wurden zunächst die Querspannglieder in der Fahrbahnplatte des einteiligen, 29 Meter breiten Überbaus mittels Hochdruckwasserstrahlen (HDW) abschnittsweise freigelegt und gesichert. Parallel dazu stellten die Brückenbauer unter der westlichen Fahrbahnhälfte zusätzliche Stahlbetonstützen her, um den gesamten Fahrzeugverkehr im 3+0 Verkehr aufnehmen zu können. Nachdem der Überbau mit einem Längsschnitt zerteilt worden war, wurde schließlich die östliche Brückenhälfte unter Vollsperrung vom 26. bis 29. April abgerissen. In der spektakulären Nachtaktion wurde die viel befahrene Brücke mit schwerer Abbruchtechnik zerlegt. 6000 Tonnen Beton und Stahl des Überbaus fielen auf das vorher aufgeschüttete Kiesbett und wurden zum nahe gelegenen DBW- (Dyckerhoff Bickhardt Wiesbaden) Recyclingzentrum abtransportiert.

In der zweiten Phase brachten die Bickhardt-Spezialtiefbauer für die Gründung des Ersatzbauwerks zunächst 82 Bohrpfähle mit einem Durchmesser von

DN 1200 zwischen 22 und 44 Meter tief in das Erdreich ein. Darauf haben die Brückenbauer Widerlager und Stützpfiler errichtet. Weil das neue Ingenieurbauwerk mit einer Länge von 130 Metern gut 29 Meter kürzer als sein Vorgänger ist, wurden die beiden neuen Widerlager praktisch vor die alten gesetzt. Den Überbau stellen die Ingenieurbauer im Traggerüst her. Die Herstellung erfolgt in einer überhöhten Lage von 1,65 Metern, um während der Bauphase eine ausreichende lichte Höhe von 4,80 Metern unter der Brücke aufrechtzuerhalten. Der Überbau wird nach Fertigstellung mit Hilfe von Hydraulikpressen Zentimeter um Zentimeter abgesenkt. Erst wenn der Überbau in seiner Endlage ist, wird der mittlere Brückenpfeiler (auf der Verkehrsinsel) hergestellt. Der Bau der anderen beiden Pfeiler erfolgt zeitlich parallel zur Herstellung der Widerlager.

Den neuen östlichen Überbau wollen die Bickhardt Brückenbauer noch in diesem Jahr fertigstellen, damit der Verkehr auf diese Fahrbahnseite verlegt werden kann. Danach erfolgt der Abriss des westlichen Bestandsbauwerks in der dritten Bauphase. Anschließend beginnt der Bau des westlichen Brückenüberbaus, so dass voraussichtlich Ende 2014 auch dort der Verkehr wieder rollen kann. Damit wäre die Autobahn A 671 vom Mainspitz-Dreieck bis zur Anschlussstelle Mainzer Straße grundhaft erneuert worden.

Stuttgart 21: Vorbereitungen für die entscheidende Bauphase

Wer künftig mit der Bahn nach Stuttgart reist, der erreicht schneller sein Ziel: Die Zugeinfahrt in den Kopfbahnhof ist um 120 Meter kürzer als bisher. Grund dafür ist der Bau eines 163 Meter langen Querbahnsteiges, mit dem die Vorbereitungen für den Bau des Tiefbahnhofs vom Bahnbauprojekt Stuttgart 21 in die entscheidende Phase gehen.

Zwischen dem neuen Querbahnsteig und der Bahnhofshalle im so genannten Bonatzbau entsteht das Baufeld, das benötigt wird, um die Baugrube für den neuen Tiefbahnhof auszuheben.

Im Auftrag der DB Projektbau haben die Mitarbeiter der ARGE Bickhardt Bau/Hartung Bau Ende Mai damit begonnen, abschnittsweise die Prellböcke in Richtung Bad Cannstadt zu verlegen. Gleis für Gleis werden die Zugeinfahrten verkürzt und die Bahnsteige entsprechend umgebaut: Fundamente für die Stützkonstruktionen des Bahnhofdaches werden hergestellt, Hohlräume unter den Bahnsteigen fachgerecht verfüllt und verdichtet und eine Oberfläche in Asphaltbauweise hergestellt. Das alles geschieht unter laufendem Betrieb, d.h. die Gleis- und Tiefbauspezialisten sind mit ihren Baumaschinen teilweise in zwei Schichten rund um die Uhr im Einsatz, während die Bahnreisenden auf den benachbarten Bahnsteigen durch

Bagger in der Bahnhofshalle

große Hinweisbeschilderungen und zusätzliches Info-Personal zu ihren Zügen geleitet werden.

Der Bau des Querbahnsteiges erfolgt in insgesamt 13 Bauphasen: Begonnen haben die ARGE-Mitarbeiter am Bahnsteig für die Gleise 1 und 2, da dies zugleich die Anbindung an eine noch herzustellende Baustraße ist, für deren Bau die ARGE den Zuschlag erhalten hat.

Die Baustraße führt an dieser Stelle über eine sieben Meter tief gehende

Rampe in die Baugrube für den Tiefbahnhof. Über die gut drei Kilometer lange Baustraße, die direkt neben dem Gleis 1 entlang führt, sollen später die Ausbruchsmassen zum Nordbahnhof abtransportiert werden.

Die Bahnreisenden werden dann über zwei zehn Meter breite Fußgängerbrücken über das unterirdische Baufeld geführt.



Bauen im laufenden Betrieb: Abschnittsweise stellen die ARGE-Mitarbeiter den neuen Mittelbahnsteig her, um den Bahnbetrieb so wenig wie möglich zu beeinträchtigen.



3,2,1 - Zündung! Autobahnbrücke an A 7 gesprengt Sinntalbrücke fiel in Sekunden

Es war die größte Sprengung dieser Art in Deutschland. Und es dauerte nicht einmal vier Sekunden, bis der tonnenschwere Überbau der 770 Meter langen Sinntalbrücke an der Autobahn A 7 bei Bad Brückenau am Boden lag. Und zwar genauso wie es Sprengmeister und Abbruchunternehmen im Vorfeld geplant hatten: Die Pfeiler knickten durch den Druck der 190 Kilogramm Sprengladungen weg wie Streichhölzer. Das ausgeweitete Stahlgerippe fiel lotrecht zu Boden.

Die kontrollierte Sprengung war spektakulär und äußerst präzise, denn die neue Sinntalbrücke ist nur wenige Meter neben dem alten Bauwerk errichtet worden. Der Bickhardt Bau-Kooperationspartner Hartung Bau hatte zu Beginn

der Bauphase die Erdarbeiten mitsamt der Dammverbreiterung ausgeführt und ist zudem mit der Entsorgung der alten Sinntalbrücke beauftragt worden.

Im April dieses Jahres ist der Verkehr auf die neue Autobahnbrücke verlegt worden. Danach begannen die Vorbereitungen für den Rückbau der alten Brücke. Ein Spezialabbruchunternehmen demontierte die Kragarme und perforierte den Stahlüberbau in der Brückenmitte, um den Luftwiderstand zu verringern.

Am Samstag 22. Juni, kurz nach zehn Uhr endete die Dienstzeit des 46 Jahre alten Ingenieurbauwerkes, das den Belastungen des Schwerlastverkehrs nicht mehr standhielt. 10.000 Schaulustige hatte sich auf den ausgewiesenen Wiesen außerhalb des Sicherheitsbereiches eingefunden und verfolgten das spektakuläre Schauspiel.



Stichwort: Stuttgart 21

Stuttgart 21 ist eines der größten Verkehrsinfrastrukturprojekte in Deutschland, mit dem der Eisenbahnknoten Stuttgart komplett neu geordnet wird. Der bestehende Kopfbahnhof wird um 90 Grad gedreht und zu einem tiefer gelegten Durchgangsbahnhof umgebaut. Durch ein Ringsystem wird der Hauptbahnhof an das regionale und überregionale Schienennetz angeschlossen. Der neue Hauptbahnhof besteht aus acht Gleisen an vier Mittelbahnsteigen mit je 420 Metern Länge. Ziel des Projekts ist es, Bahnverbindungen zu optimieren, die Kapazität des Bahnhofs zu erhöhen, Umsteigewege zu verkürzen und die Unterhaltskosten zu verringern.

Lehrbauhof Lauterbach:

Wo unsere Auszubildenden Theorie und Praxis vermittelt bekommen

Ausbildung im Zeichen des Doppel L

Die Qualifikation der eigenen Mitarbeiter genießt bei Bickhardt Bau einen hohen Stellenwert. Grundsteine dafür werden bereits in der Ausbildung gelegt. Dabei spielt auch die Wahl der Ausbildungsstätten eine nicht unwichtige Rolle. Erste Wahl für die angehenden Brückenbauer ist der Lehrbauhof Lauterbach.

Das markante Gebäude mit seinen verschiedenen Fachwerkelementen, Natursteinmauern, Säulen, Rundbögen und gemauerten Kreuzbögen hebt sich deutlich vom dahinter liegenden, großen Funktionsbau ab. Doch so groß die Unterschiede in der Architektur auch sind, durch beides wird deutlich vermittelt, dass Handwerkskunst und Fachwissen für die Bauberufe im Lehrbauhof Lauterbach im Vogelsbergkreis hochgehalten und vermittelt werden.

„Wir wollen den jungen Leuten zeigen, dass Bau etwas besonderes ist.

Ich kenne kaum ein Berufsfeld, das sich durch so gute Entwicklungschancen auszeichnet“, sagt Werner Wahl.

Der Ausbildungsleiter des Lehrbauhofs Lauterbach muss es wissen. 1975 wurde der Lehrbauhof als eine der ersten überbetrieblichen

Ausbildungsstätten in Hessen gegründet. Seitdem haben an die 3500 junge Menschen ihre Ausbildung zum Maurer, Stahlbetonbauer, Straßenbauer, Fliesenleger oder Zimmerer absolviert.

Stein auf Stein. Die Jugendauszubildendenvertretung besuchte ihre Ausbildungs-Kollegen am Lehrbauhof in Lauterbach.



Dazu zählen auch etliche Mitarbeiter der Bickhardt Bau AG, die auch weiterhin eine Vielzahl ihrer angehenden Brückenbauer zur überbetrieblichen Ausbildung nach Lauterbach schickt. Drei Ausbilder kümmern sich darum, dass die angehenden Fachkräfte der Bauwirtschaft während ihrer Zeit im Ausbildungszentrum die Grundlagen und das nötige Fachwissen für die einzelnen Bauberufe vermittelt bekommen.

Einzigartiges Pilotprojekt

„Was uns aber von anderen Einrichtungen dieser Art unterscheidet, ist die Tatsache, dass wir an einem Pilotprojekt teilnehmen“, erklärt Werner Wahl. Unter dem Stichwort „Karriere mit Lehre“ können Auszubildende neben ihrem Gesellenbrief auch die Fachhochschulreife erwerben. Voraussetzung dafür ist neben Leistungswillen und Interesse am Bauen die Mittlere Reife. Der Ausbildungsgang dauert drei Jahre.

In den ersten beiden Jahren erfolgt die Ausbildung schwerpunktmäßig im Betrieb und im Lehrbauhof mit einer Abschlussprüfung zum Hochbaufacharbeiter. Im 3. Lehrjahr steht für sechs bis acht Monate Vollzeitunterricht an der Fachoberschule auf dem Lehrplan. Nach einer Abschlussprüfung für die allgemeine Hochschulreife wird die Ausbildung im Betrieb und im Lehrbauhof fortgesetzt, bis sie dann mit einer Gesellenprüfung abgeschlossen wird.

Karriere mit Lehre: Fachhochschulreife nach dem Gesellenbrief

Einer, der Karriere mit Lehre machen möchte und in der Abteilung Brücken- und Ingenieurbau bei Bickhardt Bau betrieblich ausgebildet wird, ist Felix Krug. Als sich die Jugendauszubildendenvertretung bei einem Ortstermin über das Bildungsangebot des Lehrbauhofes Lauterbach informierte, bereitet sich Felix Krug gerade zum Ende seines zweiten Lehrjahres auf die Facharbeiterprüfung vor.

Im praktischen Prüfungsteil muss er eine Schalung für eine bewehrte Betonsäule erstellen. Kein Problem für den jungen Mann aus Grebenau, der neben

der guten fachlichen Kompetenz und der Ausstattung der Ausbildungsstätte – der Lehrbauhof verfügt zudem noch über ein modernes Baustofflabor und ist in diesem Bereich als Dienstleister tätig – auch die örtliche Nähe zu seinem Elternhaus schätzt. Er kann jeden morgen von Zuhause in die Schule fahren und ist nicht auf eine Unterbringung im Internat angewiesen. Daran wird sich auch zu Beginn des dritten Lehrjahres nichts ändern, denn der Unterricht findet in der Vogelsbergschule statt, die sich gleich neben dem Lehrbauhof in Lauterbach befindet.

Für die letzten Monate seiner Ausbildung kehrt er dann zu Bickhardt Bau zurück und könnte dann anschließend ein Bauingenieursstudium beginnen. Das Pilotprojekt macht's möglich.

Nachweis der Qualifikation

Doch nicht nur für die Ausbildung, auch in Bezug auf Fort- und Weiterbildung gehört die Bildungseinrichtung in Lauterbach zu den ersten Adressen in Hessen. Neben Lehrgängen für Poliere und Vorarbeiter werden auch Fachkräfte aus dem Beton- und Brückenbau sowie der Betoninstandsetzung weitergebildet. Auch Bickhardt Bau nimmt des Fortbildungsangebot in der Region regelmäßig in

Anspruch. Erst kürzlich erwarben einige Mitarbeiter der Bauwerksinstandsetzung den so genannten SIVV-Schein, den Befähigungsnachweis zum Schützen, Instand-

setzen, Verbinden und Verstärken von Betonbauteilen. Wenig später waren es Kollegen, die sich im Umgang mit Spritzbeton weiterbildeten und den Düsenführerschein erwarben. „Es werden heutzutage immer mehr Qualifikationen

Auch erste Adresse in Bezug auf die Fort- und Weiterbildung

und Nachweise gefordert. Da greifen wir natürlich gerne auf das ausgezeichnete Aus- und Fortbildungsangebot des Lehrbauhofes Lauterbach zurück“, erklärt Dieter Eurich, der bei Bickhardt Bau unter anderem für die Ausbildung und Weiterbildung im Brücken- und Ingenieurbau zuständig ist. Gut möglich, dass dann auch Felix Krug im Zuge einer Fortbildung wieder an seine alte schulische Ausbildungsstätte zurückkehrt.



Auch das gehört zum Unterricht: Betonschadensbilder, die die Teilnehmer an der Fortbildung zum SIVV-Scheins behandeln müssen.



20
Jahre
1993 - 2013

**Bickhardt Bau
NL Meerane**



Na guggemada! 20 Jahre Bickhardt Bau in Sachsen

Der Beginn war bescheiden, die wirtschaftliche Entwicklung überaus positiv: Die Niederlassung Meerane feierte „20 Jahre Bickhardt Bau in Sachsen“ mit einem Mitarbeiterfest im Mai. Das bot willkommene Gelegenheit die vergangenen beiden Jahrzehnte noch einmal in Wort und Bild Revue passieren zu lassen.

Drei Mann, eine Pritsche und ein Anhänger: Als am 3. Mai 1993 das Containerbüro am Rande des Baufeldes zur Erschließung eines Verteilzentrums in Härtensdorf (Landkreis Zwickau) bezogen wurde, da konnte noch niemand ahnen, dass dies der Beginn einer Erfolgsstory werden sollte.

20 Jahre später zählt die Niederlassung Meerane rund 80 Mitarbeiter und ist mit einem Jahresumsatz bis zu 25 Millionen Euro in Spitzenzeiten längst zu einem florierenden und wichtigen Bestandteil der Bickhardt Bau-Unternehmensgruppe geworden. Auch für die Stadt Meerane und den Wirtschaftsraum Westsachsen/Zwickau ist Bickhardt Bau inzwischen ein wichtiger Arbeitgeber und Wirtschaftsfaktor. Grund genug für Niederlassungsleiter Marco Auth sich anlässlich dieses runden Jubiläums mit einem Fest bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die erfolgreiche Zusammenarbeit in den vergangenen beiden Jahrzehnten zu bedanken.

Die Werkstatt und das angrenzende Festzelt waren geschmackvoll in Gelb und Schwarz geschmückt worden, Fotowände erinnerten an vergangene und aktuelle Bauprojekte, ja selbst die Moderationskarten des Gastgebers waren in den Unternehmensfarben gehalten: „20 Jahre Bickhardt Bau in Sachsen“, stand es gelb auf schwarz auf den Kärtchen, auf denen sich Marco Auth einige Highlights der Niederlassungsgeschichte notiert hatte.

„Nicht weniger als 200 Baustellen haben wir in den zwei Jahrzehnten realisiert“, betonte er. Als bemerkenswerte Bauprojekte der jüngeren Zeit nannte er die Ortsumgehungen Hundshübel und Plauen, den Ausbau der Mitte-Deutschland-Bahnverbindung zwischen Glauchau

Viel zu tun: 200 Baustellen in zwei Jahrzehnten

und Gößnitz mitsamt der Bahnhofsumgestaltung in Meerane sowie den ersten, komplett in Betonbauweise hergestellten Verkehrskreisel in Sachsen. Der Kreisverkehr befindet sich im Gewerbegebiet Meeranes, in direkter Nachbarschaft des jüngst um 100 Quadratmeter Bürofläche erweiterten Firmengebäudes an der Sei-

feritzer Allee. Dorthin sei die Niederlassung schon im zweiten Jahr nach ihrer Gründung umgezogen, unter anderem um von der guten Anbindung an die Autobahn A 4 zu profitieren. Aktuell sind die Mitarbeiter der Niederlassung auf den Großbaustellen des Neubaus der A 72 bei Borna, der Ortsumgehungen von Werdau sowie der Mitteltrasse Neukirchen im Einsatz.

Die besten Grüße und Glückwünsche des Bickhardt Bau-Vorstands überbrachte Vorstandsmitglied Martin Geisendörfer. „In Sachsen wurde der Grundstein gelegt für etwas, für



das Bickhardt Bau weltweit Anerkennung genießt, nämlich den Rennstreckenbau“, sagte der Vorstand unter dem Beifall der Anwesenden. Im Jahr 2000 haben die Mitarbeiter zunächst den quasi vor der Haustür liegenden Sachsenring Hohenstein-Ernstthal umgebaut, ein Jahr



Jede Menge Spaß und gute Laune – von Anfang an: Ob im bescheidenen Containerbüro der Gründungstage in Härtensdorf (Foto oben) oder bei den Jubiläumsfeierlichkeiten in der frisch erweiterten Niederlassung in Meerane (Fotoreihe unten) – die Kollegen in Sachsen verstehen es, die feierlichen Anlässe ausgiebig zu feiern.

später realisierten sie die Porsche-Test- und Einfahrstrecke in Leipzig und abermals ein Jahr später waren die Mitarbeiter der Niederlassung federführend bei dem Umbau des betagten Hockenheimrings zu einer modernen Formel 1-Rennstrecke. Die Niederlassung sei ihm auch deshalb eine Herzensangelegenheit, weil auch die Projektentwicklung mit den Wohngebieten Vielau, Seifersdorf, Stobra und Birkwitz bedeutende Maßnahmen realisiert habe. Gerne erinnere er sich auch an die Tage, als das Bickhardt Bau-Logo die Trikots der Fußball-Zweitligamannschaft FSV Zwickau zierte, bekannte Martin Geisendörfer.

Hilfe gegen Hochwasserflut

Während für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter das Jubiläumsfest willkommene Gelegenheit war, mit Kollegen und den Gästen von ARGE-Partnern, befreundeten Unternehmen und Büros in gemeinsamen Erinnerungen zu schwelgen, war ein Thema in vielen Gesprächen präsent: Der Dauerregen. Dem hatte das Festkomitee zwar jeweils rechts und links der Bühne ein großes Paar Gummistiefel entgegengestellt, aber bei vielen Mitarbeitern kamen die Erinnerungen an den freiwilligen Hilfeinsatz bei den Aufräumarbeiten nach der Hochwasserkatastrophe 2002 in Dohna bei Pirna wieder hoch. Dort hatte die Müglitz nach tagelangem Dauerregen eine Schneise der Verwüstung hinterlassen. Jede helfende Hand und die Unterstützung mit schwerem Baugerät waren gern gesehen und dringend erforderlich.





Immer einen Schritt voraus...

... das hatten sich die Teilnehmer der Bickhardt Bau Niederlassung Rhein/Main selbstbewusst auf das Lauf-Shirt geschrieben, als sie im Juni am Firmenlauf J.P.Morgan Corporate Challenge teilnahmen. Hans-Peter Stuckhardt, Uwe Kallenbach, Oliver Jobelius (hintere Reihe von links), Michael Kleffling, Jens Kaufmann, Holger Leininger, Patrick Antenbrink, Martin Seiler (mittlere Reihe), Michael Koczelnik, Raffael Schratz und Marco Karnstedt (vorne) gingen gemeinsam mit 70.000 weiteren Teilnehmern in Frankfurt/Main an den Start. In zwei Teams a vier Läufern unterstützt von drei Helfern zeigten die Männer vom Bau auf der 5,6 Kilometer langen Strecke durch die Innenstadt sportliche Fitness und ein gutes Herz. Denn aus den Erlösen des Rennens wurden 250.000 Euro zu Gunsten des Behindertensports gestiftet. Der von dem us-amerikanischen Finanzinstitut J.P.Morgan initiierte Wohltätigkeitslauf ist mittlerweile ein weltweites Ereignis, das zeitgleich auch in New York, Sydney, Johannesburg und in Shanghai gestartet wird. In Frankfurt gingen diesmal Läufer aus 2782 Unternehmen an den Start. Geschätzt wurden von den Bickhardt Bau-Teilnehmern vor allem die Atmosphäre der Veranstaltung und der Zusammenhalt im Team. Ein Start im nächsten Jahr ist daher wieder fest geplant.

Starker Jahrgang startet

August ist Ausbildungsbeginn: So viele Berufseinsteiger wie noch nie

Wenn das kein starker Jahrgang ist! Stellvertretend für alle jungen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die im August ihre Berufsausbildung bei der Unternehmensgruppe Bickhardt Bau begonnen haben, stellten sich die neuen Auszubildenden in den technischen Berufen vor der Unternehmenszentrale in Kirchheim zu einem Gruppenfoto (rechts) zusammen. Die jungen Leute werden in den kommenden zwei, bzw. drei Jahren zu Tiefbaufacharbeitern, Straßenbauern, Hochbaufacharbeitern, Stahlbetonbauern und Industriemechanikern ausgebildet. Für sieben von ihnen ist die Ausbildung Teil eines Dualen Studiums.

Darüber hinaus haben 12 junge Damen und Herren ihre Ausbildung zu Indus-



trikaufleuten, Vermessungstechnikern, Bauzeichnern, Fachinformatikern für Systemintegration oder das Studium Plus Mit-

telstandsmanagement begonnen. Zudem sammeln vier Jahrespraktikanten erste Erfahrungen im Berufsleben.



Herzliche Glückwünsche all unseren Jubilaren

Betriebszugehörigkeit:

35 Jahre:

Fälber, Norbert, 13.03.
Battenberg, Helmut, 01.04.
Pfalzgraf, Georg, 01.04.
Geisel, Werner, 01.05.
Reith, Petra, 01.05.
Földner, Egon, 13.06., MKW
Grübel, Hans-Jochen, 17.07., MKW
Schmidt, Martin, 14.08.

30 Jahre:

Marienfeld, Siegfried, 24.03.
Idt, Heinz Ludwig, 05.04.
Kittel, Reinhard, 01.07.
Michel, Torsten, 01.08.

25 Jahre:

Hilpert, Werner, 05.04.
Hahn, Hans-Jürgen, 02.05.
Liebelt, Siegfried, 02.05., MKW
Michel, Wolfgang, 24.05.
Müller, Bernhard, 24.05.
Braun, Claudia, 01.07.
Schorn, Carlo, 04.07.
Fuchs, Michael, 08.08.

20 Jahre:

Buchenau, Udo, 01.03.
Erhardt, Peter, 01.03.
Gerber, Uwe, 01.03.
Hetzl, Heinrich, 01.03.
Michel, Bernd, 01.03.
Rettig, Stephan, 01.03.
Sawatzky, Jakob Abraham, 01.03.
Wagner, Hartmuth, 01.03.
Auth, Kathrin, 01.04., BBT
Fürst, Albert, 01.04.
Spindler, Franz, 01.04., MKW
Firnhaber, Martin, 05.04.

Wir betrauern

Wagner, Justus, 03.04.
Walther, Rudolf, 26.04.
Welsch, Dieter, 12.05.
Kuhn, Fritz, 19.05.
Herrlich, Paul, 22.05.
Pagel, Hans-Wolf, 29.05.
Buresch, Peter, 30.05.
Heinrich, Helmut, 10.07.



Kehr, Hartmut, 06.04.
Schneider, Nikolaj, 13.04.
Knüpfer, Norbert, 19.04., MKW
Breitenstein, Heidrun, 01.05.
Schneller, Elke, 01.05.
Feistkorn, Uwe, 03.05.
Kühn, Arnold, 17.05., MKW
Lämmerhirt, Jann, 17.05., MKW
Pillo, Michael, 17.05.
Frosch, Torsten, 24.05., BBT
Goldschmidt, Silvan, 24.05.
Becker, Manfred Josef, 01.06.
Oezbek, Muttalip, 14.06.
Rose, Andreas, 14.06., BBT
Schmidt, Remo, 14.06.
Wagner, Lutz, 14.06.
Ramich, Alexander, 21.06.
Reimer, Alexander, 25.06.
Mey, Michael, 28.06.
Seifert, Klaus, 28.6.
Friedrich, Holger, 29.06.
Hasert, Jens, 29.06., BBT
Bagus, Volker, 01.07.
Blume, Ingrid, 01.07.
Füllgrabe, Dieter, 01.07.
Huster, Frank, 01.07.
Muselmann, Michael, 01.07.
Schneider, Günter, 01.07., MKW
Steinert, Ingrid, 01.07.
Wagner, Hans, 01.07.
Müller, Manfred, 05.07.
Haschler, Fred, 01.08.
Laun, Beate, 01.08.
Stoll, Michael, 02.08.
Tüngerthal, Mario, 02.08.

15 Jahre:

Rössler, Thomas, 07.03.
Giesecke, Jörg, 09.03.
Möhrling, Peter, 09.03.
Reichardt, Ekkehard, 09.03.
Goerke, Kuno, 16.03.
Zimmermann, Klaus-Dieter, 26.03., BBT
Hoffmann, Mario, 01.04., BBT
Klinge, Thomas, 01.04., BBT
Rohm, Gunnar, 01.04.
Danz, Daniel, 02.04., BBT
Kirchhoff, Bernd, 06.04.
Sauerteig, Thomas, 08.04., BBT
Troll, Uwe, 06.05.
Weber, Frank, 06.05.
Bauer, Dirk, 01.06., BBT
Demmler, Hans-Günter, 15.06.
Albinger, Jürgen, 01.07.
Auth, Marco, 01.07.
Schüler, Mike, 01.07., BBT

Horn, Detlef, 20.07., BBT
Babernics, Volkmar, 20.07.
Meyer, Volker, 20.07.
Thielicke, Eric, 01.08.
Lösch, Enrico, 10.08., BBT
Brodmann, Maik, 14.08.
Kamphoff, Rene, 24.08.

10 Jahre:

Kistner, Thorsten, 01.03., BBT
Oette, Karsten, 05.03.
Beil, Richard, 17.03.
Heinemann, Heinz, 17.03.
Meinshausen, Andreas, 20.03.
Hellmann, Volker, 24.03.
Männecke, Marco, 24.03.
Schoof, Tino, 24.03.
Haas, Michael, 31.03.
Fischer, Stephan, 01.04.
Gerhardt, Cornell, 01.04., BBT
Langlotz, Jörg, 15.04., MKW
Fischer, Karl, 22.04.
Hirte, Silvio, 05.05.
Manz, Karlheinz, 13.05.
Reiche, Heiko, 19.05.
Günther, Horst, 22.05.
Siebert, Herbert, 01.06.
Klietsch, Manuel, 02.06.
Warg, Toralf, 02.06.
Novak, Toni, 10.06.
Heilemann, Mike, 01.07.
Lempke, Michael, 01.07.
Kunkel, Robert, 15.07.
Holzheu, Silvio, 21.07., BBT
Decher, Sascha, 01.08.
Feige, Andreas, 01.08.
Fischer, Christoph, 01.08.
Hahn, Sebastian, 01.08.
Ilkenhans, Marcus, 01.08.
Sandner, Jörg, 01.08.
Schmidt, Andy, 01.08.
Wiegand, Henrik, 01.08.
Göpel, Reiner, 25.08.

Geburt:

Dittrich, Frank; Mia, 01.03.
Lembcke, Alexander; Paul, 07.03.
Gutberlet, Anja; Viktoria, 10.04.
Voigt, Wolfgang; Samuel, 16.04.
Maaß, Christian; Hannah, 08.05.
Kehl, Tanja; Levin, 12.06.
Spohr, Patrick; Nele, 12.06.
Decher, Sascha; Finley, 13.06.
Poche, Mario; Melinda, 28.06.
Kiel, Marcus; Eliah, 01.07.

Herzliche Glückwünsche all unseren Jubilaren

Runde Geburtstage

80 Jahre:

Bordihn, Otto, 23.03.
Hochberger, Franz, 14.08.

75 Jahre:

Gans, Karl-Heinz, 02.06.
Nuhn, Rudi, 10.07.
Annreich, Helmut, 24.07.
Buchenau, Heinrich, 29.08.

70 Jahre:

Atzig, Reiner, 16.04.
Freisinger, Edith, 24.04.
Hartinger, Erwin, 03.06.
Zylowski, Winfried, 20.07.

65 Jahre:

Steppan, Reinhard, 04.03., MKW
Mausehund, Heinrich, 26.03.
Wehner, Karl-Ludwig, 03.05.
Kettel, Brigitte, 06.05.
Mirkov, Jordan, 11.06.
Pfalzgraf, Georg, 12.08.
Waldeck, Günter, 17.08., MKW

60 Jahre:

Walter, Franz-Josef, 12.03.
Waßmuth, Friedrich, 18.03.
Koch, Walter, 11.04.
Römhild, Hans, 15.04.
Queck, Stephan, 17.04.
Herber, Kurt, 22.04.
Prendel, Juri, 10.05.
Ringleb, Manfred, 14.05.
Reuber, Heinrich, 21.06.
Heidl, Harald, 03.07.

50 Jahre:

Seyfarth, Rainer, 03.03., BBT
Tews, Iwan, 04.03.
Eurich, Dieter, 05.03.
George, Frank, 10.03.
Lux, Petra, 20.03., BBT
Börner, Holger, 07.04.
Schmidt, Maik, 19.04., BBT
Möckel, Lutz, 03.05.
Kaspar, Bernd, 12.05.
Krimmel, Martin, 29.05.
Göpel, Reiner, 31.05.
Heine, Steffen, 06.07.
Pfau, Hartmut, 28.07.
Becker, Andrea, 31.07., MKW
Lamz, Harald, 08.08.
Baitz, Mario, 14.08., BBT
Tenner, Uwe, 14.08., BBT
Schüler, Stefanus, 28.08.

Hochzeit:

Keller, Steffen, 20.04.
König, Enrico, 31.05.
Das, Isa, 01.06.
Heilemann, Mike, 01.06.
Gröger, Bodo, 21.06.
Ertl, Stefanie, 06.07.

Silberne Hochzeit:

Richter, Bernd, 14.03.
Preis, Andreas, 13.04.
Erbe, Uwe, 11.05.
Fütterer, Oliver, 13.05.
Gräfe, Stefan, 14.05.
Staar, Steffen, 28.05.
Fischer, Wilfried, 29.07.

Stichwort: Duales Studium

Die Zahl der Bewerber macht es deutlich: das Duale Studium ist inzwischen ein beliebter Einstieg in das Berufsleben, verknüpft es doch eine praxisorientierte Berufsausbildung mit einem theoretisch-wissenschaftlichen Studium. Neben dem Abschluss als Bachelor of Engineering erwerben die Studierenden auch je nach Fachrichtung eine Berufsausbildung zum Straßenbauer

oder Stahlbetonbauer. Und das in einer Ausbildungszeit von etwas mehr als viereinhalb Jahren. Voraussetzung dafür ist eine allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife.

Neben dem Bauingenieurwesen bietet Bickhardt Bau darüber hinaus in Zusammenarbeit mit der Technischen Hochschule Mittelhessen (THM) das Studium Plus im Bereich Mittelstandsmanagement an. Studienort ist in diesem Fall der THM-Außenstandort in Bad Hersfeld.



Menschen aus unserer Mitte

Diplom und Dienstwagen: Jason Krüger (Foto links) präsentiert stolz seine Bachelor-Urkunde. Er hat ebenso wie Sebastian Gonnermann (Foto rechts) ein Duales Studium abgeschlossen. Die beiden jungen Männer gehören bundesweit zu den ersten Absolventen dieses neuen Ausbildungsgangs.

Profitieren von der Praxis

Jason Krüger und Sebastian Gonnermann: Duo mit dualem Studienabschluss

nischen Sekretariat, Vater Georg ist dort als Schachtmeister angestellt. „Seit meinem 15. Lebensjahr habe ich in den Ferien bei Bickhardt Bau gearbeitet. Da war für mich schnell klar, dass ich auch beruflich etwas im Baubereich machen wollte“, berichtet der 23-Jährige. An den Berufsbildenden Schulen Mansfeld-Südharz in Sangerhausen absolvierte er die Fachoberschule Bautechnik. Als er dann von der Möglichkeit eines dualen Studiums hörte, war er gleich begeistert. Für die Ausbildungsphase erhielt er einen Vertrag mit Bickhardt Bau, der mit seiner Gesellenprüfung Anfang 2012 endete.

Die letzten eineinhalb Jahre des dualen Ausbildungsgangs waren geprägt vom intensiven Studium an der Hochschule Magdeburg-Stendal, wo er zusammen mit anderen Bachelor-Studenten in den Vorlesungen saß. Dabei konnte er sich allerdings nicht für alle Studieninhalte begeistern: „Baugeschichte in Europa und Immobilienwirtschaft – das war nicht so wirklich mein Fall. Insgesamt muss ich sagen, dass das Studium eher auf Planung als auf Ausführung ausgerichtet war“, fasst der Jung-Bachelor zusammen, der seine Stärken und Interessen ganz klar im Baubetrieb sieht. Daher war es Jason Krüger wichtig, für ein Unternehmen tätig zu werden, dass auch große Bauprojekte realisiert: „Eine

große Autobahnbaustelle ist schon etwas anderes, als ein kleine Ortsdurchfahrt. Ich denke, da kann ich noch viel lernen und wichtige Erfahrungen sammeln.“ Das mit der Autobahnbaustelle hat schon bei seinem ersten Einsatz geklappt: Mit seinen neuen Arbeitskollegen sorgt er im Zuge der so genannten Phase 0 an der A 7 zwischen Bockenem und Seesen im Harz für eine Verbreiterung der Fahrspur. Das ist die vorbereitende Baumaßnahme für den grundhaften Ausbau der viel befahrenen Nord-Süd-Verbindung.

Grundstock fürs Studium

Auch Bickhardt Bau Thüringen sammelt positive Erfahrungen mit einem Absolventen des Dualen Studiums: Der 27-jährige Sebastian Gonnermann hat in Schwabhausen eine Ausbildung zum Straßenbauer gemacht und anschließend an der Fachhochschule Erfurt seinen Bachelorabschluss erworben. Der gebürtige Hesse gehörte dort sogar dem zweiten Jahrgang von Hessen und Thüringen an, der diesen Ausbildungsgang absolviert hat. „Kein Buch der Welt kann die Praxis auf den Baustellen ersetzen“, schwärmt auch der Herleshäuser von dem hohen Praxisbezug. „Dies ist der Grundstock für das spätere Studium und erleichtert so das Verständnis für viele Zusammenhänge.“ Mit der Vertiefung im Bereich Baubetrieb und Projektmanagement war für ihn eben-

falls klar, dass auch er bei einem bauausführenden Unternehmen tätig werden wollte. Seit August 2012 ist er bei Bickhardt Bau Thüringen in der Abrechnung und in der Kalkulation beschäftigt. Das Studium hat ihm allerdings soviel Spaß gemacht, dass er sich inzwischen für den Aufbaustudiengang mit Master-Abschluss an der FH eingeschrieben hat. Und so pendelt er zwischen dem Büro in Schwabhausen und dem Hörsaal in Erfurt hin und her. Bis Mitte 2014 dauert dieses Aufbaustudium im Bereich Tiefbau, Management & urbane Infrastruktur, bis es mit dem Master of Engineering (M. Eng.) endet.

Als ob das noch nicht genug wäre, hilft der 27-Jährige in seiner knapp bemessenen Freizeit gerne in der Landwirtschaft seiner angehenden Schwiegereltern und ist aktives Mitglied in der Einsatzabteilung der Freiwilligen Feuerwehr Herleshäuser. Mit der Autobahn A 4 vor der Haustür kommt es desöfteren vor, dass die Einsatzabteilung auch zu technischen Hilfeleistungen bei Unfällen angefordert wird. Kein Problem für den Oberfeuerwehrmann, dessen Interesse am Thema Sicherheit sich inzwischen auch auf das Berufsleben ausgeweitet hat: Sebastian Gonnermann ist ausgebildeter Koordinator für Sicherheits- und Gesundheitsschutz, im Branchensprachegebrauch besser als SiGeKo bekannt.

►► Stichwort: Duales Studium



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