

Ausgabe 01/2012

Blickpunkt

Magazin für Mitarbeiter und Freunde

bickhardt bau



- **Neue Brücke für Meerane:
Erste Fahrt über Meer 38**

- **Hessens erster Kreisel
in Betonbauweise bei Hünfeld**

- **ICE-Trasse: Durchschlag am
Silberbergtunnel**

- **Neue Rollwege für die
Eurofighter**

- **40 Gründe zum Feiern:
Sommerfest in Kirchheim**

Inhalt

- 04 Über der schnellen Mitte Deutschlands**
An der ICE-Neubaustrecke im Thüringer Wald wachsen Gerüste, Rundbögen und Brückenpfeiler empor. Die Dunkelthalbrücke ist mit 291 Metern eine der längsten.
- 06 Durchschlag im Silberbergtunnel**
Nach zwei Jahren Bauzeit ist der zweitlängste Tunnel der ICE-Neubaustrecke Ebenfeld-Erfurt durchgängig. Ende November wurde der Durchschlag gefeiert.
- 08 Nachtschicht auf der A1 bei Bad Oldesloe**
Unterwegs in Schleswig-Holstein: Die Abteilung Betonstraßenbau sanierte einen 6 Kilometer langen Streckenabschnitt der A1 zwischen Bargteheide und Bad Oldesloe.
- 10 Eine runde Sache ist die Nordumfahrung Hünfeld**
Vor den Toren Hünfelds befindet sich Hessens erster komplett in Betonbauweise hergestellter Kreis. Er bindet die Nordumfahrung B 84 an die B 27 an.
- 14 40 gute Gründe zum Feiern: Das Bickhardt Jubiläumssommerfest**
Da Bilder oftmals mehr sagen als viele Worte, gibt es eine doppelseitige Foto-Nachlese unseres Jubiläumssommerfestes in der Heftmitte.
- 16 Erste Fahrt über das Meer 38 – Meeranes neues Wahrzeichen**
Ein bautechnisches und logistisches Meisterwerk lieferten die Bickhardt Bau-Mitarbeiter beim „Meer 38“ ab: Ganze 6 Monate dauerte der Bau der Brücke in Meerane.
- 18 Neue Lager- und Logistikflächen für altes Papier**
Die Fuldaer Papierfabrik Jass hat ihre Produktionsflächen um drei Hektar erweitert. 250 bis 300 LKW steuern dort täglich das Werk an.
- 19 Streckenneubau der A 72 südlich von Leipzig**
Das Navi kennt die A 72 südlich von Leipzig bereits. Doch tatsächlich stellt Bickhardt Bau erst den 6 Kilometer langen Abschnitt zwischen Frohburg und Borna her.
- 20 Rollwege für den Eurofighter auf dem Fliegerhorst Laage**
Auf dem Fliegerhorst Rostock-Laage sind moderne Kampfjets vom Typ Eurofighter stationiert. Auf neuen Rollwegen rollen sie nun besser zu ihrer Startbahn.
- 22 Die Mitarbeiter im Mittelpunkt**
Bickhardt Bau goes Rennsport-Messe, die Auszubildenden auf Bowling-Tour und ein Schachtmeister vom neuen Schlag – 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,

das nennt man wohl eine Punktlandung: Das zurück liegende Jahr 2011 – in dem wir das 40-jährige Bestehen von Bickhardt Bau gefeiert haben – war mit einer Bauleistung von rund 295 Millionen Euro zugleich das umsatzstärkste Jahr in der Unternehmensgeschichte der Aktiengesellschaft. Daran wollen wir auch künftig anknüpfen. Obwohl die öffentliche Hand bei weitem nicht genügend Geld in die Hand nimmt, um längst notwendige Bauinvestitionen zu tätigen, können wir dennoch zuversichtlich in die bevorstehende Bausaison blicken. Anlass für den verhaltenen Optimismus geben ordentlich gefüllte Auftragsbücher, die auf eine Vollbeschäftigung für das gesamte Jahr hoffen lassen.

Zu den sicherlich herausragenden Bauprojekten wird auch weiterhin der Neubau des Verkehrsflughafens Kassel-Calden zählen. Nachdem der großflächige Erdbau fristgerecht zum 1. Dezember abgeschlossen wurde, ist es uns gelungen, auch die Anschlussaufträge für den Hochbau und den Bau der Start- und Landebahnen in Arbeitsgemeinschaft zu erhalten. Auch das könnte man wohl als Punktlandung bezeichnen. „Bickhardt fliegt auf Caldén“ titelte jüngst die regionale Presse treffend, und wir können uns auf ein weiteres ereignisreiches Jahr in der Umsetzung dieses anspruchsvollen und ehrgeizigen Bauvorhabens direkt vor unserer Haustür freuen. Bei aller Euphorie über dieses Großprojekt wollen wir das Alltagsgeschäft nicht aus dem Blick verlieren. Autobahnlose, Ortsumgehungen, Erschließung von Gewerbe- und Wohngebieten sowie der Streckenbau für die Bahn sind unser tägliches Brot und machen einen Großteil unserer Bauleistung aus.

Aus dem Tagesgeschäft in den wohlverdienten Ruhestand verabschiedet wurde zum Jahreswechsel unser Vorstandsmitglied Dr. Michael Bröhl. Als Führungspersönlichkeit in der Geschäftsleitung hat er ein Vierteljahrhundert die positive Entwicklung unserer Unternehmensgruppe begleitet. Auch im Namen aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter möchten wir ihm an dieser Stelle noch einmal herzlichen Dank für sein Wirken in den vergangenen 25 Jahren sagen. Wir freuen uns, dass er dem Unternehmen auch künftig in seiner neuen Funktion als Aufsichtsratsvorsitzender eng verbunden bleiben wird.

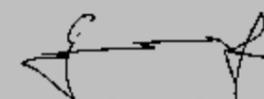
Unser Unternehmensgründer Diplom-Ingenieur Peter Bickhardt ist vom Aufsichtsrat in Würdigung seiner besonderen Verdienste für die Unternehmensgruppe feierlich zum Ehrenvorsitzenden des Aufsichtsrates auf Lebenszeit ernannt worden. Peter Bickhardts Werk und Wirken, das von unternehmerischem Mut und Weitsicht aber auch von Fürsorge und Respekt für seine Mitarbeiter geprägt war, werden wir in unserer nächsten Blickpunkt-Ausgabe würdigen.

Hoch geflogen und sicher gelandet: Unser symbolträchtiges Titelfoto mit der jungen Dame beim Trampolinsprung bietet schon mal einen visuellen Vorgeschmack auf das, was Sie in dieser neuen Ausgabe unseres **Blickpunktes** so alles erwartet. Wir laden sie ein zu einem informativen Rundflug über das Geschehen bei Bickhardt Bau: Von den Brücken- und Tunnel-Großbauprojekten im Thüringer Wald, wo im Auftrag der Deutschen Bahn AG die neue Schnellbahnverbindung zwischen Ebenfeld und Erfurt gebaut wird, über einen fotografischen Zwischenstopp auf unserem Jubiläumssommerfest bis zur Sanierung der Autobahn A1 in Schleswig-Holstein reicht das Themenspektrum dieser Ausgabe. Unser Informationsflug endet sinnigerweise auf einem Flugplatz, nämlich dem Fliegerhorst Rostock-Laage, wo unsere Abteilung für Betonstraßenbau neue Rollwege für Kampfjets vom Typ Eurofighter hergestellt hat. Wir sind überzeugt, bei Ihnen auch diesmal wieder mit allerhand Informativem und Wissenswertem aus unserer Unternehmensgruppe punkten zu können und wünschen nun viel Freude beim Lesen. Punktlandung eben.

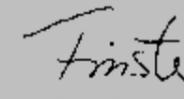
Herzlichst
Ihr Vorstand



Ralf Schär



Martin Geisendörfer



Frank Finster



Horst Müller

Über der schnellen Mitte Deutschlands

Momentaufnahme an der ICE-Neubautrasse im Thüringer Wald

22 Tunnel, 29 Brücken: Die 107 Kilometer lange, neue Hochgeschwindigkeitsstrecke der Deutschen Bahn zwischen Ebersfeld und Erfurt spornt Ingenieure und Facharbeiter zu technischen Höchstleistungen an.

291 Meter lang ist die Dunkelfalbrücke bei Goldisthal. 70 Meter über dem Talgrund erfolgte im November der Bogenschluss. Auch an anderen Stellen entlang der Strecke durch den Thürin-

ger Wald wachsen derzeit zwischen den Baumkronen Stützpfeiler und Rundbögen aus Beton im Eiltempo empor. Die Brückenbauer von Bickhardt Bau sind gleichzeitig an drei Großbrücken im Einsatz.

Ihre Kollegen vom Verkehrswegebau sorgen auf den benachbarten Tunnelbaustellen am Silberberg und Blessberg dafür, dass aus der geographischen Mitte Deutschlands die schnelle Mitte

Deutschlands wird. Durch den Neubau der Bahnstrecke verkürzt sich die Reisezeit zwischen München und Berlin um fast 2 Stunden.

Das hohe Reisetempo hat allerdings seinen Preis: Die Aussicht auf die atemberaubende Landschaft des Thüringer Waldes kann nur für ein paar kurze Augenblicke genossen werden, dann verschwindet der ICE wieder im nächsten Tunnel. ▶▶



1



2



3



4

Durchschlag am Silberberg

VDE 8: Bickhardt Bau macht die Bahn frei für Schnellbahntrasse im Thüringer Wald

Nach zwei Jahren Bauzeit ist der Silberbergtunnel an der ICE-Neubaustrecke Ebensfeld-Erfurt durchgängig. Im November wurde im zweitlängsten Tunnel des Streckenabschnitts der Durchschlag gefeiert.

Thüringen ist nicht mehr nur die regionale Mitte Deutschlands, sondern auch die schnelle Mitte Deutschlands. Dies betonte Thüringens Minister für Bau, Landesentwicklung und Verkehr, Christian Carius, als Ende November am Silberberg der Durchschlag des Tunnels gefeiert wurde. Nach zweijähriger Bauzeit ist die Röhre des mit 7,4 Kilometern zweitlängsten Tunnels im Projekt VDE 8 Nürnberg-Berlin nun durchgängig.

1,5 Millionen Kubikmeter Ausbruchsmassen werden die Mineure bis zum Abschluss sämtlicher Arbeiten an die Erdbauspezialisten von Bickhardt Bau übergeben haben. Etwas mehr als die Hälfte der Massen wurde auf der bei Möhrenbach gelegenen Deponie Ilmserberg fachgerecht eingebaut und profiliert.

Auf dem 100.000 Quadratmeter großen Areal wurden rund 850.000 Kubikmeter Ausbruchmaterial eingebaut. So ist auf dem Hochplateau ein neuer Berg entstanden. Mit einer Höhe von 740 Metern über dem Meeresspiegel ist es derzeit die am höchsten gelegene Baustelle von Bickhardt Bau.

Der Tunnel Silberberg selbst hat ebenfalls einige Besonderheiten aufzuweisen: Er wurde nicht von den Portalen her aufgeföhren, sondern über zwei so genannte Zwischenangriffsstollen. Diese waren zunächst bis zur eigentlichen Tunnelröhre vorgetrieben worden und dienen später als Rettungswege. An den Endpunkten wurde dann mit dem Ausbau des Haupttunnels begonnen. Mit Hilfe von Sprengungen und dem Einsatz von Baggern wurde die Hauptröhre vorgetrieben. Bis zu 130 Meter unterhalb der Oberfläche verlaufen die

den Rettungsstollen hergestellt worden; weitere 23.000 Quadratmeter Asphalt folgen noch bis zur Fertigstellung des Tunnels.

2017 soll die neue, 500 Kilometer lange Aus- und Neubaustrecke zwischen Nürnberg-Erfurt-Leipzig/Halle und Berlin fertiggestellt sein. Die neue Bahn-Verbindung ermöglicht eine Reisezeit von München nach Berlin in etwa vier Stunden und bietet zudem eine alternative Trasse für den Güterverkehr.

Höchste Baustelle von Bickhardt Bau

Neben dem Massentransport sind die Kirchheimer Verkehrswegebauer auch für die Entwässerung in den Voreinschnitten, die Verfüllung der Portale und die Asphaltierung der Notausgangsstollen zuständig. Wegen der geringen Deckenhöhe ist in den engen Betonröhren ein Einsatz von Sattelzügen unmöglich. So wird das Mischgut mit Vierachsern in den Tunnel transportiert, seitlich abgekippt und dann von einem Radlader in den Materialbehälter des Asphaltfertigers befördert. Ein gutes Zusammenspiel von Mischwerk, Transportfahrzeugen und der Über-

Asphaltieren in der Röhre

Die Einzelinvestition in den Tunnel Silberberg beträgt nach Angaben der Bahn etwa 200 Millionen Euro. Er ist mit 7391 Metern nach dem Blesbergertunnel (8314 m) der zweitlängste Tunnel der Neubaustrecke. Finanziert wird das Projekt vom Bund, der Europäischen Union und der Bahn. Die Gesamtinvestition in die neue Hochgeschwindigkeitsverbindung Nürnberg - Erfurt - Leipzig beträgt nach Angaben der Bahn etwa 10 Milliarden Euro.

Im Bereich des Nordportals wird mit Hilfe eines Schalwagens der Innenausbau vorangetrieben.

Tunnelpatin Dagmar Schipanski, ehemalige Präsidentin des Thüringer Landtages, informiert sich mit Verkehrsminister Christian Carius unter Tage über den weiteren Ausbau der Tunnelröhre.

Oberhalb des Portals des südlichen Zwischenangriffsstollens bei Altenfeld wehten die Fahnen der ARGE-Partner.

Währenddessen gingen die Arbeiten an den Voreinschnitten weiter: Mit Fräse und Stemmhammer werden die Gräben für die Entwässerungsleitungen hergestellt.

Im Bereich des Nordportals wird mit Hilfe eines Schalwagens der Innenausbau vorangetrieben.

Baumaschinen im Nebel: Tiefliegende Wolken und Nebelschwaden verhageln die tolle Aussicht von der Deponie Ilmserberg auf die umliegenden Wipfel des Thüringer Waldes. Auf der derzeit höchst gelegenen Baustelle von Bickhardt Bau wird mit den Ausbruchsmassen aus dem Silberbergtunnel eine neue Bergkuppe geschaffen.



Betonstraßenbauer sanieren 6 Kilometer Autobahn nördlich von Hamburg

Nachtschicht auf der A 1

Neu gebaut und doch nicht tragfähig: Weil die neue Betonpiste zwischen Bargtheide und Bad Oldesloe nicht die nötige Festigkeit aufwies, musste ein 6000 Meter langer Streckenabschnitt saniert werden. Ein Fall für die Abteilung Betonstraßenbau.

Fernseheteams, Zeitungsreporter, Behördenvertreter – jeder Einsatz des Einbauzuges der Abteilung Betonstraßenbau ist an sich schon ein spektakuläres Ereignis. Doch auf so viel öffentliches Interesse wie die Sanierung der Autobahn A1 zwischen Bargtheide und Bad Oldesloe sind bisher nur Bickhardt-Großbaustellen wie der Ausbau des Verkehrsflughafens Kassel-Calden oder der Bau der Formel 1-Rennstrecke in Abu Dhabi gestoßen. Grund für die starke Medienpräsenz ist eine im Jahr 2010 von einem anderen Unternehmen ausgeführte Sanierung des gleichen Streckenabschnittes, die aber laut Gutachter des schleswig-holsteinischen Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr so gravierende Mängel aufzuweisen hatte, dass die neue Fahrbahndecke saniert

werden musste. Für den Fahrzeugverkehr wurde der Streckenabschnitt deshalb gar nicht erst freigegeben.

Weil die unter der Betondecke liegende hydraulisch gebundene Tragschicht (HGT) die nötigen Anforderungen aufwies, konnte entgegen erster Planungen darauf verzichtet werden, die HGT auszubauen. Die 27 Zentimeter dicke Betondecke wurde mit Fräsen schichtweise abgetragen. Was im Bereich der Asphalttechnik Gang und Gebe ist, wurde in dieser Größenordnung im Betonstraßenbau bundesweit bisher äußerst selten ausgeführt. In Spitzenzeiten waren fünf Großfräsen im Einsatz, um den eng gesteckten Bauzeitenplan einzuhalten. Vom Beginn der Sanierung bis zur Verkehrsfreigabe blieben den Mitarbeitern nur gut 14 Wochen.

Während die Vorbereitung auf den Einsatz des aus zwei Fertigern und einer Nachbehandlungsbühne bestehenden Einbauzuges etwa drei Viertel der Bauzeit in Anspruch nahm, erledigte die rollende Straßenbaufabrik den Einbau des Betons in 14 Kalendertagen. Dafür war der Fertiger mit einer Einbaubreite von 15,25 Metern allerdings auch rund

um die Uhr im Einsatz. Im Schnitt schafften die Betonbauspezialisten 500 Meter Neubaustrecke am Tag.

Für die nötige Versorgung mit dem Baumaterial sorgte die eigene mobile Mischanlage. Sie wurde etwa in der Mitte des sechs Kilometer langen Streckenabschnittes aufgestellt. Von dort wurden die Vierachser im Minutentakt beschickt – in Spitzenzeiten flossen bis zu 250 Kubikmeter Beton in der Stunde.

Genau abgestimmt

Während das Mischgut für die 22 Zentimeter starke Unterbetonschicht direkt vor den ersten Fertiger abgeladen und dort mit dem Verteilerschwert gleichmäßig vorgelegt wird, transportiert ein Förderband den feineren Oberbeton direkt vor den zweiten Fertiger. An der A1 wurde der Oberbeton fünf Zentimeter stark eingebaut. Zugleich werden die in den Fugen notwendigen Dübel und Anker in die neue Fahrbahndecke gerüttelt. Die Lage der Dübel und Anker bestimmt sich durch das vorgegebene Fugenraster.

Nordlichter: Der Einbauzug der Abteilung Betonstraßenbau im Nachteinsatz auf der A 1 zwischen Hamburg und Lübeck.

In Spitzenzeiten flossen 250 Kubikmeter Beton

Von der Nachlaufbühne aus wird schließlich die Oberfläche der frischen Betondecke mit einer Emulsion besprüht, so dass der Beton für den letzten Arbeitsschritt vorbereitet wird: Ein mit großen Bürsten ausgestattetes Spezialfahrzeug fegt den feinen Betonmörtel heraus; Es entsteht die gewünschte Waschbetonoberfläche. Sie sorgt für bessere Rolleigenschaften, weniger Fahrgeräusche und ein besseres Fahrverhalten bei Regen.

Die Arbeiten für die 6080 Meter lange Betonpiste konnten fristgerecht abgeschlossen werden. Pünktlich zum Beginn des Monats November übergaben die Betonstraßenbauer die Strecke an den zuständigen Landesbetrieb für

Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein. Die Verantwortlichen zeigten sich mit dem Ergebnis der Sanierung sehr zufrieden. Einen nicht unerheblichen Anteil an dem positiven Gesamtergebnis hatte auch die eigene Qualitätskontrolle. Die sorgte nicht nur für das richtige Mischungsverhältnis der einzelnen Zuschlagstoffe, sondern stellte rechtzeitig vor Beginn der Betonarbeiten fest, dass das für die Verwendung vorgesehene Gestein nicht mehr den nötigen Anforderungen entsprach. Deshalb wurde in Abstimmung mit dem Auftraggeber schnell ein Ersatzbaustoff gefunden. Einer fristgerechten und qualitativ nicht zu beanstandenden Fertigstellung dieses von vielen Augen betrachteten Streckenabschnittes stand nun nichts mehr im Wege.

Betonstraßenbau



Er fräst nicht nur sauber, sondern verlädt das Material gleich mit: Der „Weiße Riese“, so steht ‚s auf dem Heck der Großfräse, trägt die Betondecke schichtweise und millimetergenau ab.

Sanierung A 1 Bad Oldesloe



Eine runde Sache

Kreisrund, vier Abgänge in jede Himmelsrichtung – so präsentiert sich Hessens erster kreisförmiger Verkehrsknotenpunkt in Betonbauweise hergestellter Verkehrskreis. Gebaut haben ihn die Mitarbeiter der Bickhardt Bau Abteilung Betonstraßenbau im Zuge des Neubaus der Nordumfahrung B 84 Hünfeld. Am nördlichen Ortsausgang der Haunstadt gelegen, sorgt der

neue Verkehrsknotenpunkt für eine kreuzungsfreie und sicherere Anbindung der nördlichen Innenstadt und des Gewerbegebietes an die Bundesstraßen 27 und 84.

Seit dem 6. Dezember 2011 rollt der Verkehr über die neue, insgesamt 5,4 Kilometer lange Verkehrsverbindung, die vor allem in der Hünfelder Innenstadt für eine spürbare Entlastung vom Durchgangsverkehr sorgt. ►►

Neue Anbindung für das Hünfelder Land



Aktuelle Bauprojekte



Neuer Verkehrsknoten B 27/B 84 schafft kreuzungsfreien Verkehrsfluss

40 Meter Außendurchmesser, 6 Meter Fahrbahnbreite und 28 Zentimeter Betondecke – das sind die technischen Eckdaten des ersten, komplett in Betonbauweise gebauten Verkehrskreisels in Hessen. Er liegt im nördlichen Stadtgebiet Hünfelds. Die Facharbeiter der Abteilung Betonstraßenbau haben das runde Bauwerk mit Hilfe einer Rüttelbohle und der Nivelier-Walze (Striker-Walze) im Handeinbau auf einem Unterbau aus Asphalt hergestellt. Die Gesamtfläche beträgt 2415 Quadratmeter. Bei der Abschaltung des Kreisels haben sich die flexiblen Schalungselemente aus Kunststoff erneut bewährt. Wegen der Schubkräfte und des

unterschiedlichen Bewegungsverhaltens des Baustoffes wurde die Kreisfahrbahn durch Raumfugen von den Zu- und Abfahrten getrennt. In einem weiteren Arbeitsgang wurden die Bordsteine mit einem Spezialkleber auf den Beton geklebt. In gleicher Bauweise hatten die Betonbauexperten aus dem Hause Bickhardt Bau bereits den in Fachkreisen viel beachteten Kreisverkehr im schwäbischen Gammertingen hergestellt.

Mit der offiziellen Verkehrsfreigabe der Nordumfahrung Hünfeld wird sich die Verkehrssituation in der Innenstadt deutlich verbessern. „Es wird ruhiger und es wird sicherer“, waren sich die Festredner an-

gefangen von Hessens Verkehrsminister Dieter Posch über den parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Jan Mücke, bis zu Hünfelds Bürgermeister Eberhard Fennel einig. Der Verkehr, der durch die Hünfelder Innenstadt fahren musste, um auf die B 84 in Richtung Rhön/Eisenach zu gelangen, wird jetzt über die B 27 bis zur Nordumfahrung und von dort an Rosbach vorbei in Richtung Osten geleitet.

Für Mitarbeiter von Bickhardt Bau geht die Arbeit in Hünfeld indes weiter. So sind noch Radwege anzulegen und andere Arbeiten abseits der Haupttrasse zu erledigen.

Die neue Trassenführung der B 84 fügt sich passend in die hügelige Landschaft der Rhönaufläuffer ein (Foto rechts oben). Die Verkehrsfreigabe am 6. Dezember stieß auf großes öffentliches Interesse. Bickhardt Bau-Vorstand Martin Geisendörfer griff im Kreise der Vertreter aus Wirtschaft und Politik ebenfalls zur Schere und durchschnitt das Trassenband (Foto Mitte). Zeit zum Ruhm: Das galt allerdings nur für die Dämme, die sich einige Monate betrachten mussten und die aus der Luft betrachtet an ein „B“ erinnern. Die Arbeiten liefen an anderer Stelle der 5,4 Kilometer langen Ausbaustrecke unter Hochdruck weiter (rechts unten).



Sommerfest 2011

1971 40 Jahre Bickhardt Bau 2011



Rekordbauzeit: Neue Brücke in nur sechs Monaten

Erste Fahrt übers Meer 38

Ein bautechnisches und logistisches Meisterstück lieferten die Brückenbauer beim Bau des Bauwerks „Meer 38“ ab: Nur sechs Monate dauerte der Bau der 56 Meter langen Brücke. Ein Segen für die Bewohner und Gewerbetreibenden der Stadt Meerane, die sonst länger ohne ihre wichtigste innerstädtische Verbindung hätten auskommen müssen.

Mit einem kleinen Volksfest hat die Stadt Meerane die Verkehrsfreigabe der Brücke „Meer 38“, Äußere Crammischer Straße gefeiert. Dicht gedrängt säumten Jung und Alt die Bürgersteige, um den Schnitt durch das Trassenband mizu erleben.

Das große Interesse der Bevölkerung macht die Bedeutung des 56 Meter langen Bauwerks deutlich: Die Vierfeldbrücke, die die Bickhardt Brückenbauer in semi-integraler Bauweise errichtet haben, ist eine der wichtigsten Verkehrs-



verbindungen im Herzen der Stadt. Nicht nur das: Die neue Brücke entstand in einer Rekordbauzeit von nur sechs Monaten – Abriss der alten Vorgängerbrücke inklusive.

„Während auf der einen Bauwerksseite noch das Widerlager betoniert wurde, waren auf der anderen Seite bereits die Schalungsarbeiten für den Überbau in vollem Gange“, machte der Leiter der Bickhardt

Bau Niederlassung Meerane, Marco Auth, die Komplexität des Bauvorhabens deutlich. Für die Bauwerksgründung waren 275 laufende Meter Bohrpfähle notwendig. 1400 Kubikmeter Beton und 130



56 Meter lang, 1400 Kubikmeter Beton, 130 Tonnen Baustahl. Marco Auth, Leiter der Niederlassung Meerane, stellte die wichtigsten Eckdaten des Brückenbauwerks „Meer 38“ vor. (Foto links)

Alles neu im Bahnhof Meerane: Gleise, Bahnsteige, Lärmschutzwände wurden im Zuge des Streckenumbaus erneuert. Zum Winter-Fahrplanwechsel haben die Zweiwegebagger den Zügen Platz gemacht. Die Bahn rollt jetzt schneller als zuvor über die neuen Gleise.

Tonnen Baustahl wurden verbaut. Zudem haben die Mitarbeiter 2600 Kubikmeter Boden bewegt und insgesamt 2100 Quadratmeter asphaltiert und gepflastert.

Meeranes Bürgermeister Professor Dr. Lothar Ungerer sprach von einem „Jahrhundertereignis“. Ein Hauch von Nostalgie versprühte ein Oldtimer-Korso, dem es vorbehalten blieb, die neue Brücke „Meer 38“ nach dem Schnitt durch das Trassenband als erstes befahren zu dürfen.

Und um bei der Zeitschiene zu bleiben: Der Bauablauf wurde in die Modernisierung des 10 Kilometer langen Bahnstreckenabschnitts zwischen Glauchau-Schönbornchen und Gößnitz eingetaktet.



Aus den Niederlassungen

Züge rollen pünktlich zum Fahrplanwechsel

12 Kilometer Streckenausbau bei Meerane

Planmäßig hat die Arbeitsgemeinschaft Bickhardt Bau / Bickhardt Bau Thüringen / Sächsische Bau GmbH den zwölf Kilometer langen, grunderneuerten und zweigleisig ausgebauten Streckenabschnitt zwischen Glauchau und Gößnitz an die Auftraggeber übergeben. Nach der vorübergehenden Streckensperrung von sechs Monaten ist die Stadt Meerane seit dem Fahrplanwechsel Anfang Dezember wieder Haltepunkt der Mitte-Deutschland-Bahnverbindung. Diese führt von Chemnitz nach Paderborn. Der erste Zug rollte am 12. Dezember um 7.39 Uhr in den modernisierten Bahnhof ein.

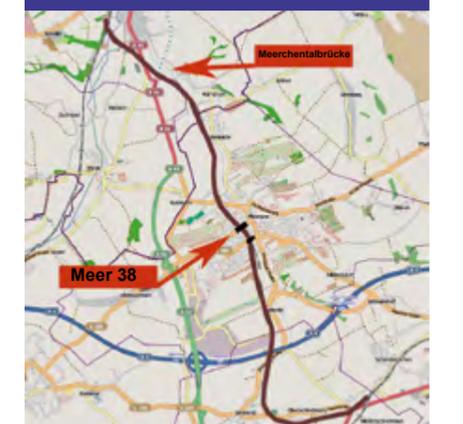
Der 1200 Meter lange Bereich innerhalb der Stadtgrenzen Meeranes war das Kernstück der Baumaßnahmen, die die Herstellung des Gleisbettes vom Planum bis zur Oberleitung beinhaltete. Im Bahnhofsbereich Meerane modifizierte die ARGE die Trassenführung (Gradienten und Achse), errichtete neue Bahnsteige nachdem das alte Bahnhofsgebäude abgerissen wurde und baute den Bereich zu einem modernen Haltepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs aus. Reisende können dort vom Bus in die Bahn umsteigen.

Verbessert hat sich auch die Situation der Anwohner: 1400 Meter Lärmschutzwände rechts und links des Schienstranges absorbieren jetzt die Schallwellen der vorbeifahrenden Züge. Die

können jetzt Dank des Streckenausbaus mit Tempo 110 statt einer bisherigen Reisegeschwindigkeit von 80 Stundenkilometern fahren. Für Züge mit Neigetechnik erhöht sich das Tempo auf 140 Stundenkilometer.

Eine besondere bauliche Herausforderung stellte die Sanierung eines Fußgängertunnels dar. Dafür musste das umliegende Erdreich 12 Meter tief ausgehoben werden. Die schadhafte Außenschale wurde saniert, abgedichtet und das Bauwerk anschließend wieder verfüllt. Auch der Neubau des 14 Meter langen Überführungsbauwerks Brüderstraße gehörte zum Auftrag.

DB-Streckenausbau Meerane



Aus den Niederlassungen



Innerstädtische Baumaßnahmen haben ihren besonderen Reiz: In Fulda erweiterten die Mitarbeiter der dort ansässigen Niederlassung das Betriebsgelände der Papierfabrik Jass. Auf dem drei Hektar großen Gelände wurden Logistikflächen und ein Lagerplatz für Altpapier geschaffen. 30.000 Quadratmeter Asphaltfläche wurden dabei hergestellt.

Neue Flächen für Altpapier

Papierfabrik Jass in Fulda erweitert Firmengelände um drei Hektar

Bickhardt Bau erhält das Gros seiner Aufträge von der öffentlichen Hand. Mit Projekten wie dem Neubau des Holzwerks Heggenstaller oder Ticona in Frankfurt-Höchst hat sich das Unternehmen auch bei privaten Investoren einen sehr guten Namen gemacht. Jüngstes Beispiel ist die Erweiterung der Betriebsflächen der Papierfabrik Jass in Fulda.



Papier ist geduldig, besagt ein altes Sprichwort. Doch Papier braucht auch Platz, zumindest wenn es um die Papierfabrik Adolf Jass in Fulda geht. Dort erweiterten die Mitarbeiter der Bickhardt Bau Niederlassung Fulda das Betriebsgelände an der Hermann-Muth-Straße um rund 3 Hektar. Das Fuldaer Traditionsunternehmen, das zu den größten Papierherstellern Deutschlands zählt, benötigt das 30.000 Quadratmeter große Areal, um Altpapier zu lagern und Logistikflächen vorzuhalten:

250 bis 300 Lkws am Tag steuern die Fabrik täglich an, werden be- und entladen. Die Erweiterungsfläche gliedert sich deshalb in zwei Bereiche, die durch Winkelstützmauern getrennt sind. Beide Teiflächen wurden bituminös befestigt und sind auf den Schwerlastverkehr aus-

gelegt. Mehr als eine Million Tonnen Altpapier wird von dem Unternehmen, das neben Fulda auch einen etwas kleineren Standort im thüringischen Schwarzta unterhält, jährlich recycelt und nach den neuesten Standards aufbereitet.

Die Entwässerung der 30.000 Quadratmeter großen Asphaltflächen erfolgt über Absetzschächte und Straßeneinläufe. Insgesamt haben die Tiefbauarbeiter 1500 Meter Kanal in den Durchmessern DN 150 bis 500 hergestellt. Zudem wurde ein 400 Kubikmeter Oberflächenwasser fassender Staukanal auf dem Betriebsgelände hergestellt. Dafür wurden 140 Meter Profileen Hochlast-Stauraumkanalrohre aus Kunststoff mit einem Durchmesser DN 2000 und ein Profileen Drosselschacht DN 3000 verlegt.

Weil Papier leicht brennbar ist, galt es bei der baulichen Umsetzung auch besondere Aspekte des Brandschutzes zu berücksichtigen. So wurde eine 750 Meter lange Trink- und Löschwasserleitung DN 200 verlegt. Die Löschwasserleitung dient zur Versorgung der vier Löschwassermonitore, die im Fall eines Feuers auf dem Altpapierlagerplatz sofort automatisch den Brandherd löschen können.

Aus den Tochterunternehmen

Im Navi bereits fertig



A 72: Sechs Kilometer Autobahneubau zwischen Borna und Frohburg

Wenn sich Baumaßnahmen doch immer so schnell wie am Computer realisieren lassen könnten. Das Navigationsgerät zeigt die Autobahn 72 bei Frohburg schon als fertige Verbindung zwischen Leipzig und Chemnitz an.

Tatsächlich aber sind dort seit dem Sommer des vergangenen Jahres die Mitarbeiter von Bickhardt Bau Thüringen zusammen mit ihren Kollegen aus der Niederlassung Meerane im Einsatz, um zunächst den großflächigen Erdbau für den 5,85 Kilometer langen Abschnitt zwischen Borna-Süd und Frohburg herzustellen.

650.000 Kubikmeter Boden haben die Erdbaumaschinen bisher bewegt. Aus Lärmschutzgründen wurde die Gra-

diente in einigen Streckenbereichen „tiefer gelegt“. In anderen Abschnitten wurden Lärmschutzwälle profiliert.

Geogitter und Kalkstreuer

Weil die neue Trasse über ehemaliges Bergbaugelände führt, musste der Baugrund intensiv verdichtet werden. Zur Stabilisierung wurden deshalb abschnittsweise Geogitter verlegt. Darüber hinaus stießen die Mitarbeiter auf eine ehemalige Mülldeponie, deren Altlasten erst fachgerecht entsorgt werden mussten. Inzwischen ist bereits weitestgehend der Frostschutzkies eingebaut worden.

Für die Entwässerung des Streckenabschnitts verlegen die Tiefbauspezialisten 15.000 Meter Kanal in den Durchmessern DN 500 bis DN 900. Drei Regenrückhaltebecken sind zudem herzustellen.

Eine weitere Besonderheit der Baumaßnahme sind vier Durchpressungen:

So müssen Leitungen unter der Bahnlinie Leipzig – Chemnitz und der Bundesstraße 95 hindurch verlegt werden. Zum Auftragsumfang der ARGE zählt auch der Bau von vier kleineren Brücken- und Ingenieurbauwerken.

Rund 60 Millionen Euro hat die DEGES als Bauherrin an Gesamtkosten für diesen Bauabschnitt veranschlagt. Dazu gehören auch vier weitere Großbrücken, die als Einzelaufträge vergeben wurden. Ende des Jahres soll der Abschnitt in Betrieb gehen. Die Fahrzeit zwischen den 62 Kilometer auseinander liegenden Autobahnkreuzen Leipzig und Chemnitz wird sich dadurch verringern. Die viel befahrenen Ortsdurchfahrten und Bundesstraßen wie die B 95 sollen spürbar entlastet werden.



Großflächiger Erdbau und geotechnische Verbesserungen: Die Trasse der A 72 bei Borna führt durch sandiges und zum Teil bergbaulich genutztes Gelände. Durch den Einsatz von Kalkstreuern und Fräsen (Foto links) sowie mit dem Auslegen von Geogittern (oben) werden diese Bereiche stabilisiert und tragfähig gemacht.

Flugflächensanierung

Neue Betonstartbahn für die Kampfjets des Fliegerhorstes Rostock-Laage

ROLLWEGE FÜR EUROFIGHTER

Er ist ein moderner Kampfjet der Extraklasse und wird gerne auch als Ferrari der Lüfte bezeichnet: Der Eurofighter. Um den rund 80 Millionen Euro teuren Hi-Tech-Fliegern auf dem Fliegerhorst Rostock-Laage optimale Bedingungen zu schaffen, wurde der Standort ausgebaut. Den Auftrag für die Herstellung der Rollwege erhielt die Abteilung Betonstraßenbau.

Landebahnsanierungen, Enteisungsflächen, Stellplätze, Flugfelderweiterungen – all dies hat die Bickhardt Bau Unternehmensgruppe in der jüngeren Vergangenheit an verschiedenen Flughäfen in der Bundesrepublik realisiert. Im Herbst 2011 wurden auf dem Fliegerhorst Laage bei Rostock erstmals Rollwege für Kampfjets gebaut. 15.000 Quadratmeter befestigte Betonoberflächen stellte die Abteilung Betonstraßenbau dabei mit ihrem Wirtgen-Großfertiger SP 1500 her. In

einer Arbeitsgemeinschaft wurden zwei 300 Meter lange, parallel zur Start- und Landebahn verlaufende Rollwege gebaut, die dafür sorgen, dass die Kampfjets vom Typ Eurofighter nun besser vom Hangar zu ihren Startpositionen rollen können.

Der 28 Kilometer südlich vom Stadtzentrum der Hansestadt gelegene Flughafen ist einer von drei Fliegerhorsten der Luftwaffe, auf denen Eurofighter stationiert sind. 2004 wurde das dort beheimatete Jagdgeschwader 73 Steinhoff

als erstes mit sieben Exemplaren der top modernen Düsenjets ausgestattet. Darüber hinaus ist Rostock-Laage der einzige militärische Flugplatz, der auch von einer zivilen Flughafengesellschaft genutzt wird. Chartermaschinen fliegen von dort beliebte Urlaubsziele am Mittelmeer an. Die Flughäfen München, Stuttgart und Köln/Bonn werden im Linienverkehr angesteuert.

Von 1978 bis 1987 hatte die Nationale Volksarmee (NVA) der DDR den Stützpunkt Laage errichtet. Der reguläre militärische Flugbetrieb wurde 1984 vom Jagdbombergeschwader 77 der NVA aufgenommen. Nach der Wiedervereinigung übernahm die Bundeswehr im Oktober 1990 den Standort.

Die Vorteile des neuen Eurofighters, der als Gemeinschaftsproduktion von Großbritannien, Italien, Spanien und



FLIEGERHORST ROSTOCK-LAAGE



Deutschland in langjähriger Entwicklungszeit konstruiert wurde, liegen auf der Hand, bzw. in der Luft: In weniger als zwei Minuten nach Lösen der Bremse auf der Startbahn kann der zweistrahlige Kampfjet auf mehr als 1.000 Meter Höhe steigen, je nach Zuladung auch senkrecht. In optimaler Höhe erreicht der „Ferrari der Lüfte“ eine Geschwindigkeit von Mach 2 oder 2150 Stundenkilometern.

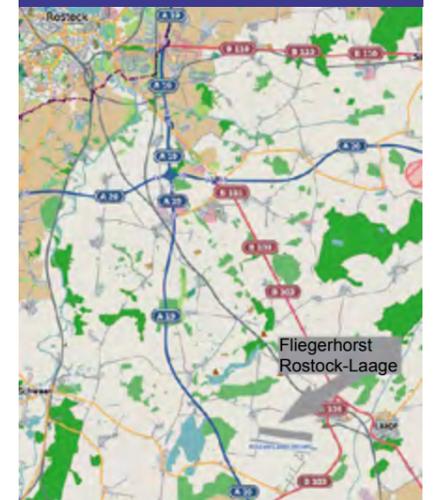
Neben den beiden parallel zur Landebahn verlaufenden Betonrollwegen erhielt Bickhardt Bau auch den Auftrag, eine Anbindung an die Landebahn herzustellen. Dieser Bereich konnte nur in einer flugfreien Zeit gebaut werden, um die besonderen Sicherheitsbestimmungen – insbesondere die Sicherheitsabstände zum Flugbetrieb – einhalten zu können. Die Betondecke wurde jeweils in einer Stärke von 24 Zentimetern auf

einer zuvor hergestellten, ebenfalls 24 Zentimeter starken hydraulisch gebundenen Tragschicht eingebaut.

Unter die Rubrik Sonderbauwerke fällt die Herstellung einer so genannten, 1200 Quadratmeter großen Bremsplatte. Das ist eine 30 mal 40 Meter große Betonfläche, auf der Ankervorrichtungen eingelassen werden, damit die Triebwerke der Jets auch am Boden getestet werden können.

Eine kurze Stippvisite machten Ende 2011 die Betonstraßenbauer auf dem Flugplatz Eisenach. Dort wurden Ausbesserungsarbeiten an der 60 Meter breiten Start- und Landebahn vorgenommen. In diesem Jahr gehen die Betonstraßenbauer auch bei Großprojekten wie dem Neubau des Verkehrsflughafens Kassel-Calden und dem Bau von Rollwegen am Fraport Frankfurt an den Start.

Ausbau Fliegerhorst Laage



Aktuelle Bauprojekte



Neben den Transport-Jumbos der Luftwaffe nimmt sich selbst der große Betonstraßenfertiger SP 1500 geradezu klein aus. Starts und Landungen der auf dem Fliegerhorst Rostock-Laage stationierten Eurofighter sind immer wieder ein spektakuläres Schauspiel.

Bickhardt Bau auf der Professional Motorsport World Expo in Köln

Volldampf voraus

Bickhardt Bau genießt als Spezialist für den Rennstreckenbau international einen sehr guten Ruf. Das wurde auch während der Professional Motor Sport Expo, einer dreitägigen Fachmesse in Köln, deutlich.

Vom 15. bis zum 17. November 2011 präsentierte sich dort Bickhardt Bau erstmals einem großen, internationalen Rennsportpublikum. Für Rennstreckenbetreiber, Motorenhersteller, Zubehör- und Ausstattungslieferanten sowie natürlich auch für Motorsportfans aus aller Welt ist die Veranstaltung in Köln ein Pflichttermin. Über 300 Aussteller nutzten das dreitägige Forum, um ordentlich Gas zu geben in Sachen Verkauf, Marketing und Public Relations. Als einziges Unternehmen aus der klassischen Baubranche stieß der Stand von Bickhardt Bau auf ein reges Interesse, das sich an den verschiedenen Rennstreckenprojekten insbesondere aber am Bau der Yas Marina Formel 1-Rennstrecke in Abu Dhabi manifestierte. Aus erster Hand

wurden die Rennsport-Enthusiasten in Wort und Bild über die Besonderheiten des Rennstreckenbaus informiert. Betreiber von Rennstrecken und Fahrtrainingszentren nutzten die Gelegenheit und knüpften erste Kontakte zu den Kirchheimer Rennstreckenbau-Spezialisten. Ein besonderer Blickfang war eine Miniatur-Rennstrecke, auf der die Standbesucher schon einmal ihre Fahrkünste unter Beweis stellen konnten.

Auf positive Resonanz bei einem ausgewählten Fachpublikum stieß auch

der Bickhardt Bau-Vortrag „Skimming the Surfaces“, der anlässlich einer Fachtagung im Rahmenprogramm der Messe gehalten wurde. Anhand zahlreicher Fotos aus den verschiedenen Bauphasen des Formel 1-Rundkurses in den Arabischen Emiraten wurden die Besonderheiten des Rennstreckenbaus und die Unterschiede zum herkömmlichen Straßenbau verdeutlicht.

Auch in diesem Jahr wird sich Bickhardt Bau wieder mit einem eigenen Stand an der Professional Motorsport World Expo Mitte November in Köln beteiligen. Die Messe-Saison beginnt allerdings schon viel früher.

BB AG: Die starke Marke zeigt Präsenz

Bickhardt Bau ist eine starke Marke. Im Zuge einer professionellen Abenddarstellung sind Firmenkontakttage an Universitäten und Hochschulen sowie Ausbildungsmessen inzwischen fester Bestandteil im Terminkalender des Unternehmens. Dabei gilt es nicht nur die Marke weiter zu etablieren, sondern vor allem auch sich jungen Menschen als attraktiver Ausbildungsbetrieb oder potenzieller Arbeitgeber vorzustellen. Den Auftakt der diesjährigen Messepräsentationen macht das 22. Dresdener Brückenbausymposium am 12. und 13. März. Dort ist Bickhardt Bau inzwischen zu einer festen Größe im immer bedeutender werdenden Ausstellungsbereich

geworden. Alljährlich treffen sich über 1500 Brückenbauingenieure aus der gesamten Bundesrepublik und dem angrenzenden Ausland an der TU Dresden zu einem Erfahrungs- und Informationsaustausch.

Die ganze Bandbreite der Ausbildungsberufe mit dem Schwerpunkt auf den Lehrberufen des Bauhandwerks steht im Mittelpunkt der Ausbildungsmesse in Bad Hersfeld am 16. und 17. März. Auch dort ist Bickhardt Bau seit Jahren mit einem Messestand präsent. Erstmals wird sich das Unternehmen am 9. Mai auf der konaktiva in Darmstadt den Studierenden der Rhein-Main-Region vorstellen. Mit 12.000 Besuchern ist es eine der größten Firmenkontaktmessen überhaupt.

Sprechen Sie uns an. Messetermine 2012

12./13. März: 22.Brückenbausymposium
TU Dresden

16./17. März: Ausbildungsmesse
Waldhessenhalle Bad Hersfeld

9. Mai: konaktiva
TU Darmstadt

23. Mai: Gießener Unternehmertage,
Technische Hochschule Mittelhessen

13.,14.,15. November: Professional
Motorsport World Expo Köln

(weitere Termine in Vorbereitung)

Am 23. Mai präsentiert sich Bickhardt Bau erneut auf dem Gießener Unternehmertag an der Technischen Hochschule Mittelhessen. Weitere Messetermine sind zudem in Planung.



Starkes Team von Bickhardt Bau: Oliver Starke (Zweiter von links) und Eric Thielecke (Zweiter von rechts) betreuen zwei Tage lang den Bickhardt Bau-Stand in den Kölner Messehallen. Auf einen Kurzbesuch von der benachbarten Hambachbahn-Baustelle schauten Bauleiterin Cathrin Gück, Baukaufmann Michael Schwalm (links) und Bauleiter Robert Lamsal (rechts) vorbei. Nicht auf dem Foto: Markus Boländer und Horst Walter, die den Stand am letzten Messetag betreuen haben.



Beim Ausbau des Bahnknotens Erfurt wurde diese Universalstopfmaschine von Hartung Bau mehrfach eingesetzt. Das 40 Meter lange Spezialfahrzeug stopft und verdichtet gleichzeitig und sorgt für eine optimale Gleislage.

Neuer Anschluss für Erfurt

Rendezvous in der Mitte Deutschlands

Rendezvous in der Mitte Deutschlands. Mit diesem Slogan wirbt die Stadt Erfurt für sich. Eine bessere infrastrukturelle Anbindung der Thüringer Landeshauptstadt verspricht der Ausbau des Bahnverkehrsknotens Erfurt. In Sichtweite des modernisierten Hauptbahnhofes beginnt für die ARGE Bickhardt Bau, Bickhardt Bau Thüringen und Hartung Bau die Ausbaustrecke „5-Gleisigkeit Erfurt“.

Auf einer Länge von 5000 Metern wird die Westeinfahrt parallel zu den bestehenden drei auf fünf Gleise erweitert. Der Ausbaubereich erstreckt sich von der Stadtmitte bis in den Vorort Bischleben. Das enge Baufeld zwischen dem laufenden Bahnbetrieb und der angrenzenden innerstädtischen Bebauung lässt nur einen Vor-Kopf-Ausbau zu. Sämtliche Baustellenlogistik muss über eine Zufahrt abgewickelt werden: Der An- und Abtransport von Schüttgütern, Baumateri-

alien und Maschinenteknik erfolgt über den nur wenige Meter breiten Korridor.

Das Auftragsvolumen umfasst die Verbreiterung des bestehenden Bahndammes auf einer Länge von 2,7 Kilometern mitsamt der streckenweise erforderliche Verbesserung des Untergrundes. Der alte



Bahndamm stammt teilweise noch aus dem 19. Jahrhundert und musste dementsprechend ertüchtigt werden. Die Neubaustrecke ist weitere 2,3 Kilometer lang.

Nachdem der Erdbau im Herbst des vergangenen Jahres abgeschlossen wurde, ist die Planumsschutzschicht (PSS) in einer Stärke von 20 Zentimetern hergestellt worden. Parallel dazu war die Abteilung Spezialtiefbau im Einsatz, um 4800 Meter Lärmschutzwände und 800 Meter Stützbauwerke herzustellen. Vorher haben sie 3200 Meter Bohrpfähle hergestellt und

mit 600 Metern Bohrankern die Böschungen gesichert. Zudem wurden 6.700 Meter Kabeltröge hergestellt. Nach dem Verlegen von Gleisjochen mit Montageschienen wurden im Herbst auf einer Länge von 9300 Metern die Gleise geschottert. Durch den Einsatz der Universal-Stopfmaschine werden die Schwellen in ihre exakte Position gebracht und das umliegende Schotterbett entsprechend verdichtet. Anschließend werden die Montageschienen durch neue Schienen ersetzt.

Der Bahnknoten Erfurt ist die Verbindung zwischen dem Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) 8.1 Ebensfeld – Erfurt und dem VDE 8.2 Erfurt – Leipzig/Halle. Auf den neuen Gleisen sind höhere Einfahrtsgeschwindigkeiten in den Erfurter Hauptbahnhof möglich. Die Gleise sind auf Spitzengeschwindigkeiten von 160 Stundenkilometern ausgelegt. Nach Inbetriebnahme der Verkehrsprojekte 8.1 und 8.2. verringert sich die Fahrzeit zwischen München und Berlin um zwei Stunden.



Strike! Azubis räumen beim Bowling ab – Erlebnis wichtiger als Ergebnis

Von wegen eine ruhige Kugel schieben, jede Menge Spaß und gute Laune hatten die Auszubildenden, die sich im Oktober in Fulda zum Bowling getroffen hatten. Organisiert hatte das Treffen die JAV (Jugend Auszubildendenvertretung).

„Wir haben bewusst das Bowling-Center in Fulda angesteuert, weil es eine ganz neue Anlage ist, die die wenigsten kannten. Bowling ist so wie Kegeln ein Freizeitsport für Jedermann. Außerdem wollten wir die Kommunikation unter den Auszubildenden fördern“, erklärte der JAV-Vorsitzende Rudolf Schmidt. Das ist gelungen, denn in gemischten Teams gingen die Azubis aus dem kaufmännischen und gewerblichen Bereich auf die geölte Bowlingbahn, um die Besten zu ermitteln – nicht ohne vorher die für diesen Freizeitsport typischen Bowlingschuhe angezogen zu haben. Unterstützt wurden die kaufmännischen und gewerblichen Nachwuchskräfte von den beiden Ausbildungsleitern Jürgen Albinger und Udo Heinemann.

Wenngleich das Ergebnis letztendlich Nebensache war, so warfen doch die sechs Mannschaften die Kugeln mit sportlichem Ehrgeiz auf die Holzbahn, um die zehn Pins möglichst auf einen Schlag umzuwerfen. Strike! Gleich mehrfach räumten die Freizeitbowler die Pins mit einem Wurf ab und so mancher ent-

deckte ein zuvor ungeahntes Talent. In jedem Fall aber sorgte die Veranstaltung für jede Menge Gesprächsstoff untereinander.

Die Aktivitäten der JAV beschränken sich allerdings nicht nur auf den Freizeitbereich und so steht neben Kommunikation auch die Information ganz hoch im Kurs. So besuchten die jungen Damen und Herren im vergangenen Jahr die Großbaustelle für den Verkehrsflughafen Kassel-Calden. Auf der größten Erdbaustelle Europas gab es nicht nur jede Menge großer Baumaschinen zu bewundern, sondern für die angehenden Kaufleute

auch die Gelegenheit, selbst einmal am Steuer eines tonnenschweren Muldenkippers zu sitzen.

Für dieses Jahr sind Besuche bei Lieferanten der Bickhardt Bau AG und auf Baustellen geplant. Dabei gilt es, Eindrücke in die Arbeitspraxis zu vermitteln. „Unsere Auszubildenden erhalten die Möglichkeit, über ihr unmittelbares Arbeitsumfeld hinaus Eindrücke zu sammeln. Das ist sehr nützlich, um die Komplexität bestimmter Arbeitsabläufe besser kennenzulernen und das Unternehmen als großes Ganzes zu verstehen“, betonte Rudolf Schmidt. Außerdem sind natürlich weitere Treffen der Azubis in Planung.



Im Schatten des 60-Tonnen Muldenkippers: Die kaufmännischen Auszubildenden besuchten die Großbaustelle Kassel-Calden.



Menschen aus unserer Mitte

Noch vom alten Schlag: Schachtmeister Klaus Fladung aus Geismar/Rhön ist Briefftaubenzüchter mit Herz und Seele. In seinem Taubenschlag sind 120 Tiere beheimatet. Hier zeigt er gerade einen seiner besten Flieger.

Guter Draht nach oben

Schachtmeister Klaus Fladung züchtet erfolgreich Briefftauben

Das geht hier ja zu wie in einem Taubenschlag. Auf dem Grundstück von Klaus Fladung in Geismar ist dieser Anspruch durchaus wörtlich zu nehmen. In einem zweistöckigen Anbau mit Freiflugvoliere züchtet der Schachtmeister seine Briefftauben. 120 Tiere sind dort untergebracht. Die frostige Februartälte macht ihnen nichts aus. Sie sind durch ihr dickes Wintergefieder geschützt. „Wichtig ist, dass das Trinkwasser nicht gefriert. Deshalb sind alle Trinknäpfe mit Heizspiralen ausgestattet“, erklärt Klaus Fladung. Auch sonst weist der Schlag Marke Eigenbau allerhand technische Raffinessen auf: Roste und Tabletteinschübe zum besseren Ausmisten, Anschlüsse für den Staubsauger in allen Schlägen und eine Einflugöffnung mit elektronischer Erfassung. „Das ist vor allem für die Wettflüge wichtig. Per Funk werden die Ringnummern an die Verrechnungstelle übermittelt und so die Flugzeiten der Tiere berechnet“, erklärt der 52-Jährige.

1000 Kilometer am Tag

Gute Tauben können bei idealen Bedingungen am Tag 1000 Kilometer weit fliegen. Dabei erreichen sie Geschwindigkeiten von 120 Stundenkilometern. Seit dem Altertum nutzten die Menschen die Fähigkeit der Tauben, instinktiv den Heimatschlag zu finden. Als schnelle und zuverlässige Boten überbrachten sie per Luftpost wichtige Informationen von weit

entfernten Zielen. In Deutschland wird der Briefftaubensport seit 1830 vereinsmäßig betrieben. Kaiser Wilhelm II. forcierte dieses noch nach den guten Erfahrungen im Deutsch-Französischen Krieg 1870/71. Es wurden richtige Fluglinien eingerichtet; Die Zahl der Vereine stieg an – vor allem in Bergbauregionen wie dem Ruhrgebiet. „Es gab viele Kumpel, die Tauben züchteten und Wettflüge veranstalteten. Dabei sind früher richtige Wetten abgeschlossen worden. So erklärt sich auch die Bezeichnung Rennpferde des kleinen Mannes“, berichtet der Taubenzüchter.

Einfach mal abschalten

Doch es sind eher Zucht und Pflege sowie die Faszination an den gefiederten Fliegern im allgemeinen, die das Interesse in dem damals zehnjährigen Geismarer Schüler geweckt haben. Richtig los ging es aber erst viel später: 1992. „Mir war es wichtig ein Hobby zu finden, bei dem ich so richtig abschalten kann“. Ein Jahr zuvor hatte er seine Prüfung zum Polier abgelegt und übernahm nun auf den Baustellen von Bickhardt Bau besondere Verantwortung für Personal und Maschineneinsatz.

Wenn Klaus Fladung die Woche über meist auf Montage ist – derzeit ist er für den reibungslosen Ablauf an der Tun-

nelbaustelle in Schwäbisch-Gmünd zuständig – dann versorgt Ehefrau Rita die wertvollen Tiere. Zahlreiche Pokale und Urkunden zeugen vom dem Züchtergeschick der Fladungs.

Seit 1993 nehmen ihre gefiederten Flieger auch an Preisflügen teil. „Das sind richtige Leistungssportler“, sagt Klaus Fladung. Dementsprechend müssen die Vögel auch trainiert und gefüttert werden. Wenn im April die Saison beginnt, dann werden die Tiere jeden Abend von 18 bis 19 Uhr aufgelassen. An Wochenenden werden die Tauben im Kabinenexpress (tierschutzgerechter Taubentransport-LKW) zu immer weiter entfernten Auflassorten gebracht. Nach dem Start nehmen die Vögel direkt Kurs auf ihren Heimatschlag.

Höhepunkt der neuen Saison ist ein Preisflug im August, der im über 600 Kilometer entfernten Pithiviers, südlich von Paris, gestartet wird. „Über 16.000 Tauben werden dabei aufgelassen“, berichtet Klaus Fladung, der mehr als ein Jahrzehnt in seinem Verein auch die Aufgaben des Flugleiters übernommen hatte. Dieser hält den Kontakt zum Himmel und ist durch das Studium von Wetterkarten und Infodiensten bestens über die Wetterverhältnisse entlang der Route informiert. Eine Tatsache, die sich inzwischen schon auf den Bickhardt-Baustellen herumgesprochen hat. Oft hört der Schachtmeister aus Geismar die Frage: „Klaus, kannst du mir mal sagen wie das Wetter wird?“



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