

Ausgabe 01/2018

Blickpunkt

Magazin für Mitarbeiter und Freunde

bickhardt bau



- **A 49: Autobahnneubau**
für den Lückenschluss
- **In 14 Takten über das Schlierbachtal**
- **Kaiserlei: Deutschlands größter Kreisel** wird umgebaut
- **Baugrubenherstellung für das neue Terminal 3** am Fraport
- **Flughafenbau: Aufbruch** in der Nacht für Rollweg November

Inhalt

- 06 Lückenschluss an der A 49: Mit den Vorzügen eines Komplettanbieters**
Erdbau, Spezialtiefbau, Brücken- und Ingenieurbau: Beim Ausbau der Autobahn A 49 im Abschnitt VKE 20 in der Schwalm kommen die Vorzüge des Komplettanbieters für den Verkehrswegebau zum Tragen. Auf dem 2.000 Meter langen Streckenabschnitt werden vier Brückenbauwerke errichtet.
- 08 In 14 Takten über das Schlierbachtal**
Kernstück des Neubauabschnitts VKE 20 ist der Bau der Schlierbachtalbrücke. Das 170 Meter lange Bauwerk wird im Taktschiebeprozess hergestellt.
- 11 Fünf Ortsumgehungen mit einer Baumaßnahme**
Auf dem 14 Kilometer langen Neubau der B 90n rollt seit Ende 2017 der Verkehr – sechs Monate früher als geplant. Die neue Strecke bindet die Städte des Saalebogens besser ans Autobahnnetz an und entlastet zugleich zahlreiche Ortschaften.
- 12 Kurs Nord-Nordost: Neue Asphaltdecke für den Holsteinknoten in Kiel**
Nördlicher liegt nur noch das Meer: Bickhardt Bau hat mit den Thüringer Kollegen die Bundesstraße 76 in Kiel auf vier Kilometern Länge grundhaft ausgebaut.
- 14 Auf Tauchstation für das neue Terminal 3**
Im Nassaushub stellen Bickhardt Bau Mitarbeiter die Baugrube für das Terminal 3 am Frankfurter Flughafen her. Es ist das größte privatfinanzierte Infrastrukturprojekt Europas.
- 18 Flughafenbau: Aufbruch in der Nacht am Rollweg November**
Bei der Sanierung des Rollwegs November kam es vor allem auf eine funktionierende Baustellenlogistik an. Gearbeitet wurde nachts, morgens mussten die Flieger wieder rollen.
- 22 Ingenieurbaukunst im Untergrund des neuen Kaiserlei-Verkehrskonzepts**
Eine besondere Tiefgründung war in den Bereichen des neuen Kaiserlei-Verkehrsknotens erforderlich, wo die neuen Auf- und Abfahrtsrampen einen S-Bahn-Tunnel überqueren.
- 23 Markt für Markt – Projektentwicklung**
Die Bickhardt Bau Projektentwicklung realisiert in diesem Jahr gleich drei große Supermarkt-Umbauten mit Rekordbauleistungen.
- 23 Autobahnsanierung in Sichtweite der Niederlassung Neustadt/Holstein**
In knapp dreimonatiger Bauzeit haben die Mitarbeiter der Niederlassung Neustadt in Holstein einen 3,6 Kilometer langen Streckenabschnitt der Autobahn A 1 grundhaft erneuert.
- 24 Auslandseinsatz für die Betonstraßenbauer in Tschechien**
40 Kilometer südöstlich der Hauptstadt Prag haben die Mitarbeiter der Abteilung Betonstraßenbau sechs Kilometer Autobahn hergestellt.
- 26 Abschnittsweise wird die Bundesstraße 404 zur Autobahn 21**
Ein halbes Jahr früher als geplant konnte ein weiteres 2,1 Kilometer langes Teilstück der Autobahn 21 bei Nettelsee in Schleswig-Holstein für den Verkehr freigegeben werden.
- 28 Synergien sinnvoll nutzen: Zusammenarbeit zwischen Schule und Wirtschaft**
In einem Schulprojekt haben angehende Abiturienten der Modellschule Obersberg in Bad Hersfeld wertvolle Erkenntnisse zum Ausbildungsmarketing erarbeitet.
- 30 Die Mitarbeiter im Mittelpunkt**
Ein Stück gelebte Integration, vier junge Spanier, die bei Bickhardt Bau Thüringen in die Ausbildung und ins Berufsleben starten, ein Mitarbeiter, der laufenden Schritten Grenzen überschreitet 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,

der Bau boomt. Das war in den vergangenen Jahren bereits durch die Investitionswende in der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur auf Bundesebene deutlich spürbar und das wird in diesem gerade erst begonnenen Jahr 2018 nicht anders werden. In den Sondierungsgesprächen für die Große Koalition wurden weitere Verbesserungen und noch mehr Dynamik in den Bereichen Verkehr, Infrastruktur, Energie und Wohnen in Aussicht gestellt. Der Investitionshochlauf auf Rekordniveau für die Verkehrsinfrastruktur soll fortgeführt, die Mittel für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz erhöht und ein Planungs- und Baubeschleunigungsgesetz verabschiedet werden.

Schon jetzt können wir als Unternehmensgruppe Bickhardt Bau eine rechnerische Vollausslastung von elf Monaten vorweisen. Anders ausgedrückt, die Auftragsbücher sind voll und wir werden in den nächsten Wochen und Monaten ganz sicher noch weitere interessante und anspruchsvolle Bauprojekte einwerben können. Das sind die guten Nachrichten.

Es gibt aber auch Herausforderungen, denen wir uns in den nächsten Jahren nicht nur stellen müssen, sondern die es erfolgreich (im wahrsten Sinne des Wortes) zu meistern gilt: Dem Bau fehlt der Nachwuchs. Viele Ausbildungsplätze bleiben unbesetzt. Auf Dauer führt das zu einem Fachkräftemangel und Verlust an Knowhow, was nur schwerlich zu beheben sein wird. Erschwerend kommt der demografische Wandel hinzu, der zu einer Überalterung der Gesellschaft führt. Das sind die schlechten Nachrichten. Aber das sind keine rein Bickhardt Bau spezifischen Probleme, sondern betreffend die gesamte Baubranche ebenso wie das Handwerk. Die Problematik hat verschiedene Ursachen.

Zum einen muss ein Umdenkprozess in der Gesellschaft stattfinden, die das Abitur und ein sich möglicherweise anschließendes Studium zum allein gültigen Weg ins Berufsleben erhoben hat und einen Haupt- oder Realschulabschluss als Makel stigmatisiert. Zum anderen gilt es das angestaubte Image vom Sand schaufeln-

den, schwitzenden Bauarbeiter im Rohrleitungsgraben zu revidieren. Die Baubranche ist inzwischen hochtechnisiert, verfügt über einen modernen Maschinenpark, der die tägliche Arbeit erleichtert, und zahlt die besten Ausbildungsgehälter überhaupt.

Liebe Leserinnen und Leser, überzeugen Sie sich und vor allem Ihre Kinder von den interessanten und attraktiven Ausbildungsangeboten und den vielfältigen Weiterbildungs- und Aufstiegsmöglichkeiten des Bauhandwerks. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Bickhardt Bau auf zahlreichen Ausbildungs- und Karrieremessen repräsentieren, werden jedenfalls nicht müde, immer wieder darauf hinzuweisen. Bauen soll nicht nur boomen, sondern muss wieder en vogue sein.

So sollte es Sie nicht verwundern, dass das Thema Ausbildung / berufliche Qualifikation in ganz verschiedenen Facetten in dieser aktuellen Ausgabe des **Blickpunkt Bickhardt Bau** stark zum Ausdruck kommt. Wie gewohnt präsentieren wir Ihnen darüber hinaus wieder Berichte vom aktuellen Baugeschehen unserer Unternehmensgruppe. Regionale Schwerpunkte bilden dabei diesmal Schleswig-Holstein und das Rhein-Main-Gebiet mit Großbauprojekten wie der Herstellung der Baugrube für das neue Terminal 3, der Sanierung des Rollweges November am Frankfurter Flughafen sowie dem Umbau des Kaiserlei-Kreisels in Offenbach. Hoch im Norden waren es vor allem grundlegende Deckensanierungen der Autobahn A 1 und der B 76 Holsteinknoten in der Landeshauptstadt Kiel sowie der Neubau der A 21 bei Stolpe, die die Tätigkeitsschwerpunkte bildeten. Zudem blicken wir auf den weiteren Ausbau der A 49 in der Schwalm, wo Bickhardt Bau als Komplettanbieter für den Verkehrswegebau seine Stärken unter Beweis stellt.

Schon jetzt freuen wir uns darauf, dass unsere Niederlassung in Meerane in diesem Jahr ihr 25-jähriges Bestehen feiern kann.

In diesem Sinne, auf ein erfolgreiches Jahr 2018, Glück auf!

Ihr Vorstand

Ralf Schär

Frank Finster

Horst Müller

GUTE AUSSICHT

Vorfeld-Erneuerung des Flughafens Hamburg von oben

Auftakt

Hamburg wird auch gerne als Tor zur Welt bezeichnet. Doch der Beiname wird in erster Linie mit dem Hamburger Hafen in Verbindung gebracht. Was die Passagierzahlen anbelangt, hat der Flughafen Hamburg allerdings mit 17,6 Millionen Fluggästen (2017) deutlich die Nase vorn. Rund 130 Direktziele sowie 1.000 Ziele mit nur einmal Umsteigen sind vom Hamburg Airport aus erreichbar. Damit der älteste Flughafen Deutschlands auch weiterhin modernsten Ansprüchen entspricht, macht er sich fit für die Zukunft. Dazu zählt vor allem die grundlegende Erneuerung des Hauptvorfeldes, die Bickhardt Bau in Arbeitsgemeinschaft realisiert. Auf unserem Luftbild ist das abschnittsweise Vorgehen gut zu sehen. Während die ersten drei Bauphasen auf dem Foto bereits abgeschlossen sind – zu erkennen in der rechten Bildhälfte am hellen Beton und schwarzen Asphalt – sind die Verkehrswegebauer von Bickhardt Bau dabei, den vierten Bauabschnitt fertig zu stellen. Zum Zeitpunkt der Aufnahme, Ende Oktober 2017, waren die Entwässerungsrinnen verlegt und die hydraulisch-gebundene Tragschicht (HGT) etwa zur Hälfte eingebaut. Durch die bereits geschnittenen Fugenkerben erinnert die Draufsicht an ein Fliesenmuster. In den nachfolgenden Arbeitsschritten haben die Betonstraßenbauer und die Mitarbeiter der Asphaltkolonne die Vorfeld-Oberflächen hergestellt. Der Asphalteinbau erfolgte dabei mit GPS-(Lage) und ATS (Profil/Höhe)-Steuerung komplett absteckungsfrei. Im Frühjahr folgt dann die fünfte und vorerst letzte Bauphase. 220.000 Quadratmeter Vorfeldflächen werden dann grundhaft erneuert und mit modernsten Steuerungsanlagen (Follow the Greens) ausgestattet sein. Während der gesamten Bauzeit läuft der Flugbetrieb weiter.



1 Streckenbau: Rund 350.000 Kubikmeter Boden müssen im Zuge der Baumaßnahme auf dem zwei Kilometer langen Streckenabschnitt bewegt werden.

2 Knapp 20 Meter wachsen die Pfeiler für die Schlierbachtalbrücke gen Himmel. Sie wurden in drei bzw. vier Betonierabschnitten hergestellt.

3 Zwei lange Stahlhohlkästen bilden gewissermaßen das Rückgrat für das Bauwerk 4, eine rund 47 Meter lange Überführung der Landesstraße 3385 über die neue Autobahn.

Vorzüge des Komplettanbieters

Bickhardt Bau arbeitet am Lückenschluss für die Autobahn 49 – Mittelabschnitt durch

Erdbau, Spezialtiefbau, Brücken- und Ingenieurbau: Beim Ausbau der Autobahn 49 im Abschnitt VKE 20 im Bereich der Ortschaft Schlierbach nördlich von Schwalmstadt kommen die Vorzüge des Komplettanbieters für den Verkehrswegebau zum Tragen. Der rund 2.000 Meter lange Streckenabschnitt mit seinen vier Brückenbauwerken ist geradezu prädestiniert für die Verkehrswegebauer von Bickhardt Bau.

Der Ausbauabschnitt der Autobahn 49 im Bereich der Ortschaft Schlierbach ist gut 2.000 Meter lang und führt durch die leichte Hügellandschaft der Schwalm. Aus Gründen des Lärmschutzes wird ein Teil der Trasse in einem Einschnittsbereich geführt. Rund 350.000 Kubikmeter Boden müssen im Zuge der Baumaßnahme bewegt werden. Da allerdings der Bodenabtrag deutlich größer als der Wiedereinbau ist, werden die überschüssigen Bodenmassen auf eine einige Kilometer entfernte Bodenablagerungsstelle transportiert. Mit dem Bodenüberschuss des nächsten Bauabschnitts soll dort ein Lärmschutzwall entstehen. Rechtzeitig vor Jahresfrist wurden auf

500 Meter Strecke rund 4.000 Kubikmeter Frostschutzmaterial in einer Stärke von 30 Zentimetern eingebaut. Darauf wird eine 15 Zentimeter starke, hydraulische Verfestigung der Frostschuttschicht und dann anschließend 18 Zentimeter Asphalttragschicht in zwei Lagen sowie neun Zentimeter Binder eingebaut. Die Straßenoberfläche wird in Gussasphalt hergestellt.

170 Meter Brücke

Kernstück des Bauabschnitts ist die Herstellung der Talbrücke Schlierbach. Das Bauwerk ist 170 Meter lang und überspannt ein Feuchtgebiet, das zum Teil unter Naturschutz steht.

Zunächst haben die Mitarbeiter der Abteilung Spezialtiefbau Großbohrfäh-

die Schwalm – Vier Brücken auf zwei Kilometern Strecken

le mit einem Durchmesser von DN 1.500 hergestellt. Die Pfähle haben Längen zwischen 13 und 30 Metern. Auf insgesamt sechs Betonpfeilern werden die beiden Teilbauwerke künftig stehen. Nach der Gründung wurden die Widerlager und die drei Pfeilerpaare geschalt, bewehrt und betoniert. Die in drei bzw. vier Betonierabschnitten hergestellten Pfeiler sind zwischen 16,65 und 19,85 Meter hoch. Zudem haben die Brückenbauer einen Taktstiebekeller hergestellt, um Ende Oktober mit dem Taktstiebbeverfahren (siehe ausführlichen Bericht auf der nächsten Seite) zu beginnen. Nachdem in einem Schalungsgerüst der erste Abschnitt betoniert worden ist, wurde dieser mit Hilfe von Hydraulikpressen zunächst einige Zentimeter angehoben und dann zentimeterweise auf

Gleitlagern in Richtung Süden geschoben. Anschließend wurde die Schalung erneut bewehrt und betoniert und dann wieder geschoben. Die Takte wiederholen sich

Streckenabschnitt mit Ingenieurbaukunst vom Feinsten

in einem eineinhalbwöchigen Rhythmus. Insgesamt sind je Überbau sieben Taktstöße vorgesehen.

Unterhalb der Brücke wurden zudem zwei Betonbecken mit Abscheidern hergestellt, über die das anfallende Oberflächenwasser der A 49 zunächst dem Becken und

dann dem Schlierbach zugeleitet wird. Die Becken sind für den Havariefall vorgeschrieben und dienen dem Schutz des Feuchtgebietes im Bereich des Schlierbachs.

Nur knapp 200 Meter von der Schlierbachtalbrücke entfernt befindet sich in nördlicher Richtung das Bauwerk 106, die Überführung der Landesstraße 3385, die die beiden Ortsteile Elnrode und Schlierbach verbindet. Das Bauwerk ist ein Stahlverbundbauwerk und hat eine lichte Weite von rund 47 Metern. Im September wurden vier 27 Tonnen schwere Stahlträger mit Hilfe eines Schwerlastkranes eingehoben. Sie wurden anschließend zu zwei langen Stahlhohlkästen verschweißt.

In einem südlicheren Streckenabschnitt, der durch ein Waldgebiet führt, haben die

►► weiter Seite 10

In 14 Takten über das Schlierbachtal

Die beiden gelben Bickhardt Bau-Fahnen wehen im Wind, der blaue Verschiebschnabel liegt bereits auf dem ersten Pfeiler, auf der frisch betonierten Überbauplatte liegen die Spannglieder in großen Rollen. Die mittägliche Spätherbstsonne taucht die Baustelle an der neuen A 49 bei Schlierbach in ein freundliches Licht: Ende Oktober haben die Brückenbauer von Bickhardt Bau mit dem ersten Verschiebetakt der Schlierbachtalbrücke begonnen. Bis zum Jahreswechsel hatten sie den ersten der beiden Überbauten des 170 Meter langen Brückenbauwerks über das Tal geschoben. Der Verschieb des östlichen Überbaus erfolgt im Frühjahr.

Das Taktschiebverfahren ist eine Methode zur Herstellung von Brückenüberbauten, die bevorzugt dort eingesetzt wird, wo tiefe Täler überbrückt werden müssen. Das besondere bei dieser Art des Brückenbaus sind die einzelnen Betonierabschnitte. Diese werden in Anlehnung an eine industrielle Fertigung auf einer Talseite immer an der gleichen Stelle geschalt, bewehrt und betoniert. Dies erfolgt im so genannten Taktkeller, der sich hinter dem Widerlager befindet. Dort werden die einzelnen Überbautakte erstellt und anschließend verschoben, daher der Name „Taktschiebverfahren“. In einem Rhythmus von eineinhalb Wochen werden Abschnittslängen von rund 25 Metern direkt aneinander betoniert.

Nachdem der Beton ausreichend erhärtet ist, wird die Vorspannung aufgebracht, die gesamte Schalung im Taktkeller mit Hilfe von mehreren Pressen abgesenkt und anschließend der Überbautakt mit Hilfe einer leistungsstarken Hub-Schub Anlage auf den Rutschträgern über das Schlierbachtal verschoben. 25 Zentimeter drücken die kräftigen Pressen den Betonüberbau auf den Gleitbahnen nach vorne, dann wird die Brücke langsam abgesetzt und die Hydraulikzylinder wieder zurückgefahren. Anschließend wird die Brücke wieder angehoben, nach vorne gedrückt, abgesetzt, Zylinder zurück und so weiter und so weiter. Gute 100 Mal wiederholt sich dieser Vorgang bis ein Taktschub beendet ist. Zur Verkürzung der Spannweite in dem ersten Feld und um während des Verschiebs auf die entsprechenden Bauwerksachsen aufzufahren wird ein so genannter Vorbauschnabel verwendet. Dieser verfügt an der Spitze über zwei Pressen, mit denen der Vorbauschnabel auf die Verschieblager gehoben wird.

Der Überbauquerschnitt der Schlierbachtalbrücke wird als Hohlkasten ausgebildet. Bodenplatte, Stege, Querträger und Lisenen bilden den so genannten Trog und die Fahrbahnplatte mit Kragarmen bildet die Decke des Hohlkastens. Diese wird innenliegend geschalt. Die Schalung dann weiter in den nächsten Abschnitt umgesetzt. Die Konstruktionshöhe der beiden Hohlkästen beträgt in der Achse des Überbaus durchgehend 3,20 Meter.

Beide Überbauten werden mit vollständiger Elektroinstallation und einer Kranbahn mit Laufkatze ausgestattet, um spätere Wartungsarbeiten an den Brückenlagern ausführen zu können.





Die Fundamente der Grünbrücke sind ein interessanter Anblick aus der Vogelperspektive: Während im oberen Bereich (dunkel) noch die stehende Schalung mit dem Bewehrungsstahl zu erkennen ist, erfolgte auf der anderen Seite der späteren Autobahn bereits die Betonage des Fundaments.

» Fortsetzung von Seite 7

Brückenbauer inzwischen begonnen eine Grünbrücke herzustellen. Das integrale Zweifeld-Bauwerk hat Stützweiten von zwei mal 16 Metern und eine Breite von 56,35 Metern. Die Grünbrücke wird nach Fertigstellung mit Boden überschüttet und mit so genannten Irritationsschutzwänden ausgestattet. Die Brückenfläche beträgt rund 1.800 Quadratmeter und entspricht damit den Vorgaben zur Vernetzung überregionaler Wildwechselbeziehungen u.a. von Wildkatze und Rotwild.

Zum Auftrag gehört auch der Bau des Bauwerks 107 B, einem Einfeldbauwerk, das die neue Autobahn über einen Forst und einen Waldweg sowie einen Bach führt. Die Brücke wurde auf Bohrpfehlen mit einem Durchmesser von DN 1.200 gegründet. An das Bauwerk schließt sich eine 63 Meter lange Stützmauer an, die den Autobahndamm abfängt.

Im kommenden Herbst ist zunächst die Profilierung des Frostschutzplanums und die Herstellung der Borde vorgesehen. Ab Herbst soll dann der Einbau der ersten Asphalt-Tragschicht erfolgen. Die Entwässerung erfolgt über eine Mittelstreifenentwässerung bzw. über Mulden in den Randbereichen. 5.000 Meter Kanalrohre mit Durchmessern von DN 300 bis DN 1.000 wurden verlegt. Am nördlichen Baustellenanfang haben die Verkehrswegebauer ein 5.000 Quadratmeter großes Regenrückhaltebecken hergestellt, in welches das Oberflächenwasser der Autobahn geleitet wird. Für einen Havariefall ist es mit Abscheideanlagen ausgestattet.



Am nördlichen Bauende haben die Erdbau-spezialisten ein 5.000 Quadratmeter großes Regenrückhaltebecken hergestellt.



Die neue Überführung für die Verbindungsstraße zwischen Schlierbach und Einrode. Vier Stahlträger wurden vor Ort miteinander verschweißt, der Mittelabschnitt Ende des Jahres betoniert.



Die B 90n schlängelt sich von der Autobahn 71 in Richtung Saalebogen durch die grüne Hügellandschaft des Ilmtals in Thüringen. Kurz vor Weihnachten wurde das 14 Kilometer lange Teilstück für den Verkehr frei gegeben.



Fünf mit einem Bau

Thüringens größtes Infrastrukturprojekt 2017: Auf der B 90n rollt jetzt der Verkehr

Wenn das kein Geschenk für die Region ist: Rechtzeitig vor Weihnachten wurde im Dezember 2017 das knapp 14 Kilometer lange Teilstück der Bundesstraße B 90n für den Verkehr freigegeben. Die Mitarbeiter der ARGE Bickhardt Bau / Bickhardt Bau Thüringen hatten noch einmal richtig Gas gegeben und die neue Strecke gut ein halbes Jahr früher als ursprünglich geplant fertiggestellt.

In Zeiten von Philharmonien und Flughäfen sei es keine Selbstverständlichkeit, dass große Straßenbauprojekte ein halbes Jahr vor dem geplanten Termin fertiggestellt würden, sagte Thüringens Ministerin für Infrastruktur und Landwirtschaft, Birgit Keller, während der feierlichen Verkehrsfreigabe der B 90n. Die neue Verbindungsachse entlaste sehr viele Menschen in den Ortschaften der Region. Bis zu 15.000 Fahrzeuge führen

täglich durch Stadtilm, Nahwinden, Griesheim oder Marlishausen. Zudem werde das Verkehrsnetz des Freistaats engmaschiger, betonte die Ministerin.

Gerhard Rühmkorf, Ministerialdirigent aus dem Bundesverkehrsministerium, sagte, dass durch den Bau des Streckenabschnitts B 90n quasi fünf Ortsumgehungen in einem Stück errichtet worden seien. Er rechnete vor, dass sich durch die neue Verbindung die Fahrtzeit für Autofahrer

aus den Städten des Saalebogens – Saalfeld, Rudolstadt und Bad Blankenburg – zur Autobahn 71 um die Hälfte verkürzt.

In einer Bauzeit von nicht einmal zwei Jahren haben die Mitarbeiter der ARGE rund eine Million Kubikmeter Boden bewegt, dabei zehn Meter tiefe Einschnitte gegraben und bis zu 17 Meter hohe Straßendämme aufgeschüttet, sieben Brückenbauwerke hergestellt und rund 30 Kilometer Entwässerungseinrichtungen angelegt. Am westlichen Bauende haben sie den Anschluss an die Autobahn hergestellt.

Die neue Anbindung an die Autobahn 71.



Im kommenden Jahr werden die Mitarbeiter der ARGE noch die Anbindungen an das Wirtschaftsnetz herstellen und Umfahrungen zurückbauen. Dann ist eines der größten Verkehrsinfrastrukturprojekte Thüringens der jüngeren Vergangenheit endgültig Geschichte.



Nördlicher befindet sich eigentlich nur noch das Meer: Bickhardt Bau hat in Arbeitsgemeinschaft mit Bickhardt Bau Thüringen die Bundesstraße 76 im Norden der schleswig-holsteinischen Landeshauptstadt Kiel auf einer Länge von knapp vier Kilometern grundhaft ausgebaut.

Es war die bislang nördlichste Baustelle, die Bickhardt Bau in seiner über 45 Jahre währenden Unternehmensgeschichte realisiert hat: 800 Meter nördlich des Nord-Ostsee-Kanals begann der Ausbaubereich an der Bundesstraße 76, der direkt vor dem Einmündungsbereich in die B 503 (Olof-Palme-Damm) gegenüber dem Holstein-Stadion endete.

Die B 76 ist eine der wichtigsten Verbindungsstraßen in Kiel, da sie im Stadtgebiet wie eine vierspurige Stadtautobahn die Ost- und Westufer der Kieler Förde miteinander verbindet. Zudem ist sie die wichtigste Verbindungsstraße in das nördlicher gelegene Eckernförde. Das hohe Verkehrsaufkommen hat allerdings seine Spuren hinterlassen, so dass der grundhafte Ausbau der Richtungsfahrbahn Süd erforderlich wurde.

40.000 Quadratmeter

Knapp 40.000 Quadratmeter neue Asphaltfläche haben die Kirchheimer Verkehrswegebauer mit ihren Thüringer Kollegen in der Bauzeit von Anfang Juli bis Mitte Oktober hergestellt. Zuvor wurde allerdings die gesamte Asphaltbefestigung abgefräst und die darunter liegende Verfestigung aufgebrochen, gelöst und geladen. Knapp 5.300 Kubikmeter Verfestigungsmaterial wurden abtransportiert, zugleich das Planum hergestellt.



B 76 Holsteinknoten Kiel:
Die nördlichste Baustelle der Unternehmensgeschichte

KURS NORD - NORDOST



Der Asphaltaufbruch wurde an Ort und Stelle aufbereitet, wieder eingebaut und in einer Stärke von 20 Zentimetern verfestigt. In drei Lagen wurden 14 Zentimeter Tragschicht, acht Zentimeter Binder und vier Zentimeter Decke hergestellt. Auch die Auf- und Abfahrten der Anschlussstelle Steenbeker Weg wurden in dem Zuge ebenfalls erneuert.



1 Kurs Landeshauptstadt Kiel: Die B 76, eine der Hauptverkehrsschlagadern der Förde-Stadt, wurde auf vier Kilometern Länge grundhaft erneuert.

2 Der Einbauzug rollt die Auffahrt in Richtung Süd hinunter. Auch die Anschlussstelle Steenbeker Weg wurde im Zuge der Baumaßnahme grundhaft erneuert.

3 Volle Breite: Der Asphalt wurde über die volle Fahrbahnbreite eingebaut. Die Bickhardt Bau-Fahne musste allerdings wegen der fehlenden Höhe unter der Brücke abgenommen werden.

4 Anschluss hergestellt: In einer Bauzeit von Juli bis Mitte Oktober wurde der Streckenabschnitt grundhaft erneuert.



Mit vereinten Kräften: Ende September wurde der Überbau der Sinnbrücke Süd in Rieneck betoniert.

Sinn-gemäß

150-Meter-Brücke für die Ortsumgehung Rieneck

Im Zuge des Neubaus der Ortsumgehung für Rieneck haben die Mitarbeiter der Abteilung Brücken- und Ingenieurbau das Bauwerk 3, die Sinnbrücke Süd hergestellt. Die 148 Meter lange Brücke wurde in Ortbetonbauweise errichtet. Das sechsfeldrige Bauwerk wurde auf Bohrpfehlen mit einem Durchmesser von DN 1.200 gegründet. 30 Bohrpfehle wurden bis zu zehn Meter tief in den Boden eingebracht. Anschließend wurden fünf Pfeilerpaare geschalt, bewehrt und

betoniert. Dann wurde ein Traggerüst gestellt und der Oberbau in zwei Abschnitten betoniert. 350 Tonnen Bewehrungsstahl und 2.250 Kubikmeter Beton wurden für den Brückenneubau benötigt.

Durch den Bau der lang geschwungenen Brücke kann die Staatsstraße 2303 von der Ortslage in den Talgrund der Sinn verlegt werden. Die S 2303 erschließt das Sinntal und verbindet den Landkreis Main-Spessart mit dem Raum Fulda.



Bei der Betonage waren zwei Betonpumpen im Einsatz. Im Hintergrund: Stadt Rieneck.



AUF Tauchstation

Bickhardt Bau stellt die Baugrube für den Neubau des Terminal 3 am Flughafen Frankfurt her



So sieht das neue Terminal 3 am Frankfurter Flughafen aus. Eine Computergrafik macht den Blick in die Zukunft möglich. Die Architektur der neuen Abflughalle ist durch Glas geprägt, das für Weite und Transparenz sorgt. Derzeit wird die Baugrube für das Gebäude hergestellt. Es ist aktuell das größte privat finanzierte Infrastrukturprojekt Europas.

Visualisierung:
Fraport AG



Es geht zuerst nach unten, bevor es nach oben gehen kann: Beim Neubau des neuen Terminals 3 am Frankfurter Flughafen laufen die Bauarbeiten auf Hochtouren. Großgeräte von Bickhardt Bau sind im Einsatz, um die Baugrube im Nassaushub für das größte privatfinanzierte Infrastrukturprojekt Europas herzustellen.

Nass und Trocken, das sind die beiden maßgeblichen Parameter, die beim Bau des neuen Terminals 3 im Süden des Frankfurter Flughafens eine wichtige Rolle spielen. In einem ersten Bauabschnitt haben die Mitarbeiter der Niederlassung Fulda im Trockenaushub eine 65.900 Quadratmeter große und 5,50 Meter tiefe Baugrube hergestellt. Rund 400.000 Kubikmeter Boden sind dabei gelöst, geladen und zum Großteil abtransportiert worden.

Mittlerweile sind sie gemeinsam mit den Kollegen vom Spezialtiefbau in einem Anschlussauftrag im Einsatz, um jetzt in Bereiche vorzudringen, in denen bereits das Grundwasser ansteht. Aus diesem Grund werden in der ganzen Baugrube Spundwände eingezogen.

Große Geräte sind im Einsatz: Mit einem Drehbohrgerät wird der Boden gelockert, bevor dann mit einem großen Teleskop-Mäkler die Spundbohlen eingedrückt werden. Die elf bis 20 Meter langen

Stahlprofile gehen dann wie geschmiert in den Boden. Neben einer äußeren Einfassung werden auch zahlreiche Zwischen-

Taucher stellen die Betonsohle unter Wasser her

wände eingezogen. Es entstehen zahlreiche Parzellen oder wie die Fachleute vom Wasserbau sagen Docks. Dann beginnen die Bagger mit dem Aushub. Es geht aber

zunächst nur weitere ein bis zwei Meter in die Tiefe, weil dann die Spundwände mit einem Ankerbohrgerät rückverankert werden. Das sorgt für die nötige Stabilität, bevor dann das Dock komplett ausgebagert wird. Dabei geht es bis maximal 8,50 Meter unter den Grundwasserspiegel hinunter.

Rund 270.000 Kubikmeter Boden werden dabei gelöst, geladen und auf ein Zwischenlager in unmittelbarer Nähe der Baugrube transportiert. Das gesamte

Aushubmaterial wird später für die Rückverfüllung der Baugrube benötigt.

Bevor das Wasser abgepumpt werden kann, kommen Taucher zum Einsatz. Sie betonieren die Sohle mit Unterwasserspezialbeton, um die Baugrube nach unten gegen nachströmendes Grundwasser abzudichten. Zusätzlich werden Mikropfähle als Rückverankerung der Unterwasserbetonsohle gesetzt, die einen Auftrieb verhindern sollen.

7.100 Tonnen Stahl

Wenn die Sohle fest ausgehärtet ist, kann das darin befindliche Grundwasser abgepumpt werden. Das mit einem hohen Schlammanteil versehene Grundwasser wird gereinigt und dem Grundwasserhaushalt auf dem Flughafengelände wieder zurückgeführt. Abschnitt für Abschnitt wird die Baugrube trocken gelegt, bis anschließend mit dem Rohbau des Terminalgebäudes eine neue Bauphase eingeläutet werden kann.

Die Spezialtiefbauer von Bickhardt Bau stellen im Zuge ihres Bauauftrages rund 46.000 Quadratmeter Spundwände her. Das entspricht etwa 7.100 Tonnen Stahl. Der Verbau wird mit 550 Ankern ausgesteift, die eine Gesamtlänge von ca. 9,6 Kilometern aufweisen. Etwa 39.000 Kubikmeter Unterwasserbeton werden verbaut und mit ca. 3.500 Mikropfählen gesichert, die eine Gesamtlänge von ca. 37 Kilometern ergeben.

HINTERGRUND

Neubau Terminal 3 am Fraport

Das Terminal 3-Gebäude entsteht im Süden des Frankfurter Flughafens auf dem Gelände der ehemaligen US-Militärbasis. Das achtgeschossige Gebäude wird auf einer Grundfläche von 90.000 Quadratmetern errichtet. Das entspricht der Fläche von 13 Fußballfeldern. Auf drei Ebenen und über zwei insgesamt 1.000 Meter lange Flugsteige kommen künftig bis zu 14 Millionen Reisende pro Jahr zu

ihrem Ziel. Die Flugsteige haben 24 Gates. Modernste Technik wie automatische Gepäckaufgabe und digitale Grenzkontrollen soll für ein noch angenehmeres und komfortableres Reisegefühl sorgen. Das Terminal 3 wird über ein neues Personen-Transport-System mit den beiden bestehenden Terminals verbunden. Die Fahrt mit der Hochbahn vom T1 zum T3 dauert acht Minuten. Die Eröffnung ist für das Jahr 2023 geplant.



Großbohrgeräte, Rammen und Mäkler beherrschten in den vergangenen Monaten die Szenerie an der Großbaustelle für das neue Terminal 3 im Süden des Frankfurter Flughafens. Rund 7.100 Tonnen Stahlbohlen wurden in den Boden eingebracht, um die Baugrube herzustellen. Hoch anstehendes Grundwasser macht den Einsatz von Tauchern erforderlich.



AUßERLICH IN DER NACHT

Sanierung der Rollbahn November am Frankfurter Flughafen



Die Sanierung des Rollweges mit dem Namen November am Frankfurter Flughafen ist ein Musterbeispiel für eine reibungslos funktionierende Baustellenlogistik, bei dem viele Räder ineinandergreifen. Um den Flugbetrieb auf Europas größter Luftdreh Scheibe so wenig wie möglich zu beeinträchtigen, erfolgen die Arbeiten unter laufendem Betrieb. Gearbeitet wird nachts. Der Zeitplan ist sportlich-ambitioniert.



Mit vereinten Kräften wird die Oberfläche der Asphalt-Rollbahn aufgebrochen und 80 Zentimeter tief ausgehoben. Das Material wird auf Sattelzüge geladen, die es auf eine Lagerfläche außerhalb der Vorfelder bringen. Dort wird es aufbereitet und kann später wieder eingebaut werden.

Es ist **22 Uhr** als sich die Kollegen in einem Wartebereich aufstellen. Rechts und links davon rollen noch vereinzelte Flugzeuge von der Landebahn zu ihren Gates oder Wartepositionen. Mit jeder fortschreitenden Minute steigt die Anspannung.

22.50 Uhr: Das Follow Me-Fahrzeug nähert sich dem Wartebereich, während andere Flughafen-Mitarbeiter den Bereich der Rollbahn November mit roten Lampen absperren. Einen Augenblick später fährt der Tross im Eiltempo ein paar hundert Meter zu dem Bauabschnitt des Abends. Mobile Flutlichtmasten werden in Stellung gebracht und beleuchten den Platz taghell. Drei Tieflader halten direkt nebeneinander. Stembagger fahren hinunter und beginnen sofort mit der Arbeit.

22.55 Uhr: Fast im Gleichschritt knacken ihre großen Meißel die Asphaltoberfläche und den Unterbau. Zwei Radbagger eilen dazu und räumen den Aufbruch zur Seite. Derweil werden auch schon zwei weitere Kettenbagger antransportiert, die die Aufbruchmassen auf Sattelzüge und Vierachser laden. Diese transportieren das Material über die innere Flughafen-Ringstraße aus dem Vorfeld-Bereich heraus auf einen extra eingerichteten Materiallagerplatz im Bereich der Cargo-City-Süd.

Dort wird das Material aufbereitet und kann später als Frostschutz wieder eingebaut werden. Und dort sind auch Lagerboxen mit Zeltdächern aufgestellt worden, in denen Asphalt in verschiedenen Qualitäten zwischengelagert wird. Die Füllung der Boxen beginnt bereits am Tag. Das Material wird von einer Liefergemeinschaft unter anderem aus der benachbarten As-

phalt-Mischanlage der Bickhardt Bau-Rohstofftochter MKW in Kelsterbach geliefert.

0.20 Uhr: In dem Rollweg November klafft jetzt ein gut 700 Quadratmeter großes und über 80 Zentimeter tiefes Loch. Eine Raupe wird ins Baufeld gefahren und beginnt das Erdplanum zu schieben.



Die Fertiger in Wartestellung: Sie kommen erst am Ende der Nachtschicht zum Einsatz. Neben den beiden parallel fahrenden Maschinen steht auch immer ein Ersatzgerät bereit.

0.30 Uhr: Recycling-Schotter wird geschüttet. Das Material wird 30 Zentimeter stark eingebaut.

1.20 Uhr: Eine Walze sorgt jetzt für die nötige Verdichtung des Frostschutzplanums.

1.35 Uhr: Planumsabnahme, die Höhe der Recyclingschicht wird aufgemessen.

1.53 Uhr: Mit einem Baggerlöffel werden die Rinnen für die Kabelleerrohre gezogen. Die ersten Glasfaser-GFK-Rohre werden verlegt. Sie haben einen Durchmesser von über 20 Zentimetern und müssen später die Temperaturen des frischen Asphalts aushalten in den sie halb eingebettet sind. Die Rohre werden auf Länge geschnitten und Abzweiger eingebaut. Später werden durch sie einmal die Kabel für die Positionslichter und Befeuerungslampen hindurchgeführt.

2.15 Uhr: Der erste Asphalt für die Tragschicht wird angeliefert und mit einem Baggerlöffel verteilt. Wenig später kommt eine GPS-Raupe hinzu und baut den Asphalt zentimetergenau ein. 24 Zentimeter ist die erste Lage der Tragschicht stark. Wegen der Leerrohre kann sie nicht mit einem Fertiger eingebaut werden. Eine Walze sorgt mit ihren Überfahrten für die nötige Verdichtung.

3.15 Uhr: Die Fertiger werden in Stellung gebracht, die Bohle vorgeheizt und ein Startpodest hergerichtet.

3.25 Uhr: Die zweite Lage Tragschicht wird eingebaut und verdichtet. Zwei nebeneinander fahrende Fertiger bauen die 125 bis 135 Grad heiße Asphaltmischung mit zwei Metern pro Minute ein. Spezielle



Aufbruchstimmung: Mit schweren Meißeln wird die Oberfläche des Rollweges im Eiltempo aufgestemmt. Der nächtliche Zeitplan ist eng gesteckt.



Mit einer Raupe wird die erste Lage der Asphalt-Tragschicht eingebaut. Die vorher verlegten GFK-Rohre sind gerade noch so zu erkennen.

Zusatzstoffe ermöglichen den Einbau bei diesen niederen Temperaturen. Normaler Asphalt ist rund 50 Grad heißer, aber schließlich muss die Asphaltoberfläche

50 Grad kälter als normal: Spezieller Asphalt im Einsatz

nur wenige Stunden später soweit erkaltet sein, dass der normale Rollbetrieb wieder darüber laufen kann.

4.10 Uhr: Die Binderschicht wird darüber gezogen. Sie ist 12 Zentimeter stark und wird bis zur Oberkante des Bestandes eingebaut.

5.30 Uhr: Die ersten Geräte werden in die Baustelleneinrichtung gefahren. Gleichzeitig wird die Markierung aufgebracht. Die rund 700 Quadratmeter große Fläche wird ordnungsgemäß instandgesetzt und besenrein an den Auftraggeber übergeben.

6.00 Uhr: Die Kollegen aus der Nachtschicht gehen jetzt in den Feierabend. Der Flugbetrieb auf dem Rollweg November beginnt, so als wäre nachts nichts geschehen.

700 bis 800 Quadratmeter

Dieses Schauspiel wiederholt sich einige Nächte. Mit jeder Schicht wächst die grunderneuerte Fläche um 700 bis 800 Quadratmeter. Doch es fehlt ja noch die Deckschicht. Diese wird etwa alle 10 Tage eingebaut, weil dann eine Fläche entstanden ist, die groß genug ist, um die Decke wirtschaftlich einzubauen. Zunächst werden die oberen vier Zentimeter mit Hilfe von zwei parallel arbeitenden Großfräsen abgetragen. Anschließend stellen nebeneinander fahrende Einbaufertiger eine nahtlose Spezialdecke her. Dabei gelten höchste Standards, denn die Flugzeuge, die dort täglich zu Hunderten über den Asphalt rollen, wiegen teilweise 300 Tonnen. Bei solch beeindruckenden Zahlen lässt sich schon erahnen, welche Kräfte auf die Rollwege wirken.

In der Zeit zwischen August und November haben die Mitarbeiter der ARGE Rollwegesanierung auf einer Länge von 800 Metern insgesamt 28.000 Quadratmeter des Rollweges November grundhaft erneuert.



INGENIEURBAUKUNST für den Untergrund

Umbau des Kaiserlei-Kreisels

Mit schwerem Gerät haben die Bickhardt Bau-Mitarbeiter spezielle Gründungspfähle für die neuen Auffahrtsrampen zur Autobahn 661 am Kaiserlei-Kreisel in Offenbach hergestellt. Die Rampen sind Teil des neuen Verkehrskonzepts, das aus dem größten Kreisverkehr des Landes zwei kleinere Verkehrsknotenpunkte macht und die überörtlichen Verkehrsströme von den innerstädtischen trennt.

Da die beiden Rampenbauwerke einen S-Bahn-Tunnel überqueren, waren besondere ingenieurbau technische Maßnahmen erforderlich: So wurden 22 so genannte Hülspfähle mit besonderer Armierung rund 38 Meter tief im Boden verankert. Jeder Pfahl hat einen Durchmesser von DN 1.200. Die besondere Ummantelung verhindert, dass sich die Traglast der Pfeiler auf den Tunnel auswirkt. Der Stahlmantel (im rechten Foto gut zu erkennen) alleine wiegt rund elf Tonnen. Weitere 66 Bohrpfähle sorgen zudem dafür, dass die Bauwerke auf sicheren Gründungen stehen.

Parallel zu den Bohrpfahlarbeiten, die bis Mitte Februar abgeschlossen sein werden, haben die Brückenbauer in den letzten Wochen des vergangenen Jahres begonnen, die Pfeiler für die Rampenbauwerke auf der aufwendigen Gründung herzustellen. Kurz vor Weihnachten wurde der erste Brückenpfeiler ausgeschalt und der zweite betonierte.



Der Umbau des Kaufland-Supermarktes im sächsischen Mittweida hat begonnen: Die etwa 8.000 Quadratmeter große Gewerbeimmobilie wird modernisiert und an die Bedürfnisse des Marktes angepasst. Die Bauzeit beträgt etwa ein halbes Jahr. Der Verkauf geht in der Umbauphase weiter.

Markt für Markt

Projektentwicklung startet in ein Jahr mit Rekordbauleistungen – Umbau von 3 Märkten

Von Winterpause keine Spur: Die Bickhardt Bau Projektentwicklung realisiert in diesem Jahr gleich drei große Marktumbauten für eine renommierte Handelskette. Der Verkauf in den Supermärkten geht dabei weiter.

Der Lebensmittelmarkt ist hart umkämpft. Längst reicht es heutzutage nicht mehr aus, Ware palettenweise zum billigsten Preis anzubieten. Ein übersichtliches, klar strukturiertes Warenangebot das ansprechend präsentiert wird, lässt den Käufer gerne öfters zugreifen. Das Auge kauft gewissermaßen mit. Weil die Immobilienpreise in den Innenstadtlagen zudem deutlich in die Höhe geschossen sind, setzen viele Marktketten deshalb auf Modernisierungen im Bestand.

Die Bickhardt Bau Projektentwicklung wird in der neuen Bausaison gleich drei Kaufland-Märkte in laufendem Betrieb sa-

nieren. In den Märkten in Sangerhausen und in Mittweida haben die Umbauarbeiten bereits begonnen. Im Frühsommer erfolgt der Umbau des Marktes in Benndorf bei Koblenz. Das Besondere ist, dass Teilbereiche der Märkte mit Staubschutzwänden abgetrennt werden, um den Verkauf so wenig wie möglich zu beeinträchtigen. Auf der gesamten Marktfläche und den Nebenräumen werden dann abschnittsweise die Elemente der Technischen Gebäudeausrüstung (TGA) mit Heizung, Lüftung, Sa-

nitär, Sprinkler, MSR und Elektro sowie deren Ver- und Entsorgungsleitungen ausgetauscht und erneuert. Die gesamte Beleuchtungsanlage wird modernisiert, Decken in der Mall und in den Nebenräumen sowie in Teillaspekten die Fußböden erneuert.

Um die teilweise über 4.000 Quadratmeter großen Verkaufsflächen in möglichst kurzer Zeit den modernen Markterfordernissen anzupassen, wird auch nachts, an Wochenenden und sogar feiertags gearbeitet.

Mit dem Umbau von gleich drei Einkaufsmärkten dieser Größenordnung steht die Projektentwicklung vor einem arbeitsintensiven Jahr mit Rekordbauleistungen.



Der Kaufland in Sangerhausen wird ebenfalls modernisiert.

In Sichtweite der Niederlassung



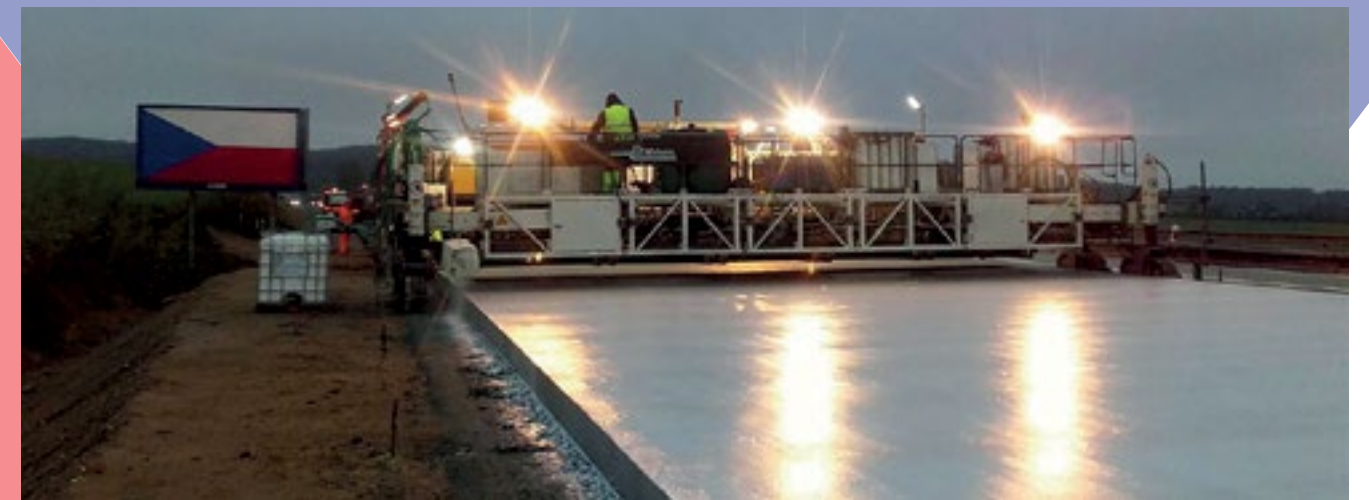
Mitarbeiter der Niederlassung Neustadt sanieren Teilstück der Küstenautobahn A1

In knapp dreimonatiger Bauzeit haben die Mitarbeiter der Niederlassung Neustadt in Holstein einen 3,6 Kilometer langen Streckenabschnitt der Autobahn A 1 grundhaft erneuert.

Bahn frei hieß es Ende des vergangenen Jahres, als das sanierte Teilstück der Autobahn 1 zwischen den Anschlussstellen Lensahn und Neustadt / Pelzerhaken wieder für den Verkehr frei gegeben wurde. In knapp dreimonatiger Bauzeit haben die Bickhardt Bau-Verkehrswegebauer den 3,6 Kilometer langen Streckenabschnitt grundhaft erneuert. Rund 35.000 Quadratmeter Asphaltfläche wurde dabei hergestellt. Die Autobahn ist in dem Streckenabschnitt zweispurig und ohne Standstreifen.

Die Baustelle befindet sich nur wenige Kilometer von der Bickhardt Bau Niederlassung in Neustadt entfernt. Zunächst haben die Mitarbeiter die alte Fahrbahndecke aufgebrochen und mitsamt der darunter befindlichen, hydraulisch-gebundenen Tragschicht ausgebaut. Das Aufbruchmaterial wurde teilweise zu Frostschutz aufbereitet und wieder eingebaut. Anschließend wurde ein 34 Zentimeter starkes Asphaltpaket bestehend aus 22 Zentimeter Tragschicht, acht Zentimeter Binder und vier Zentimeter Decke eingebaut.

Unterwegs im Norden: Nicht nur Nebel und Regen begleiteten die grundhafte Erneuerung der Autobahn A1 im Streckenabschnitt Neustadt, sondern auch Sonne und Wolken.



Dobrý den České republika

Die Abteilung Betonstraßenbau baute sechs Kilometer Autobahn südöstlich von Prag

Sechs Kilometer Autobahn-Neubau haben die Mitarbeiter der Abteilung Betonstraßenbau während ihres zweiten Auslandseinsatzes hergestellt. Das Ziel war diesmal Tschechien.

Für die Mitarbeiter der Abteilung Betonstraßenbau ging es im vergangenen Jahr mal wieder ins benachbarte Ausland: Im Oktober war das Team um Einbaumeister Jörg Ackermann als Nachunternehmer in Tschechien im Einsatz. Rund 40 Kilometer südöstlich vom Zentrum der Hauptstadt Prag stellte das 30 Mann starke Team einen insgesamt sechs Kilometer langen Abschnitt der Autobahn D1 her.

Einmal eingerichtet war der große Bickhardt Bau-Betondeckenzug vom Typ Wirtgen SP 1500 fast vier Wochen ununterbrochen im Einsatz. Es wurde zeitweise im Schichtbetrieb rund um die Uhr gearbeitet. Mit ihrer rollenden Straßenbaufabrik bauten die Kirchheimer Betondeckebauer den Unterbeton in einer Stärke von 22 Zentimetern und den Oberbeton mit fünf Zentimetern Stärke ein. Die Einbaubreite betrug zwischen elf und zwölf Metern. Von der Qualität der Baumaterialien war Einbaumeister Jörg Ackermann sehr angetan: „In Sachen Qualität des Betons sind die Tschechen inzwischen auf Augenhöhe. In dem Bereich Betonstraßenbau wurde dort richtig Gas gegeben“, sagte der Spezialist.

Retter in der Not

Bei dem straffen Arbeitspensum blieb so gut wie keine Zeit, um viel von unserem östlichen Nachbarland mitzubekommen. Dennoch wird den Kollegen etwas noch länger in Erinnerung bleiben: In einer Nachtschicht ereignete sich ein folgenreicher Verkehrsunfall auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite, über die der gesamte Verkehr geführt wurde.

Eine Autofahrerin aus Ungarn war mit ihrem Fahrzeug auf einen vorausfahrenden LKW aus Rumänien aufgefahren und dabei

in ihrem Fahrzeugwrack eingeklemmt worden. Die Bickhardt Bau Mitarbeiter aus der Nachtschicht, die nur wenige Meter von der Unfallstelle am Arbeiten waren, reagierten sofort: Sie leuchteten die Unfallstelle mit einer Leuchtgiraffe aus, holten schwere Ketten und zogen die Autotür mit dem Bagger auf. Dann befreiten sie die Frau aus dem Fahrzeugwrack und leisteten Erste Hilfe. Sie wurde kurze Zeit später mit einem Krankenwagen in eine Klinik gebracht. Die Autofahrerin hatte Glück im Unglück.

Der Hilfeinsatz zeigt aber auch, wie sinnvoll es ist, in Erster Hilfe ausgebildet zu sein: Im Rahmen einer Vielzahl an Fortbildungen und Schulungen in den Wintermonaten bietet Bickhardt Bau jährlich auch Erste Hilfe Kurse an. Darüber hinaus verdient das schnelle und beherrzte Eingreifen in einer solchen Notfallsituation allen Respekt und Anerkennung.





Bundesstraße wird Autobahn

A 21 Nettelsee: Verkehr rollt auf neuer Strecke

Stückweise wird die Bundesstraße 404 zur Autobahn 21: Im Dezember wurde das 2,1 Kilometer lange Teilstück bei Nettelsee im Herzen Schleswig-Holsteins mit Ministerehren für den Verkehr freigegeben. Gut ein halbes Jahr früher als geplant haben die Verkehrswegebauer der ARGE Bickhardt Bau / Bickhardt Bau Thüringen die neue Magistrale fertiggestellt. Der Ausbau war aufgrund des wenig tragfähigen, moorigen Untergrundes höchst anspruchsvoll: Torflinsen mussten ausgekoffert und insgesamt rund 100.000 Kubikmeter Boden ausgetauscht werden. Zudem war es notwendig, ein geotechnisches Flächentragwerk in Form einer 200 Meter langen, lastverteilenden Betonplatte auf Betonpfählen herzustellen. In den kommenden Monaten werden die Verkehrswegebauer von Bickhardt Bau noch eine PWC-Anlage mit Stellplätzen für LKW und für PKW herstellen.

Mit der Fertigstellung des Abschnittes Nettelsee wird sich die Fahrtzeit von Hamburg, Bargteheide oder Bad Seegeberg in die Landeshauptstadt Kiel spürbar verkürzen. Zudem bekommt die Strecke eine wichtige Zubringerfunktion für die geplante Nordwestumfahrung A 20 Hamburg, die einmal die wichtigste Ost-West-Verbindung im Norden Deutschlands werden soll.

Unser Luftbild aus dem September zeigt den neuen Kreuzungspunkt Nettelsee, bzw. die Anschlussstelle Löptin mit den Auf- und Abfahrten und den Fahrbahnen der A 21 in der Mitte. Neben der Hauptstrecke haben die ARGE-Mitarbeiter auch die Anbindungen an die vorhandenen Straßenbeziehungen hergestellt. Das waren noch einmal rund 4.500 Meter Straßenbau. Sehr gut ist auch das Regenrückhaltebecken zu erkennen, das aus der Vogelperspektive an einen großen Schuhabdruck erinnert.

Ausgezeichnete Azubis

Bickhardt Bau-Lehrlinge mit guten Abschlüssen – Interessante Fort- und Weiterbildungen

Ausbildung wird bei Bickhardt Bau groß geschrieben. Das drückt sich nicht nur durch eine Vielzahl an Ausbildungsberufen und eine hohe Zahl an Auszubildenden aus, die derzeit bei über 100 jungen Menschen liegt, sondern auch durch die Qualität der Ausbildung.

Besonders erfreulich ist es, wenn die Auszubildenden unseres Hauses zu den Besten ihres Faches gehören. So wie zum Beispiel Dominik Gegner, Straßenbauer aus der Niederlassung Fulda, der als einer von 185 Prädikatsprüflingen im IHK-Bezirk Fulda kürzlich ausgezeichnet wurde.

Prädikatsprüflinge, das sind die besten Prüfungsteilnehmer, die ihre Ausbildung mit der Note 1 oder als Beste in ihrem Beruf absolviert haben. Im IHK-Bezirk Fulda haben im Sommer 2017 insgesamt 1.191 Prüfungsteilnehmer aus 446 Ausbildungsbetrieben in 120 Lehrberufen ihre



Bester Straßenbauer im Innungsbezirk Fulda: Dominik Gegner (Mitte) wurde für seinen guten Ausbildungsabschluss von der IHK-Führung ausgezeichnet. (Foto: IHK Fulda)

Abschlussprüfungen abgelegt. Davon bestanden 1.126 junge Frauen und Männer ihre Prüfungen.

Auch im IHK-Bezirk Marburg-Kassel waren die Auszubildenden aus dem Hause Bickhardt Bau erfolgreich: Industriekaufmann Dennis Schmidt absolvierte seine Abschlussprüfung mit der Note 1 und der Baustoffprüfer André Blättner war der beste Absolvent in seinem Lehrberuf.

Landesbester Betriebswirt

Nach einer erfolgreichen Ausbildung muss das Lernen nicht aufhören. Es gibt zahlreiche Angebote in der Fort- und Weiterbildung. So absolvieren jährlich über 4.000 Fachkräfte eine anerkannte Weiterbildung der Industrie- und Handelskammern. Viele dieser Studien- und Fortbildungsangebote werden in Teilzeit angeboten, das heißt nach der Arbeit wird studiert: Abends und am Wochenende.

Auch im Hause Bickhardt Bau gibt es Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die von diesen Angeboten Gebrauch machen und gemacht haben. Und das zum Teil mit großem Erfolg: Als Landesbester Betriebswirt-IHK in Hessen wurde der Baukaufmann Benjamin Steinert im vergangenen Jahr im Kurhaus in Wiesbaden ausgezeichnet. Die Bestenehrung stand am Ende seines knapp dreijährigen berufsbegleitenden Studiums. Voraussetzung dafür war eine zuvor absolvierte Fortbildung zum Industriefachwirt.

Im gewerblichen Bereich haben Marcel Hartmann und Martin Trapp erfolgreich ihre Prüfungen zum geprüften Polier Tiefbau abgelegt.

Einen Herzlichen Glückwunsch an alle erfolgreichen Absolventen und Prädikatsprüflinge.

Mega Interesse an S 21

Die Deutsche Bahn hatte am ersten Wochenende des Jahres zu einem Tag der offenen Baustelle eingeladen und das Interesse an dem Bahn-Großprojekt Stuttgart 21 war gigantisch: 40.000 Besucher nutzten die Möglichkeit, sich den Baufortschritt aus nächster Nähe anzuschauen. Interessierte konnten dabei sogar unter Anleitung den neuen Bickhardt Bau Hitachi-Bagger bedienen, der sonst bei der Verladung der Tunnel-Ausbruchsmassen eingesetzt wird. (Foto: www.niedermueller.de)



Gute Zusammenarbeit: Die Schülerinnen und Schüler des Leistungskurses Wirtschaft haben sich intensiv mit dem Personalmarketing bei Bickhardt Bau auseinandergesetzt. Ihre Ergebnisse präsentierten sie gemeinsam mit Fachlehrer Johannes Reuber (Mitte hinten) Vorstand Horst Müller (links), Ausbildungsleiter Jürgen Albinger (rechts), Personalmitarbeiter Christian Heumüller (Zweiter von rechts) und den kaufmännischen Auszubildenden (links), die in einem Videobeitrag als Interviewpartner Rede und Antwort standen.

Die Sicht der Zielgruppe

Schülerprojekt der Modellschule Obersberg – Zusammenarbeit von Schule und Wirtschaft

Verstärkte Präsenz in sozialen Netzwerken, Videoclips zu den Ausbildungsberufen für die Unternehmens-Webseite und ein modifizierter Bewerbungstest – einige ganz konkrete Handlungsempfehlungen präsentierten die Schülerinnen und Schüler des Leistungskurses Wirtschaft der Modellschule Obersberg den Verantwortlichen der Bickhardt Bau AG.

In einer viermonatigen Projektarbeit hatten sich die angehenden Abiturienten mit ihrem Fachlehrer Johannes Reuber, der früher selbst bei Bickhardt Bau den Beruf des Industriekaufmanns erlernt hat, intensiv mit dem Ausbildungsmarketing und Recruiting des Kirchheimer Verkehrswegebauers auseinandergesetzt. Durch Unternehmensbesuche, Gespräche mit Ausbildern, Auszubildenden und Personalern sowie einer Umfrage unter den jungen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern hatte die Gruppe die Möglichkeit, detaillierte Einblicke in das Personalwesen von Bickhardt Bau zu gewinnen – von der Werbung für Ausbildungsplätze bis hin zum



Einstellungsverfahren. Konkrete Fragestellung der Untersuchungen: Wie kann die Attraktivität von Bickhardt Bau als Ausbildungsbetrieb für junge Leute gesteigert werden?

Paul findet ins Unternehmen

Die Ergebnisse ihrer Projektarbeit präsentierten die Schülerinnen und Schüler jetzt in einem professionellen Vortrag und schufen dafür die fiktive Person Paul. Der 17-Jährige ist Schüler am Obersberg, macht demnächst Abi und sucht einen Ausbildungsplatz. Anhand von Schautafeln, Präsentationsbeispielen im Bickhardt Bau-Design und der Vorstellung von einer Software für Online-Bewerbungstools skizzierten sie den möglichen Weg von Paul ins Unternehmen. Aus einigen der Interviews und Unternehmensbesuche entstanden zudem zwei kurze Videoclips, die die Aus-

bildungsberufe Industriekaufmann/-frau und Straßenbauer anschaulich darstellen.

Für das Unternehmen war es wichtig, die Sichtweise der Jugendlichen kennenzulernen. Mit ihrer Präsentation, an der neben den Ausbildungsleitern und Mitarbeitern der Personalabteilung auch der Vorstandsvorsitzende Ralf Schär und Vorstand Horst Müller sowie Vertreter der Schulleitung der MSO anwesend waren, trafen die Obersberg-Schüler auf offene Ohren.

„Ein sehr guter Vortrag“, lobte der Vorstandsvorsitzende Ralf Schär und bedankte sich herzlich für das außerordentliche Engagement. Als Dank für die gelungene Studienarbeit lud er das Projektteam spontan zum großen Bickhardt Bau Sommerfest 2018 ein. Gut möglich, dass dann schon die eine oder andere Handlungsempfehlung umgesetzt worden ist.

Das Projekt steht darüber hinaus für die gute Zusammenarbeit zwischen der MSO und dem Kirchheimer Komplettanbieter für den Verkehrswegebau: Mit 22 kaufmännischen Auszubildenden in drei Jahrgängen stellt Bickhardt Bau das größte Kontingent im Kreis Hersfeld-Rotenburg. Die Projektarbeit zeigt zudem wie fruchtbar und wichtig der Austausch zwischen Wirtschaft und Schule sein kann.

Rommodan Mussa Tahir (im Radlader sitzend) im Kreise der Menschen, die ihm auf dem Weg ins Berufsleben behilflich sind: Von links Schachtmeister Michael von Rekowski, Sabina Martynovic (BWHW), Herbert Büttner (Bildungszentrum Bau Osthessen), Tajana Farnung (Kreistage Fulda) und Einsatzleiter Volker Bagus.



Ein Stück gelebte Integration

Junger Mann aus Eritrea beginnt Ausbildung zum Straßenbauer in der Niederlassung Fulda

Wie gelebte Integration funktionieren kann, zeigt das Beispiel vom Rommodan Mussa Tahir. Der 25-jährige Eritreäer begann zum ersten August 2017 seine Ausbildung zum Straßenbauer in der Bickhardt Bau Niederlassung Fulda. Vier Jahre zuvor war er aus seiner Heimat in Ostafrika geflüchtet.

Sudan, Libyen, Lampedusa in Italien – das waren die ersten Stationen seiner Flucht bis Rommodan Mussa Tahir schließlich in der Hessischen Erstaufnahmeeinrichtung für Flüchtlinge in Gießen aufgenommen wurde. Von dort führte ihn sein Weg weiter nach Fulda.

Als Teilnehmer des Projekts „Wirtschaft integriert“ begann Rommodan im Juni 2016 mit der Phase der Berufsorientierung. In der Lehrbauhalle in Fulda machte er Bekanntschaft mit verschiedenen Ausbildungsberufen. Mit seiner ruhigen Art und seiner schnellen Auffassungsgabe überzeugte er sowohl die Ausbilder und Lehrkräfte in der Lehrbauhalle als auch die Pädagogen des Bildungswerks der Hessischen Wirtschaft (BWHW). Nach drei Monaten Berufsorientierung begann er eine Einstiegsqualifizierung in der Bickhardt Bau Niederlassung Fulda. Diese Praxis-

phase wurde vom Kommunalen Kreistagecenter des Landkreises Fulda gefördert. Neben der Praxis im Beruf erhielt Rommodan in dieser Zeit weiterhin berufsbezogene Sprachförderung und sozialpädagogische Begleitung. Durch sein Engagement und seine gewissenhafte Arbeitsweise hin-

terließ er bei allen Beteiligten einen positiven Eindruck.

„Es war auch für mich eine neue Erfahrung. Ich habe zuvor noch nicht mit Flüchtlingen zusammengearbeitet“, sagte Straßenbaumeister Michael von Rekowski, der auf seinen Baustellen schon viele Auszubildende und Praktikanten erlebt hat. „Man merkt ganz schnell, wer willens und interessiert ist. Es gibt viele, die kommen nicht über den Status des Schaufelns hinaus, weil sie sich nicht engagieren.“ Nicht so Rommodan. Er nutzte die Chance des Praktikums. Bei der grundhaften Erneuerung der Petersberger Straße – seine Praktikumsstelle – lernte er recht viele Gewerke kennen und zeigte dabei handwerkliches Geschick. „In der Kolonne wird er als Kollege anerkannt und wertgeschätzt“, sagte Michael von Rekowski.

Während seiner Ausbildung wird Rommodan künftig auch weiterhin in der Kolonne mitarbeiten. „Es ist ganz wichtig, dass er einen festen Ansprechpartner hat“, erklärte Volker Bagus, der in der Niederlassung Fulda für die Ausbildung zuständig ist. Zudem wird Rommodan während seiner Ausbildung weiterhin durch „Wirtschaft integriert“ von Sozialpädagogen und Lehrkräften unterstützt. Dabei verbessert er kontinuierlich seine Sprachkenntnisse durch berufsbezogenen Deutschunterricht. Außerdem werden die Unterrichtsinhalte aus der Berufsschule wiederholt und gefestigt und gezielter Stützunterricht in prüfungsrelevanten Fächern angeboten.

Hintergrund

Wirtschaft integriert

Ziel des Projekts **Wirtschaft integriert** ist es, jungen Geflüchteten und Zuwanderern den Weg zu einem Berufsabschluss zu ermöglichen. Mit diesem Projekt des Hessischen Wirtschaftsministeriums baut Hessen als bisher einziges Bundesland eine nahtlose Förderkette von der Berufsorientierung bis zum erfolgreichen Ausbildungsabschluss auf.

In Fulda wird Wirtschaft integriert gemeinsam vom Bildungszentrum Bau Osthessen in Fulda (Lehrbauhalle) und dem Bildungswerk der Hessischen Wirtschaft (BWHW) angeboten. Das Projekt und die Teilnehmerbegleitung werden mit dem kommunalen Kreistagecenter Fulda und der Agentur für Arbeit Bad Hersfeld-Fulda abgestimmt und umgesetzt.



Espana olé: Bauingenieur Javier Sanchez(links) mit seinen neuen spanischen Arbeitskollegen Marcos Mallo, Angel Rey und Cristian Cabella (von links) sowie Sebastian Gonnermann, der bei Bickhardt Bau Thüringen für die Ausbildung zuständig ist. Das Foto entstand auf der Lehrbaustelle in Weimar.

An Kälte noch nicht gewöhnt

Bickhardt Bau Thüringen: Zahl der spanischen Mitarbeiter wächst – Neue berufliche Heimat

Unser Ziel ist es, eines Tages Bickhardt Bau Mallorca zu gründen, scherzt Javier Sanchez. Der 27-jährige Bauingenieur ist seit drei Jahren bei Bickhardt Bau Thüringen beschäftigt und hat jetzt Verstärkung aus seiner spanischen Heimat bekommen: Mit dem Facharbeiter Marcos Mallo (28) und den beiden Auszubildenden Angel Rey (25) und Cristian Cabella (23) haben drei weitere junge Spanier ihrem Heimatland den Rücken zugekehrt, um in Deutschland zu arbeiten. Seit September sind sie dabei, ihre berufliche Heimat bei Bickhardt Bau Thüringen zu finden.

Nach ein paar Monaten in Deutschland haben sie sich schon gut eingelebt und sind froh, den Schritt gewagt zu haben. Die Auswirkungen der Wirtschaftskrise in Spanien sind trotz des leichten wirtschaftlichen Aufschwungs nach wie vor besonders für junge Menschen spürbar: „Wir haben eine Ausbildung gemacht und trotzdem keine passende Stelle gefunden“, berichten sie. Marcos hat eine Ausbildung zum Bautechniker absolviert, Angel ist Kommunikations- und Cristian hat eine Lehre zum Elektriker begonnen. Alle drei haben von der Möglichkeit in Deutschland zu arbeiten gehört und sich dann bei dem Personalbüro B4M Bridge for Mobility Europe beworben.

Etwa zeitgleich wurde Sebastian Gonnermann, der bei BBT die Auszubildenden

betreut, beim Bauindustrieverband Hessen-Thüringen vorstellig, um Möglichkeiten zu finden, junge Leute für die Ausbildung in den Bauberufen zu begeistern. Man wurde auf das Programm Mobi-Pro aufmerksam, über das ausbildungsinteressierte Jugendliche und arbeitslose junge Fachkräfte in eine Berufsausbildung oder Beschäftigung vermittelt werden und kam schließlich auf B4M. Das Personalbüro traf eine Vorauswahl. Es wurden dann Vorstellungsgespräche geführt und alle bürokratischen und vertraglichen Belange geregelt.

Die gleiche Sprache

Mittlerweile sind die drei jungen Spanier in Thüringen angekommen. Der Bauindustrieverband war bei der Unterbringung behilflich. Dass sie bei ihrem neuen Arbeitgeber mit Javier einen Landsmann als Ansprechpartner haben, der sowohl die Unternehmenskultur von Bickhardt Bau sehr gut kennt, als auch mit den Problemen eines Neustarts in der Fremde bestens vertraut ist, empfinden sie als große Hilfe. Trotz eines dreimonatigen Sprachkurses in Vollzeit, den sie im Vorfeld ihrer Auswanderung nach Deutschland in Spanien besucht haben, gibt es natürlich noch Verständigungsprobleme. Vor allem die Berufsschule sei sehr anstrengend, da es in den einzelnen Unterrichtsfächern sehr viele Fachbegriffe gibt. Deshalb steht für die beiden jungen Männer aus Barcelo-

na und vier weitere spanische Auszubildende, die in anderen Firmen ihre Lehre begonnen haben, auch Sprachunterricht auf dem Stundenplan. „Auf der Baustelle kann man sich auch sehr gut mit Händen und Füßen verständigen“, berichten Angel und Cristian, die an der Bahnbaustelle in Großenhain ihren ersten Baustelleneinsatz absolviert haben.

Auch ihrem Landsmann Marcos fiel die Einarbeitung auf der Baustelle B 175 Ummfahrung Mosel bei Zwickau relativ leicht: „Die Kollegen haben sich die Zeit genommen, mir alles genau zu zeigen“, berichtet der junge Mann aus Galizien. In Spanien würde das eher nach dem Motto laufen, geh da mal hin und mach mal. Überhaupt sei die Arbeit in Deutschland sehr viel strukturierter, haben die drei festgestellt. Sie können sich deshalb sehr gut vorstellen, auch nach ihrer Ausbildung bzw. nach Ablauf ihres Arbeitsvertrags weiter in Deutschland zu bleiben und sich beruflich weiterzuentwickeln.

Unter Heimweh jedenfalls leiden die drei neuen Bickhardt Bau-Mitarbeiter nicht. Warum auch? In Erfurt gibt es eine kleine spanische Gemeinde, die vornehmlich aus jungen Zuwanderern besteht, ein großer Lebensmittel-Discounter hat mehrmals im Jahr Spanische Wochen und von ihren 30 Tagen Urlaub werden sie einen Großteil in Spanien verbringen. Nur an eines haben sie sich noch nicht so richtig gewöhnt: Dass es in Deutschland ziemlich kalt ist.



Schutzbrille auf, Hörschutz im Ohr und ein konzentrierter Blick auf die Kappsäge – Marcus Kiel arbeitet in der Schreiner-Werkstatt in Kirchheim. Als Sicherheitsbeauftragter kennt er die möglichen Gefahren im Arbeitsalltag.



Sie sorgen für Sicherheit an der Basis



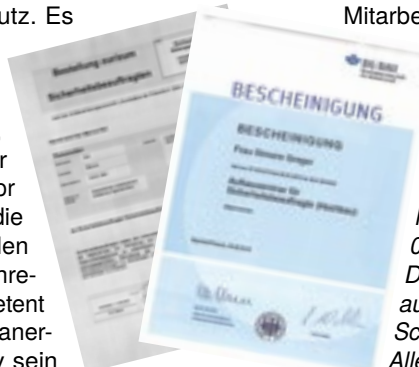
Sicherheitsbeauftragte: Die ehrenamtlichen Präventivkräfte an der Arbeitsstelle

Ich mache meine Kollegen und unsere Sicherheitsfachkräfte zum Beispiel darauf aufmerksam, wenn etwas mit den Prüfplaketten nicht in Ordnung ist. Da können Prüftermine fällig sein“, erklärt Simone Gregor. Sie ist seit sieben Jahren Sicherheitsbeauftragte in der Abteilung Brücken- und Ingenieurbau. Ihr Kollege Marcus Kiel aus der Schreiner-Werkstatt ist ebenfalls Sicherheitsbeauftragter: „Die eigene Sicherheit muss im Vordergrund stehen. Wir tragen immer Hörschutz und eine Schutzbrille. Wenn wir Schalungen mit dem Kran verladen, setzen wir den Helm auf“, erklärt der Schreiner beim Rundgang durch die Werkstatt. So achtet er zum Beispiel auch darauf, dass die Holzreste beim Sägen rechtzeitig entfernt werden, bevor sie zu Stolperfallen werden können. Auch Handschuhe sind bei kreiselnden Maschinen wie den großen Sägen ein absolutes No-Go, da sie in die Maschinen hineingezogen werden könnten.

Sicherheitsbeauftragte wie Simone Gregor und Marcus Kiel kennen den Arbeitsalltag in der Werkstatt und auf den Baustellen und wissen um die Gefahren für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz. Es gibt auch noch weitere Sicherheitsbeauftragte im Unternehmen, „aber es können für die Größe unseres Hauses nie genug sein“, findet Markus Schlüter, verantwortlicher Sicherheitsingenieur bei Bickhardt Bau. Er möchte deshalb vor allem gewerbliche Mitarbeiter finden, die dieses Ehrenamt auf unseren Baustellen ausüben wollen. Gesucht werden erfahrene Beschäftigte, die ebenso fachkompetent wie engagiert und von ihren Kollegen anerkannt sind. Sie sollten kommunikativ sein und Einfühlungsvermögen besitzen und sie

sollten möglichst keine eigenständige Verantwortung im Unternehmen haben wie etwa Schachtmeister oder Bauleiter. „Wir benötigen den Arbeitsschutz in der Fläche, auf unseren Baustellen. Im übertragenen Sinne lässt sich das mit einem Erst-Helfer vergleichen: Die sind so ausgebildet, dass sie genau wissen, was im Notfall zu tun ist. Der große Unterschied zu den Erst-Helfern ist allerdings, dass Sicherheitsbeauftragte präventiv tätig sind, so dass mögliche Gefährdungen bereits im Vorfeld erkannt werden und Erst-Helfer gar nicht erst benötigt werden“, erklärt der Sicherheitsingenieur.

Die Aufgabe der Sicherheitsbeauftragten besteht in erster Linie darin, ihre Kollegen und Vorgesetzten auf mögliche Unfall- und Gesundheitsgefahren hinzuweisen. Sie haben keine Weisungsbefugnis oder Aufsichtsfunktion und können deshalb nicht rechtlich belangt werden. Sie sind aber unverzichtbarer Teil eines Sicherheits-Netzwerkes, das neben den Sicherheitsbeauftragten auch -fachkräfte und -ingenieure beinhaltet. Erklärtes Ziel des Arbeitsschutzes bei Bickhardt Bau ist es, dass alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Ende eines jeden Tages wieder gesund nach Hause kommen.



Wer weitere Informationen wünscht oder sich für eine Ausbildung anmelden möchte, kann sich an Markus Schlüter oder Elena Bock, Tel. 06625/88-261 und 88-216, wenden. Die Ausbildung zum Sicherheitsbeauftragten erfolgt in einer mehrtägigen Schulung bei der Berufsgenossenschaft. Alle zwei Jahre findet ein Auffrischkurs statt.



Laufen erfreut sich offensichtlich immer größer werdender Beliebtheit und bei Firmen- und Mannschaftsläufen ist Bickhardt Bau immer vorne mit dabei. Gleich mit neun Startern gingen die Kollegen von Bickhardt Bau Thüringen beim Thüringer Wald Firmenlauf in Oberhof an den Start. Die 4,5 Kilometer lange Strecke führte über 1.000 Läuferinnen und Läufer auf die Loipen rund um die DKB-Ski-Arena. Fast schon traditionell auf dem dritten Rang landete das Team Bickhardt Bau I bei der 18. Auflage des Lollslaufs im Oktober in Bad Hersfeld. Damit war das Team bestehend aus Lutz Bauer, Michael Hess, Stefan Rehn, Benjamin Steinert und Mario Stiebing (Foto rechts) mal wieder schnellstes Team aus der Region – bereits zum dritten Mal. Diesmal in einer Zeit von 44 Minuten und 23 Sekunden. Das gute Ergebnis komplettierte das Mixed-Team Bickhardt Bau II.



Was für eine leckere Überraschung für das Team von Bickhardt Bau Thüringen an der Autobahn 38: Schoko-Muffins mit BBT-Schriftzug aus Zuckerguss. Gebacken hatte sie die Studentin des Studiengangs Bauingenieurwesen Dual, Kim Beringer. Sie bedankte sich damit bei Schachtmeister Lars Beese und dessen Mitarbeitern für die Unterstützung in ihrer ersten Praxisphase. Mehrere Wochen hatte sie an der A 38 beim Bau der neuen PWC-Anlage Gieseberg bei Friedland den Baustellenalltag kennengelernt.



Der Baustoff Ton ist nicht nur ein geeignetes Material um Müll-Deponien abzudichten, sondern er eignet sich auch wunderbar zur Gestaltung von großflächigen Bildern und Ornamenten. Mit einer Kreiselegge haben die Mitarbeiter der ARGE Deponie Sansenhecken die beiden Unternehmenslogos innerhalb kürzester Zeit in die Tonschicht eingearbeitet. Das Ergebnis kann sich sehen lassen – vor allem aus der Vogelperspektive.



Dauerläufer, Mauerläufer

Bauingenieur Lutz Bauer (48) lief beim Berliner Ultralauf vier Marathone am Stück

Er läuft und läuft und läuft. Während andere ihre Sommerferien am Strand genießen, geht Lutz Bauer gerne an seine Grenzen. Der Ultralauf in Berlin verschaffte dem Bauingenieur im vergangenen August eine neue Grenzerfahrung und das im doppelten Wortsinn. Die Strecke führte über 161,9 Kilometer immer an der ehemaligen Mauer entlang und sie führte den 48-Jährigen ans Limit seiner körperlichen Belastbarkeit und darüber hinaus.

Lolls-Lauf, Marathon, 100 Kilometer-Lauf – all das hat Lutz Bauer schon absolviert. Es fehlte noch eine läuferische Herausforderung, der sich der Bauingenieur aus der Kalkulationsabteilung in Kirchheim einmal im Leben stellen wollte: Der Ultralauf in Berlin. Die Laufstrecke geht über eine Distanz von 100 Meilen oder 161,9 Kilometer und führt die Teilnehmer entlang des alten Grenzstreifens rund um das westliche Berlin.

Gestartet wurde morgens um 6 Uhr im Friedrich-Ludwig-Jahn-Sportpark, einige Kilometer nördlich von Berlin-Mitte. Die ersten 30 Kilometer plätscherten so dahin und boten reichlich Gelegenheiten zu Gesprächen mit anderen Läufern, bis sich so langsam das Läuferfeld zerteilte, weil jeder sein eigenes Tempo ging. Vorbei an Seen und durch Wälder wechselten sich Kopfsteinpflaster, Waldwege und Asphalt ab. Bei Kilometer 40 setzte starker Regen ein und wollte nicht mehr aufhören: Wetter, das dem Schrecksbacher so

gar nicht liegt. Nach 65 Kilometern wurde ihm an jeder Verpflegungsstelle übel und schwindlig, so dass er nichts mehr essen konnte. Lutz Bauer beschränkte sich auf ein paar Salzstangen und Wasser, musste das moderate Tempo weiter reduzieren.

Mario der Motivator

Es wurde für den Extremsportler erst besser ab Kilometer 75, als Mario Stiebing zu ihm stieß. Die beiden Kollegen aus der Kalkulationsabteilung verbindet neben der Arbeit vor allem die Freude am Laufen. Doch diesmal begleitete Mario seinen Kollegen auf dem Fahrrad und sprach ihm als Motivator fortwährend Mut zu.

„Nach Kilometer 100 war die Übelkeit weg, doch meine Beine waren schwer wie Beton“, erzählt Lutz Bauer, bei dem mit Einsetzen der Dunkelheit auch die Stimmung sank: „Es ist kein gutes Gefühl völlig

Der Körper streikte, die Beine waren schwer wie Beton

fertig in der Dunkelheit durch unbekannte Wälder zu laufen.“ Kurze Zeit später streikte erst der Körper, dann kamen die Zweifel hinzu. Selbst langsames Gehen tat jetzt weh: „Die Schmerzen im ganzen Körper wurden fast unerträglich. Ein unglaublicher mentaler Kampf begann. Ein Anruf meiner Frau Jule und das Erreichen der Berliner Stadtgrenze und der Partymeile in Neukölln gegen 3 Uhr nachts setzten

letzte Reserven frei. Wie in Trance ging es weiter.“

Potsdamer Platz, Checkpoint Charly und das Brandenburger Tor waren weitere Stationen, bis der Extremsportler dann exakt um 5.31 Uhr die Ziellinie überquerte: „Mein Körper war total am Ende, aber noch stärker war das Gefühl, dass ich diese Tortur geschafft habe“, erinnert er sich. In einer Zeit von 23:31:50 blieb er unter seinem selbst gesteckten Ziel von 24 Stunden und deutlich unter der Zeitvorgabe von 30 Stunden.

Das Besondere an dem Ultralauf ist nicht nur die Tatsache, dass im Prinzip vier Marathone am Stück gelaufen werden, sondern dass bei jedem Schritt die historische Bedeutung der Streckenführung spürbar wird. Der erstmals 2011 veranstaltete Ultralauf erinnert nämlich auch an die Opfer der Mauer, die Deutschland zwischen 1961 und 1989 teilte. Ein weiteres Stück deutsch-deutscher Geschichte, das Lutz Bauer auch in seinem Arbeitsalltag begegnet, ist er doch in einem Unternehmen beschäftigt, dass sehr eng mit der Wiedervereinigung Deutschlands verbunden ist: sei es durch den Bau von Grenzübergängen im November 1989, die Gründung erster Niederlassungen 1990 oder durch die tägliche Zusammenarbeit von Kolleginnen und Kollegen aus alten und neuen Bundesländern.





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