

Ausgabe 01/2016

Blickpunkt

Magazin für Mitarbeiter und Freunde

bickhardt bau



- **Deichbau:** Einblicke in die hohe Schule des Erdbaus
- Neue Anbindung an Flughafen München nimmt an **Fahrt** auf
- Manche mögen's heiß: **Kompaktasphalt**

- **Terminal 3:** Beginn der Fraport-Erweiterung
- Zwickau: Neue Nutzung für altes **Bahngelände**

Inhalt

- 06 Heißer Herbst: Kompaktasphalt für den Autobahnneubau A 44 Waldkappel**
Heiß auf heiß und heiß an heiß: Mit zwei Einbauzügen wurden Anfang November auf der A 44 bei Waldkappel Binder und Decke in einem Arbeitsgang hergestellt.
- 07 Themenschwerpunkt Deichbau: Die hohe Schule des Erdbaus**
Gleich eine ganze Reihe von Deichbaumaßnahmen werden im Bereich der Mittleren Elbe zwischen Dessau und Magdeburg realisiert. Für die (Erdbau-)Arbeiten interessierte sich auch ein Filmteam von der Sendung mit der Maus.
- 14 Kraftprotz auf Ketten: Autobahnneubau A 98 an der Schweizer Grenze**
Rückkehr an alte Wirkungsstätte: An der A 98 bei Weil am Rhein sind wieder Bickhardt Bau-Maschinen im Einsatz, um den derzeit größten Erdbauftrag zu realisieren.
- 16 Baggern am Herzmuskel: Arbeiten für das neue Terminal 3 am Fraport**
In dem ersten Bauabschnitt wird die Baugrube für das neue Terminal 3 hergestellt – bis dato die größte Baugrube für ein Einzelgebäude in der Unternehmensgeschichte.
- 18 Brücke für den Rüssel: Neue Rasthofanbindung an der A 7 bei Kassel**
In Vorbereitung auf den Ausbau des Rasthofes Kassel haben die Brückenbauer ein neues Überführungsbauwerk über die Autobahn 7 hergestellt.
- 20 Stärkere Bahnverbindung durch die Mitte Deutschlands**
Auf einer Länge von rund 20 Kilometern erfolgt derzeit der zweigleisige Ausbau der Bahnlinie Weimar – Jena. Verschiedene Abteilungen und Gewerke arbeiten Hand in Hand.
- 22 Mehr Parkflächen an der Autobahn 9 nördlich von München**
Vor den Toren Münchens wird die Tank- und Rastanlage Fürholzen an der Autobahn A 9 großflächig erweitert. Es entsteht einer der modernsten Rasthöfe des Landes.
- 23 Neuer Busstop vor dem Schloss Bertholdsburg in Schleusingen**
Bickhardt Bau Thüringen hat in Schleusingen einen Abschnitt der Ortsdurchfahrt erneuert und den Busbahnhof näher in die Stadtmitte geholt.
- 24 Bessere Flughafen-Anbindung: Neufahrner Kurve nimmt Fahrt auf**
Die Neubautrasse ist 2.300 Meter lang, aber die haben es in sich: Der Bau der direkten Verbindung zum Flughafen München ist ein komplexes Bauvorhaben mit vielen anspruchsvollen Ingenieurbauwerken.
- 26 Die Nordhälfte der Ortsumgehung Bad Wünnenberg ist fertiggestellt**
Halbzeit auf dem Weg zur Ortsumgehung für Bad Wünnenberg: Die ersten vier Kilometer der neuen B 480 sind fertiggestellt.
- 27 Abgekoppelt: Auf ehemaligem Bahngelände in Zwickau entsteht eine JVA**
Neue Nutzung für altes Bahngelände: In Zwickau haben die Vorarbeiten für den Bau der neuen Justizvollzugsanstalt der Länder Sachsen und Thüringen begonnen.
- 29 Unternehmensgründer Peter Bickhardt feierte seinen 85. Geburtstag**
Der Unternehmensgründer und Ehrenvorsitzende des Aufsichtsrates, Peter Bickhardt, feierte kurz vor Weihnachten seinen 85. Geburtstag.
- 30 Die Mitarbeiter im Mittelpunkt**
Ein Rückblick auf das Jubiläums-Sommerfest von Bickhardt Bau Thüringen, eine neue Rubrik zum Thema Arbeitsschutz, einige Fotos und ihre Geschichte sowie zwei Auszubildende, die in einem Inselparadies Praxisluft schnupperten – Namen, Nachrichten und Momentaufnahmen aus der großen Bickhardt Bau-Familie.

Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, liebe Freunde und Auftraggeber unseres Hauses,

Deutschland ist weiter im Krisenmodus. Die Flüchtlingskrise und die Terrorgefahr überlagern zurzeit die umfangreichen ungelösten Probleme Deutschlands und der Europäischen Union.

Wir sollten jedoch zuversichtlich sein, dass die Demokratie Deutschlands mit ihrer starken sozialen Marktwirtschaft diese Herausforderungen bestehen und nach politischem Streit positiv für unser Land nutzen wird.

Insbesondere gilt es, gemeinsam die Ideale unseres Zusammenlebens und die menschenrechtliche Kultur unseres Seins in Deutschland gegenüber terroristischen Angriffen zu verteidigen, vor brandstiftenden Bösewichten zu bewahren und gegenüber willkommenen Neubürgern einzufordern.

Zurückblickend auf das Geschäftsjahr 2015 wollen wir zufrieden sein mit dem wirtschaftlichen Abschluss und der Vollbeschäftigung von 1.600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in der Bickhardt Bau AG. Unser Auftragsbestand verspricht für das Geschäftsjahr 2016 mit einer Reichweite von acht Monaten eine ordentliche Auslastung und den Start einer Vielzahl von interessanten Bauprojekten.

Die positiven Einschätzungen der deutschen Bauwirtschaft hinsichtlich steigender Umsätze und Auftragserwartungen für das abgelaufene Geschäftsjahr haben sich leider nicht vollumfänglich bestätigt. Sicherlich waren die Perspektiven für 2015 stark geprägt von den Erwartungen an eine deutliche Erhöhung der Investitionen, die die Bundesregierung für die Jahre 2016 bis 2018 beschlossen hat. Der stringenten Sparpolitik der öffentlichen Hand der Vorjahre geschuldet waren deutschlandweit nicht ausreichend ausschreibungsfähige Projekte vorhanden, um die Erwartungen an bauwirtschaftlichen Umsatz und Auftragsvergaben zu erfüllen. Der planungsrechtlich erforderliche Vorlauf ist mitt-

lerweile nach Bereitstellung der Mittel von den Bundes- und Landesverkehrsministerien aktiviert worden. Hier bestätigt sich nochmals die jahrelange Forderung der deutschen Bauindustrie nach überjähriger Finanzmittelbereitstellung und eines zugriffsfreien zweckgebundenen Finanzierungskreislaufes für die Straße. Dies wurde nunmehr von der Bundesregierung erkannt und soll umgesetzt werden.

Die Perspektive, dass die Investitionen für den Bundesfernstraßenbereich, beginnend im laufenden Geschäftsjahr, von 5 Milliarden Euro bis 2018 auf 8 Milliarden Euro pro Jahr kontinuierlich ansteigen werden, darf auch uns als Bickhardt Bau positiv in die nahe Zukunft blicken lassen.

Zum Ende des vergangenen Jahres hat unser Firmengründer und Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrates, Peter Bickhardt, seinen 85. Geburtstag gefeiert und wir haben die herzlichsten Glückwünsche der gesamten Belegschaft zu diesem Ehrentag überbracht. Als 40-Jähriger hat Peter Bickhardt das Unternehmen gegründet und wir freuen uns, Ihnen anlässlich des 45-jährigen Bestehens von Bickhardt Bau das Sommerfest 2016 anzukündigen.

In dieser aktuellen Ausgabe des **Blickpunkt Bickhardt Bau** gibt es einen inhaltlichen Schwerpunkt zum Thema Deichbau. Wir stellen Ihnen einige Bauprojekte vor, die vor allem im Bereich der Mittel- und Oberelbe zwischen Dessau und Magdeburg realisiert wurden und werden. Des Weiteren blicken wir auf eine ganze Reihe weiterer interessanter und anspruchsvoller Bauvorhaben, für die an dieser Stelle die Neufahrner Kurve, die Erdarbeiten für das Terminal 3 am Fraport und der weitere Ausbau der A 98 bei Weil am Rhein stellvertretend genannt sein sollen. Viel Spaß beim Lesen!

In diesem Sinne, auf ein erfolgreiches Jahr 2016!

Ihr Vorstand

Ralf Schär

Martin Geisendörfer

Frank Finster

Horst Müller

Impressum

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

Kompaktasphalt auf der A 44 bei Waldkappel: Mit zwei Einbauzügen zur perfekten Fahrbahn

Wir mögen`s heiß

Ein logistisches Meisterstück par excellence lieferten die Mitarbeiter der Baustelle A 44, als sie Anfang November bei sonnigem Herbstwetter den Fahrbahnbelag des sechs Kilometer langen Streckenabschnitts der neuen Autobahn bei Waldkappel asphaltierten. Binderschicht und Decke wurden von zwei hintereinander fahrenden Einbaufertigern im so genannten

Inline-Pave- oder Kompaktasphalt-Verfahren in einem Arbeitsgang „heiß auf heiß“ hergestellt. Das sorgt für einen besonders festen und damit langlebigen Schichtenverbund. Damit die Oberfläche auch über die komplette Fahrbahnbreite von 11,50 Metern nahtlos ist, fuhren zwei Einbauzüge parallel nebeneinander: „heiß an heiß“.

Auf unserem Luftbild ist besonders gut die große Zahl an Sattelzügen vor den Einbaufertigern zu erkennen. Dies macht deutlich, wie wichtig ein immer fortwährender Materialzufluss ist. Deshalb wurde in der Nähe der Baustelle auch eine mobile Asphaltmischanlage aufgestellt, die für einen reibungslosen Nachschub sorgte. 6.000 Tonnen Asphalt

sind dabei während der heißen Phase täglich eingebaut worden.

Manche mögen`s heiß – wir mögen es genau betrachtet sogar heiß auf heiß und heiß an heiß.





Die Einbauverfahren sind bereits für sich erfolgreich eingesetzt worden, aber in ihrer Kombination stellten sie für die Bickhardt Bau-Unternehmensgruppe eine Premiere dar: Heiß-auf-heiß und heiß-an-heiß in einem Arbeitsgang. Anfang November 2015 wurde mit zwei Einbauzügen die Asphaltoberfläche des sechs Kilometer langen Streckenabschnitts der neuen Autobahn 44 bei Waldkappel als Kompaktasphalt hergestellt.

Jeder Einbauzug bestand aus einem Beschicker und zwei hintereinander fahrenden Fertigern. Der erste Fertiger baute die 10 Zentimeter starke Binderschicht ein. Direkt dahinter fuhr ein zweiter Fertiger, mit dem die 2 Zentimeter starke Deckschicht auf den heißen Binder eingebaut wurde. Dadurch entstand ein optimaler Verbund der beiden Schichten. Die beiden nebeneinander fahrenden Einbauzüge sorgten zudem für eine komplett nahtfreie und dadurch qualitativ höchsten Ansprüchen entsprechende Asphalt-

oberfläche auf der vollen Fahrbahnbreite. Zudem wurden die Tagesleistungen so eingetaktet, dass keine Quernähte entstanden sind.

Etwa 6.000 Tonnen Asphalt haben die Bickhardt Bau-Schwarzdeckenexperten in der heißen Phase im Herbst jeden Tag eingebaut. Grundvoraussetzung dafür war eine ausgefeilte Baustellenlogistik, die einen nicht abreißenden Materialzufluss garantierte: 55 Sattelzüge versorgten die Baustelle mit Binder-Asphalt. Das Mischgut für die Decke wurde wegen der besseren Rangierfähigkeit mit Vierachsern angeliefert.

Zwei Mischanlagen belieferten die Baustelle. Die Rohstofftochter MKW hatte deshalb im wenige Kilometer entfernten Hirschhagen eine mobile Mischanlage aufgestellt.

Eine Rundum-Sorglos-Versorgung wurde auch für alle am Einbau beteiligten Mitarbeiter eingerichtet: Kaffee und Frikadellenbrötchen wurden frei Maschine oder LKW geliefert.

1 Die parallel fahrenden Einbauzüge von vorne: Die Sattel kippen den Asphalt in die Thermoboxen der Beschicker.

2 Der Einbauzug von hinten: Am Ende der Einbaukette entsteht eine Binderschicht mit einer perfekten Fahrbahnoberfläche. Die Decke wurde in einer schmalen Breite eingebaut, um in der Fahrbahnmittle eine Gleitschutzwand aus Beton herstellen zu können.

3 Die Decke wird von den in Formation fahrenden Asphaltwalzen noch veredelt. Splitt wird aufgestreut und eingewalzt.



HOCHWASSERSCHUTZ AN DER MITTELELBE

Die Hochwasserkatastrophe von 2013 hat gezeigt, wie wichtig ein effektiver Hochwasserschutz ist. Dabei gilt es auch die Fehler aus vergangenen Jahrzehnten zu korrigieren, als man Flüsse eingedeicht und Deiche immer höher gebaut hat. Deichrückverlegungen sind vielmehr das Gebot der Stunde,

um den Flüssen bei Hochwasser mehr Überschwemmungsflächen zu geben. Im Bereich der Mittelbe zwischen Vockerode und Schönebeck realisiert Bickhardt Bau gleich eine ganze Reihe von anspruchsvollen und interessanten Deichbaumaßnahmen: Einblicke in die hohe Kunst des Erdbaus.



Großflächiger Erdbau mit Raupe, Bagger und Walze. Der Einbau erfolgte immer in kleineren Abschnitten, um bei Hochwasser schnell reagieren zu können (Foto oben). Achtung Klappe: Das Filmteam hat bei den Dreharbeiten im Sommer einen Kettenbagger in den Fokus genommen (Foto links).



Die Sendung mit der Maus gehört zu den beliebtesten Kindersendungen im deutschen Fernsehen. (Bild: WDR/Trickstudio Lutterbeck)

Die BAUSTELLE MIT DER

Deichrückverlegung bei Lödderitz – Filmteam drehte gleich mehrfach vor Ort

Ob als Kulisse für eine Kino-filmproduktion, Nachrichten über Beginn oder Fertigstellung wichtiger Verkehrsinfrastrukturprojekte oder Dokumentation innovativer Bautechniken – immer wieder sind Kamerateams auf den Baustellen von Bickhardt Bau zu Besuch. Für die Sendung mit der Maus reiste das Produktionsteam gleich mehrfach zur Deichbaustelle im Lödderitzer Forst – 25 Kilometer nordwestlich von Dessau.

Wie wird eigentlich ein Deich gebaut? Eine gute Frage. An der Antwort arbeitete im vergangenen Jahr die Flash Filmproduktion Armin Maiwald GmbH aus Köln. Das ist die Produktionsgesellschaft, die seit über vier Jahrzehnten Sachgeschichten für die Sendung mit der Maus herstellt. Gleich mehrfach besuchte das Filmteam mit Regisseur und geschäftsführendem Gesellschafter in Personalunion Jan Marschner die Bickhardt-Baustelle am Elbdeich bei Lödderitz.

Die Deichrückverlegung Lödderitzer Forst ist die wesentliche Maßnahme des Naturschutzgroßprojektes Mittlere Elbe. Mitarbeiter der Niederlassung Sangerhausen stellen

seit Ende 2013 auf einer Länge von rund drei Kilometern einen neuen Hochwasserschutzdeich her, der den heute geltenden Standards entspricht. Durch die so genannte Deichrückverlegung – das heißt der Deich wird einige hundert Meter hinter dem derzeitigen Hochwasserschutzdeich weiter im Binnenland gebaut – werden 600 Hektar zusätzlicher Überflutungsraum für die Elbe geschaffen. Zwischen Mulde- und Saalemündung soll so ein durchgehender Verbund überflutbarer Auenwälder geschaffen und gesichert wer-

den. Dadurch entsteht eines der größten zusammenhängenden Auenwaldgebiete in Mitteleuropa.

Doch mehr noch als die Bedeutung aus Sicht des Naturschutzes interessierte sich das Filmteam aus Köln für die chronologischen Abläufe des Deichbaus – vom

Marschner sich dann mit dem Kamera-team an die Originalschauplätze begibt, tritt Armin Maiwald diesmal erst später in Aktion. Er erzählt die Geschichte zu den Bildern, wenn er nicht selbst in dem Film in Erscheinung tritt. Ziel ist es, „Abläufe verständlich und nachvollziehbar darzustellen“, wie Jan Marschner erklärte.

Wie wird eigentlich ein Deich gebaut? Blick auf die Bauphasen

Baubeginn bis zur Fertigstellung. Die Filmteam verfolgten dabei einen konkreten Zuschauer-Auftrag: Unter dem Motto „Frag doch mal die Maus“ tragen die Zuschauer oft selbst die Themen in die Sendung. Für Jan Marschner und seinen Kompagnon Armin Maiwald, der die Maus- und Flash-Filmproduktion einst gegründet hat, ist dies der Startschuss für eine neue Sachgeschichte. Während Jan

Und wieso Lödderitz? „Wir wollten den Bau eines Deichs von Grund auf zeigen. Daher kam nur ein Deich-Neubau in Frage. Bei der Recherche zu dem Thema sind wir dann auf Lödderitz gestoßen“, berichtete der Regisseur. Oberboden abschieben, Deich-, Stütz- und Drainagekörper herstellen, die Wasserseite mit einer Tondichtung abdecken, Herstellung des Deichverteidigungsweges auf der Landseite sowie des Kontrollweges auf der Krone – klar, dass sich diese Vielzahl an Arbeitsschritten nicht mit einem einzigen Besuch auf der Baustelle auf 16 Millimeter Film bannen ließ. Und so waren Jan Marschner, Kameramann Kai von Westerman und Kameraassistent Tobias Wolf gleich zu mehreren Drehterminen über das Jahr verteilt

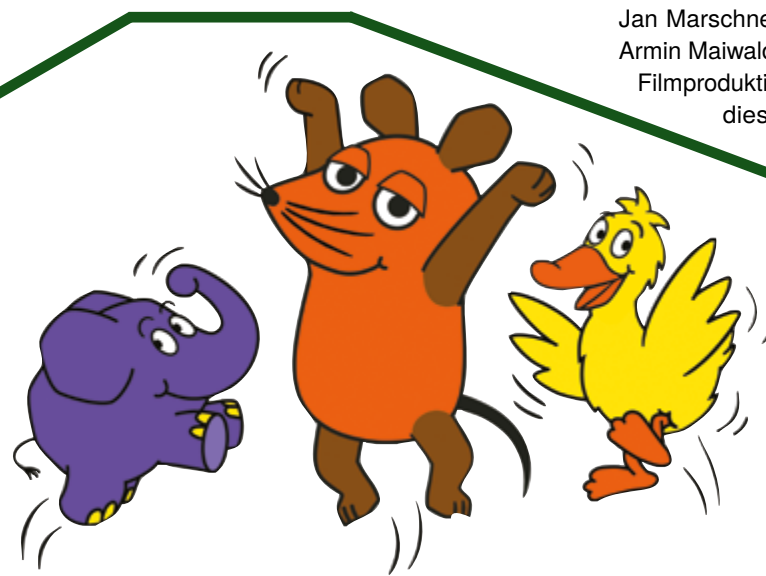
Stichwort: Die Sendung mit der Maus

Ob sie hierzulande berühmter ist als Disneys Mikkey Maus lässt sich nicht genau feststellen, zweifelsfrei aber ist die Sendung mit der Maus eine der erfolgreichsten Kindersendungen im Deutschen Fernsehen.

Sonntags um 10.30 Uhr werden die Lach- und Sachgeschichten gesendet. Sie zeigen neben den lustigen Zeichentrickgeschichten von der Maus, der Ente und dem Elefanten auch Sachgeschichten, die Antworten auf Kinderfragen liefern. Warum ist der Himmel blau?, Wie kommt die Musik auf eine CD? sind ganz typische Kinderfragen oder eben: Wie wird ein Deich gebaut?

Fast so bekannt wie die Maus sind auch ihre zweibeinigen Sendungsbegleiter Armin Maiwald, Christoph Biemann und Ralph Caspers. Die erste Sendung wurde übrigens am 7. März 1971 ausgestrahlt.

Damit ist die Maus genauso alt wie Bickhardt Bau.



(Bild: WDR/Trickstudio Lutterbeck)



Die hohe Kunst des Erdbaus: Im Deichbau werden verschiedene Bodenarten qualifiziert eingebaut. (Foto links) Zum Schutz seines Dessau-Wörlitzer Gartenreichs ließ Fürst Franz Deiche entlang der Elbe errichten. Der Fliederwall (Foto rechts) wurde inzwischen von Bickhardt Bau mit einer Dichtungsschlitzwand ertüchtigt.

an der Deichbaustelle zu Gast. Bei einem der ersten Drehs stieg die Crew auch in

Für Luftaufnahmen stieg das Team in einen Helikopter

einen Hubschrauber, um die Gesamtsituation aus der Luft anschaulicher darstellen zu können.

Ist das nicht ganz schön viel Aufwand? „Nein, das ist normal für die Maus. Die Zuschauer sollen ja dem Verlauf des Deichbaus folgen können. Das ist ein komplexes Thema. Da muss einiges erklärt werden.



Die Mittlere Elbe bei Lödderitz.

DEICHBAU LÖDDERITZER FORST

Und deshalb haben wir in Zusammenarbeit mit einer Universität auch ein Deich-Modell anfertigen lassen, um bestimmte (Hoch-) Wassersituationen besser nachstellen zu können“, erklärte Jan Marschner.

Auf das Team wartete abseits der Deichbaustelle am eigenen Schnittplatz in Köln noch jede Menge Arbeit: Das Filmmaterial musste gesichtet und geschnitten werden. Ein gut 16-minütiger Filmbeitrag über den Deichbau ist dabei am Ende herausgekommen, denn alles musste leicht verständlich erklärt und dargestellt werden. Ein Sendetermin steht jedoch noch nicht fest: Gut möglich aber, dass er zu einem Zeitpunkt ausgestrahlt wird, an dem die Flüsse wieder Hochwasser haben. „Dann ist das Thema bei den Menschen sehr präsent“, erklärte Filmregisseur Marschner.

Die Mitarbeiter der Bickhardt Bau Niederlassung Sangerhausen sind in zwei Baulosen (Klosterholz und Lödderitz) am Bau des neuen Elbdeichs beteiligt. Auf einer Gesamtlänge von 3 Kilometern (Ende 2013 wurde der Abschnitt Klosterholz begonnen. Er hat eine Länge von rund 1.600 Metern.) bewegen sie pro Abschnitt rund 300.000 Kubikmeter Boden und bauen ihn qualifiziert ein. Lagenweise wird der unterschiedliche Boden (bindiger Mischboden, Sand/Kies, Aueton) für Deich-, Drainage- und Dichtkörper mit den GPS gesteuerten Großgeräten eingebaut.

Rechtzeitig zum Herbst wurde die letzte Lücke im Deich ge-

schlossen und zur Wasserseite hin mit Tonboden abgedichtet. Der Deich ist bei einer Kronenhöhe von 5,50 Metern im Schnitt rund 45 Meter breit. Auf der Landseite wurde ein Deichverteidigungsweg mit Ökopflaster angelegt. Auf der Deichkrone haben die Bickhardt Bau-Mitarbeiter einen zwei Meter breiten Weg asphaltiert, der auch als Radweg genutzt werden kann. Die Deichrückverlegung Lödderitzer Forst steht damit kurz vor der Fertigstellung. Im Jahr 2017 soll der Altdeich noch an mehreren Stellen geschlitzt werden, um der Elbe bei Hochwasser mehr Retentionsraum zu geben.

MODERNE TECHNIK FÜR HISTORISCHEN DEICH

Das Nützliche mit dem Schönen verbinden, das wollte Leo-pold III. Friedrich Franz Fürst von Anhalt – besser bekannt als Fürst Franz – als er Ende des 18. Jahrhunderts das Gartenreich Dessau-Wörlitz erschuf. Und so sind auch die Deiche und Wälle, die er zum Schutz seines 140 Quadratkilometer großen Gartenreiches bei Dessau vor den Überflutungen durch Elbe und Mulde erbauen ließ, landschaftliche Inszenierungen von Schönheit und Erhabenheit: Eichen und Hainbuchen säumen wie eine Allee den Fliederwall bei der Ortschaft Vockerode, geben aber immer wieder den Blick frei auf die Elbe mit ihren Uferauen und -wiesen. Kaum vorstellbar, dass sich der meistens idyllisch daliegende Elbstrom in eine reißende Wasserkraft verwandeln kann, die mit aller Macht auf die historischen Hochwasserschutzanlagen drückt. Die Flutkatastrophe von 2013 zeigte deutlich, dass die alten Wege auf der Deichkrone und am landseitigen Deichfuß für eine effektive Deichverteidigung mit größeren Fahrzeugen nicht tragfähig genug sind. »

MINIMALINVASIVER EINGRIFF

Dichtwand für den Fliederwall bei Vockerode – Innovative Technik im Gartenreich

Die Mitarbeiter der Niederlassung Sangerhausen haben im Auftrag des Landesbetriebes für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft (LHW) den Fliederwall zwischen dem Wallwachhaus Berting und der Draisinen-Station Vockerode ertüchtigt. Der Deichabschnitt ist 2,3 Kilometer lang.

Im Juli 2015 begannen sie zunächst mit dem Ausbau des Deichverteidigungswegs auf der Landseite. Der frühere Rasenschotterweg wurde verbreitert und so verstärkt, dass dort bei Hochwasser auch zehn Tonnen schwere Fahrzeuge fahren können.

Bis unter die Dammauflage

Der Deich selbst wurde durch eine 50 Zentimeter breite Dichtungsschlitzwand verstärkt. Sie befindet sich in der Mitte des Erdbauwerks und hat eine Höhe von acht Metern. Die Dichtwand geht bis unter die Dammauflage und verhindert so, dass das Hochwasser unter dem Deich hindurchdringen kann. Die 1,7 Kilometer lange Dichtungswand wurde mit einer Spezialfräse in den Deich gefräst.

Das Kettenfahrzeug ist mit einem neun Meter langen Schwert ausgestattet, das sich wie eine Kettensäge in den Untergrund fräst. Über ein Schlauchsystem wurde



Beengter Arbeitsraum: Die Krone des Fliederwalls bietet gerade einmal Platz für einen kleinen Kettenbagger. Rechts und links geht es einige Meter in die Tiefe.

mit kräftigem Pumpendruck ein sämiges Zement-Wasser-Gemisch von einer Mini-Mischanlage in den entstandenen Schlitz eingebracht. Dort verfestigte sich das Gemisch zu einem leichten Beton. Es ist ein schonendes, gewissermaßen minimalinvasives Verfahren, weil kein Bodenaustausch erfolgt und keine großen Materialtransporte erforderlich sind. Damit ist es wie geschaffen für den Einsatz im Dessau-Wörlitzer Gartenreich, das den Status eines UNESCO-Weltkulturerbes besitzt.

Vor der Fertigstellung dieses Bauloses

zum Jahresende 2015 haben die Mitarbeiter der Niederlassung Sangerhausen bereits den 1,3 Kilometer langen östlichen Abschnitt zwischen dem Wallwachhaus Berting und der Überfahrt Richtung Coswiger Fähre fertiggestellt.

Neben dem Hochwasserschutz hat die Ertüchtigung des Fliederwalls auch einen touristischen Aspekt: Radfahrer können nun auf einem gut ausgebauten Deichkronenweg dem Fürst-Franz Radweg folgen und die Schönheit des Dessau-Wörlitzer Gartenreichs genießen.

Anhalt-Dessau war damals einer der modernsten und wirtschaftlich erfolgreichsten deutschen Kleinstaaten. Im Jahre 2000 wurde das Gartenreich einschließlich seiner Bauwerke, Gärten und Kunstsammlungen zum UNESCO-Weltkulturerbe.

Schematische Darstellung vom ertüchtigten Fliederwall (1). Die Dichtwand wurde eingefräst. Deichkronenweg und Verteidigungsweg auf der Landseite wurden verstärkt und ausgebaut.

1

Landseite

Dichtwand

Wasserseite



AUTOBAHNDAMM WIRD HOCHWASSERDEICH

Deichrückbau am Gatzter Bergdeich - 210 Hektar zusätzliche Retentionsflächen

Auch am Gatzter Bergdeich, zwischen Vockerode und der Mulde Einmündung in die Elbe nordöstlich von Dessau, waren die Mitarbeiter der Niederlassung Sangerhausen für einen effektiveren Hochwasserschutz im Einsatz.

In diesem Mittleren Elbabschnitt war der auch als Vasenwall bekannte Gatzter Bergdeich bei der Hochwasserkatastrophe im Juni 2013 gleich an zwei Stellen gebrochen. Statt aufwendiger und kostenintensiver Instandsetzung, entschlossen sich die Verantwortlichen die bereits in Planung befindliche Deichrückverlegung umzusetzen. Insgesamt wurden rund 210

Hektar zusätzliche Retentionsflächen für das Hochwasser geschaffen.

Durchlass mit Schleuse

Eine besondere Bedeutung kommt dem Autobahndamm der A 9 zu, der dort die Elbauen quert. Zugleich schützt er den Ort Vockerode auf der Westseite vor den Fluten. Deshalb haben die Erdbauspezialisten von Bickhardt Bau auch zunächst den Böschungsfuß des Dammes massiv verstärkt und zwei der drei vorhandenen Amphibien- und Wilddurchlässe im Autobahndamm verlängert. Sie wurden vor Kopf mit Abschlussbauwerken versehen. Vor dem dritten Durchlass

haben die Erdbauer ein 10.000 Kubikmeter großes Regenwasserbehandlungsbecken hergestellt. Ein Ringwall, der an dem vorhandenen Deich angeschlossen wurde, schützt das Becken vor den Hochwasserfluten.

Zum Auftrag des ersten Bauabschnittes gehörte auch der Bau von rund fünf Kilometern Baustraßen und Wirtschaftswegen. In diesem Jahr geht es für die Mitarbeiter mit den Erdarbeiten in diesem Bereich weiter: die NL Sangerhausen hat für den 2. Bauabschnitt ebenfalls den Zuschlag erhalten. Dabei soll der Autobahndamm noch weiter als Hochwasserschutzdamm gestärkt werden.

ERTÜCHTIGUNG NUR AUF DER LANDSEITE

Vierte Deichbaustelle im Bereich der Mittleren Elbe zwischen Wittenberg und Magdeburg war die Ertüchtigung des rechtsseitigen Elbdeichs im Schönebecker Ortsteil Elbenau. Schwerpunkt der Maßnahme war der Bau eines Deichkontroll- und eines Deichverteidigungsweges auf 1,5 Kilometern Länge. Damit soll der

Hochwasserschutz auch für die Orte Grönewald, Calenberg, Randau und Pechau verbessert werden. Diese sind beim Jahrhunderthochwasser 2013 stark betroffen gewesen. 7.500 Quadratmeter Asphaltoberfläche mit entsprechendem Unterbau haben die Bickhardt Bau-Mitarbeiter hergestellt. Ähnlich wie beim Fliederwall wurde eine Dichtwand hergestellt – allerdings aus Spundbohlen.

Auf einer Länge von 900 Metern haben die Kollegen vom Spezialtiefbau die sieben Meter langen Stahlbohlen in den

Damm bis unter die Auflage gerammt. Und noch eine Besonderheit wies die Baumaßnahme auf: die wasserseitige Deichböschung blieb gänzlich unangetastet.



In dem engen Baufeld, teils mit angrenzender Bebauung, wurde mit Plattenverdichtern die nötige Verdichtung erreicht. (Foto: StehrTV)

2

So werden heute Deiche nach DIN gebaut. Nach gleichem Schema wurde zum Beispiel der Deich bei Lödderitz hergestellt.

Landseite

Stützkörper

Deichbau nach DIN

Mineralische Dichtung

Deichkörper

Wasserseite

Kraftprotz

auf Ketten

Rückkehr an alte Wirkungsstätte: Vor einigen Jahren war der Ausbau der Hochrhein-Autobahn A 98 bei Bad Säckingen schon einmal ein regionaler Bau-schwerpunkt. Jetzt sind die Kirchheimer Verkehrswegebauer zurückgekehrt, um bei Weil am Rhein die derzeit größte Erdbaustelle zu realisieren: 1,4 Millionen Kubikmeter Boden müssen dort bewegt werden – ein ideales Einsatzgebiet für die großen Bickhardt Bau-Bagger.



Die derzeit größte Erdbaustelle der Bickhardt Bau-Unternehmensgruppe befindet sich ganz im Süden der Bundesrepublik. Zwischen dem Autobahndreieck Hochrhein und der zu-

künftigen Anschlussstelle Minseln (einem Stadtteil von Rheinfelden im Landkreis Lörrach, rund zwei Kilometer Luftlinie von der Schweizer Grenze entfernt) haben die Verkehrswegebauexperten in dem Bauabschnitt „A 98/4.2 Erd- und Deckenlos 5.2“ zweieinhalb Jahre Arbeit vor der Brust.

In dem 2.800 Meter langen Streckenabschnitt, der von einem 480 Meter langen Tunnel in zwei Bereiche geteilt wird, müssen zunächst etwa 1,4 Millionen Kubikmeter Boden gelöst und geladen werden.

Ein großer 80-Tonnen-Bagger ist im Einsatz, um diese gewaltigen Erdmas-

sen zu bewältigen. Mit jeweils drei Löffelhüben füllt der Kraftprotz auf Ketten die Schlepper und Sattelzüge. Letztere transportieren das Material zur elf Kilometer entfernten Deponie Waidhof. 900.000 Kubikmeter Boden werden dort benötigt, um die ehemalige Hausmülldeponie dauerhaft abzudecken und das Gelände zu modellieren. Mit Raupen und Walzen wird der Boden lagenweise qualifiziert eingebaut.

Statt erstem Spatenstich trafen sich Ende November Auftraggeber, Bauüberwachung und das Bickhardt Bau-Team zu einem kleinen Baustellen-Bergfest mit Imbiss: Die ersten 100.000 Kubikmeter Boden waren da schon gelöst, geladen und wieder eingebaut worden

- nur sechs Wochen nach Baubeginn. Im Anschluss an die Erdbauarbeiten müssen die Bickhardt Bau-Mitarbeiter für die Entwässerung 8.000 Meter Kanal- und Dränageleitungen verlegen. Rund 60.000 Quadratmeter Frostschutz- und Tragschicht stellen sie im Zuge des Oberbaus her.

Provisorische Stellflächen

So lange die A 98 hinter Minseln noch nicht weitergeführt wird, soll die Nordfahrbahn als provisorische Aufstellfläche für LKW genutzt werden. Diese zusätzlichen Kapazitäten werden benötigt, um Stellflächen für Brummfahrer zu schaffen, die auf ihre Einreise

in die Schweiz warten. Derzeit kommt es immer wieder wegen der Zollabfertigung, dem LKW-Nachfahrverbot in der Schweiz und den gesetzlich vorgegeben Lenkzeiten zu längeren Wartezeiten und hohem Parkdruck an den Autobahnen und Fernstraßen im Bereich der Grenzübergänge.

Für die Verkehrswegebauexperten von Bickhardt Bau bedeutet die neue Baumaßnahme zugleich eine Rückkehr an eine alte Wirkungsstätte. Bickhardt Bau war bereits an mehreren Abschnitten des Ausbaus der Hochrhein-Autobahn beteiligt: Rappensteintunnel, Kreuzungsbauwerk A 98 / A 861, Murg, Bierärgerten und Deponie Schulerholz.

1

Erweiterung Flughafen Frankfurt – Baubeginn für das Terminal 3

Baggern am Herzmuskel



5

Die Erweiterung des größten deutschen Flughafens ist in vollem Gang. Mitarbeiter der Bickhardt Bau Niederlassung Fulda stellen in dem ersten Bauabschnitt die Baugrube für das neue Terminal 3 her. Es ist bis dato die größte Baugrube für ein einzelnes Gebäude, für die Bickhardt Bau den Zuschlag bekommen hat.

Im Minutentakt starten und landen die Flugzeuge auf dem Frankfurter Flughafen. Einen noch schnelleren Takt legen die Maschinisten von Bickhardt Bau vor: Je nach Größe ihres Baggers füllen sie mit 3 bis 4 Baggerlöffeln den Bodenaushub auf die Sattelzüge und Vierachser. Vier

Bagger sind derzeit im Einsatz, um die rund 500 mal 300 Meter große Fläche teilweise sechs Meter tief auszuheben. Zwei Raupen schieben ihnen das Material zu und sorgen für fortwährenden Nachschub, denn 50 Sattelzüge wollen permanent beladen werden. Insgesamt 400.000 Kubikmeter Erde werden in dem ersten Bauabschnitt auf diese Weise bewegt. Das meiste Material wird auf Deponien im Rhein-Main-Gebiet gebracht.

In dieser Region herrschte am 5. Oktober vermutlich absoluter Mangel an Spaten, denn zum offiziellen Baubeginn waren nicht nur Ehrengäste aus Wirtschaft und Politik mit Hessens Ministerpräsident Volker Bouffier an der Spitze erschienen, sondern auch über 400 Beschäftigte der Fraport AG. Gemeinsam vollzogen sie den symbolischen Spatenstich für dieses Milliardenprojekt am Frankfurter Flughafen. „Dieser Flughafen ist der Herzmus-

kel unserer wirtschaftlichen Entwicklung. Ohne ein internationales Drehkreuz kann diese Region ihren Wohlstand nicht halten“, sagte der Ministerpräsident in seiner Ansprache.

Fraport-Vorstandsvorsitzender Dr. Stefan Schulte versprach, dass das Terminal 3 höchsten Anforderungen an Service und Qualität entsprechen werde. Der Flugverkehr wachse jährlich um zwei bis drei Prozent, die Kapazitäten der beiden bestehenden Abfertigungshallen seien erschöpft. „Unser Anzug wird uns zu klein“, begründete der Fraport-Chef die Milliardeninvestition.

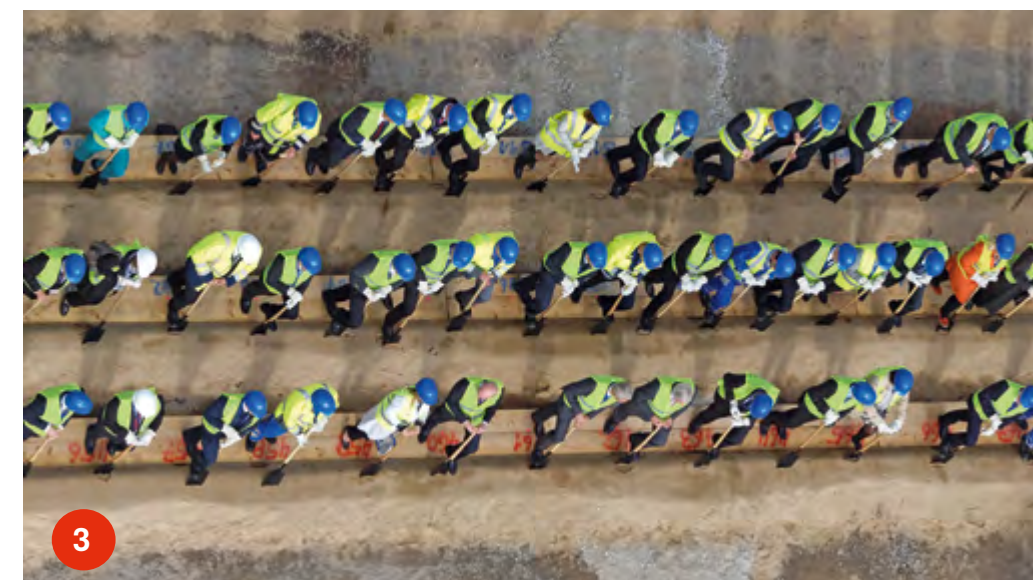
2,5 bis 3 Milliarden Euro wird die Betreibergesellschaft Fraport AG in den nächsten sieben Jahren für den Bau des Terminal 3 investieren. Das dritte Abfluggelände im Süden des Flughafengeländes ist auf 14 Millionen Passagiere pro

2



Flughafenbau

3



4



Jahr ausgelegt und soll 2022 seine Türen öffnen. Der Erste Bauabschnitt der Baugrubenerstellung soll bereits Ende März fertiggestellt sein. Neben den Erdbewegungen haben die Verkehrswegebauer auch 12.000 Quadratmeter Baustraßen zur Erschließung des Baufeldes angelegt.

1 5 Baggerarbeiten am Rande des Vorfelds.

2 Der feierliche Spatenstich wurde auf große Video-Leinwände übertragen.

3 Von einer Kranplattform aus konnte die Feier von oben betrachtet werden.

4 Nach dem Spatenstich stellte sich das Bickhardt-Team fürs Erinnerungsfoto auf.

Umbau der Tank- und Rastanlage Kassel-Ost

Brücke für den Rüssel

Die Autobahn 7 ist eine der am meisten befahrenen Nord-Süd-Magistralen unseres Landes. Entsprechend groß ist der Bedarf an Parkflächen und Rastmöglichkeiten für den Kraftverkehr. In Vorbereitung des großflächigen Ausbaus der Tank- und Rastanlage Kassel-Ost haben die Verkehrswegebauer der Bickhardt Bau AG eine neue Zufahrtsrampe und das Überführungsbauwerk über die A 7 hergestellt. Zum Zeitpunkt der Luftaufnahme, Mitte November, war der Überbau der neuen Brücke bereits abgedichtet worden. Die Fertigteilträger waren zuvor in zwei nächtlichen Wochenendeinsätzen unter Sperrung der jeweiligen Fahrbahnen mit mobilen Schwerlastkränen eingehoben worden. Die neue Zweifeldbrücke ist 62,10 Meter lang. Sie wurde auf Bohrpfählen mit einem Durchmesser von DN 150 gegründet, die bis zu 21 Meter tief in das Erdreich reichen. Durch den großflächigen Ausbau auf der Ostseite fallen die Parkmöglichkeiten auf der Westseite weg. Am nördlichen Rand der alten Standflächen haben die Erdbauer den Damm für die neue Rampe geschüttet. Wer dann wieder in Richtung Süden fahren möchte, der wird über die ebenfalls von Bickhardt Bau im Jahr 2014 errichtete Brücke über die A.v.Humboldt-Straße zum Lohfeldener Rüssel geleitet.

Der zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke zwischen Weimar und Jena läuft auf Hochtouren. An mehreren Abschnitten sind die Mitarbeiter der Arbeitsgemeinschaft Bickhardt Bau AG / Bickhardt Bau Thüringen / Hartung Bau im Einsatz, um den etwa 20 Kilometer langen Teilabschnitt für einen modernen Schienenbetrieb auszubauen.

Brückenbau, Ingenieurbau, Tiefbau, Oberbau, Erneuerung von Bahnsteigen und Gleisbau – den besten Überblick über die rege Bautätigkeit bekommt man bei einer „virtuellen“ Baustellenbereisung von West nach Ost.

Im Stadtgebiet Weimar ist die Erneuerung der Bahnbrücke an der Eduard-Rosenthal-Straße inzwischen soweit vorangeschritten, dass bereits die Tragschicht der darunter liegenden Straße asphaltiert wurde. Die in die Jahre gekommene und baufällige Gewölbebrücke wurde abgebrochen und durch eine moderne Gewölbebrücke aus Stahlbeton ersetzt. Das neue Bauwerk hat eine lichte Höhe von 5,79 Metern und ist mit einer lichten Weite von 10 Metern so breit, dass es zwei Fahrspuren und einen Gehweg aufnehmen kann. Um den Zugverkehr während der Bauphase aufrecht zu halten, haben die Verkehrswegebauexperten zunächst zwei Hilfsbrücken errichtet.

8 Meter tiefer Einschnitt

Einige 100 Meter weiter sind in dem Einschnittsbereich Tiefurter Allee / Jenaer Straße auf 471 Metern Länge bis zu 3 Meter hohe Stützwände errichtet worden. Daran schließt sich eine auf über 200 Metern mit Bohrankern und Spritzbeton gesicherte Böschung an. In diesem Bereich liegt die Bahnstrecke in einem etwa acht Meter tiefen Einschnitt.

Im Haltepunkt Oberweimar sind die Bahnsteige erneuert worden. Im weiter östlich gelegenen Bahnhof Mellingen haben die Gleisbauer bereits die neuen Schienen verlegt und den zweigleisigen Streckenausbau begonnen. Auf insgesamt 13 Kilometern werden sie die Strecke zwischen Weimar und Großschwabhausen zweigleisig ausbauen.

Bei Lehnstedt haben die Ingenieur-



Stärkere Verbindung durch die MITTE

Zweigleisiger Ausbau der Strecke Weimar – Jena

bauer der Bickhardt Bau AG begonnen, auf einer Vorfertigungsfläche neben den Bahnanlagen ein Brückenbauwerk herzustellen. Die tonnenschwere, vormontierte Brücke soll nach Fertigstellung im Zuge einer fünfmonatigen Sperrpause, die von Anfang April bis Anfang September andauert, eingeschoben werden.

In gleicher Weise wird seit Juni 2015 auch das Überführungsbauwerk an der Kahlaische Straße in Jena hergestellt. Allerdings wartet dort auf die Brückenbauer noch eine weitere ingenieurtechnische Herausforderung: Die Brücke wird nicht nur horizontal eingeschoben, sondern sie muss auch noch abgesenkt werden. Im

20 Kilometer Abschnitt

Mai soll der spektakuläre Brückenverschiebung folgen.

Im weiter nördlich gelegenen Bahnhof Jena-West erneuern die ARGE-Mitarbeiter die Bahnsteige und stellen einen barrierefreien Zugang her. Weiter südlich, in Jena-Göschwitz, ist das Ende der Ausbaustrecke.



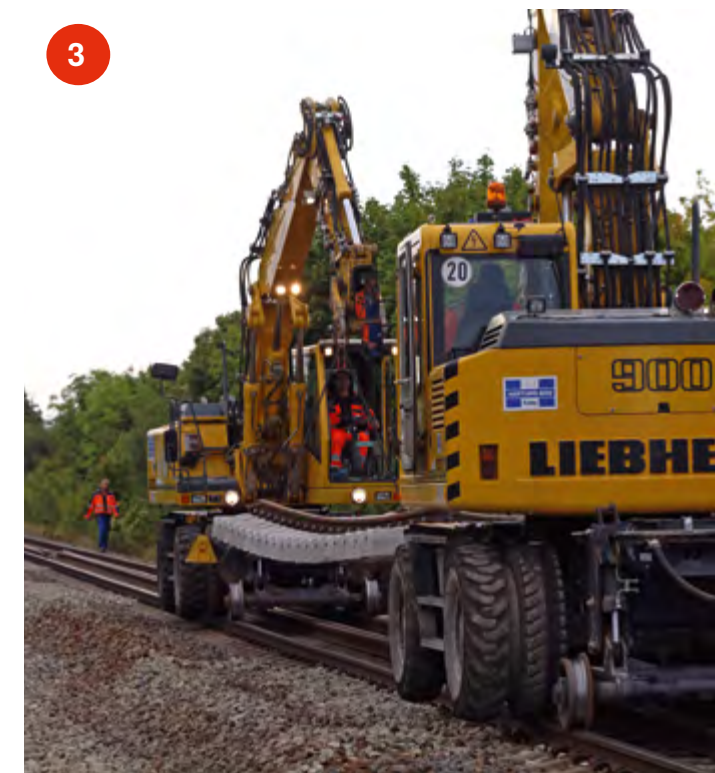
Vorher – Nachher: Der schmale Durchlass an der Eduard-Rosenthal-Straße in Weimar (Foto links) wurde durch ein ansprechendes Brückenbauwerk ersetzt. Durch spezielle Matrizen wurde der Sichtbeton mit einer Natursteinoptik versehen, die der alten Brücke ähnelt.



1 Im Haltepunkt Oberweimar sind die Bahnsteige bereits erneuert worden. Schienen für das zweite Gleis liegen parat.

2 Betonage der Widerlager für die Eisenbahnüberführung Kahlaische Straße. Die Brücke wird auf einer Vorfertigungsfläche neben dem Gleis hergestellt und im Mai abgesenkt und eingeschoben.

3 Die Gleisbauer haben im Bereich von Mellingen bereits mit dem zweigleisigen Ausbau begonnen.



Schnellerer und dichter Zugverkehr

Bis Dezember 2016 sollen die Abschnitte Weimar – Mellingen – Großschwabhausen zweigleisig ausgebaut sein. Damit werden die Voraussetzungen für Geschwindigkeiten bis zu 160 Stundenkilometern im Neigtechnikbetrieb geschaffen.

Mit dem schnelleren und dichteren Zugverkehr möchte die Deutsche Bahn die gestiegene Nachfrage decken. Gleichzeitig sichert das Vorhaben einen zuverlässigen Anschluss an das ICE-

Kreuz Erfurt. Die Wirtschaftszentren Westsachsen und Ostthüringen werden dadurch noch enger und umweltfreundlicher miteinander verknüpft.

Die Strecke zwischen Weimar und Jena ist ein Teilabschnitt der 517 Kilometer langen Mitte-Deutschland-Verbindung (MDV), die in Paderborn beginnt und in Zwickau endet. Die MDV verbindet unter anderem die Wirtschaftszentren Ostthüringen und Westsachsen miteinander.



Blick auf die Erweiterungsflächen auf der Ostseite der Tank- und Rastanlage Fürholzen. Der Screenshot aus einem Überflugs-video, das die Bauüberwachung Dost Ingenieurleistungen mit einer Drohne aufgezeichnet hat, verdeutlicht die Dimensionen des Ausbaus. Während der Erdbau auf vollen Touren läuft, geht der Betrieb auf dem Rastplatz gänzlich ungestört weiter.

Auf hohem Niveau

Vor München entsteht die moderne Tank- und Rastanlage Fürholzen

25 Kilometer vor den Toren der bayrischen Hauptstadt München wird die Tank- und Rastanlage Fürholzen zu einer der größten und modernsten Anlagen ihrer Art ausgebaut. Genau genommen sind es zwei Rastanlagen, die dort an der Autobahn 9 entstehen: Eine ganz neue auf der Westseite und eine Erneuerte und Vergrößerte auf der Ostseite. Dort können Kraftfahrer und Reisende schon lange Tanken und Rasten.

Der Erdbau läuft derzeit auf vollen Touren. Mit schweren Ladebaggern, Raupen, Walzen und Gradern sind die Bickhardt Bau-Mitarbeiter im Einsatz, um den Grund für die Erweiterung vorzubereiten. Auf der Westseite der Autobahn tragen sie überschüssigen Boden ab und laden ihn auf Vierachser, die das

Material auf die Ostseite transportieren. Während dort der Betrieb an der Tank- und Raststätte fast ungehindert weiter läuft, wird das angrenzende, leicht hügelige Gelände modelliert. Mulden und Senken werden aufgefüllt, ein Damm aufgeschüttet, um ein ebenes Plateau zu schaffen, das um einiges höher als das Urgelände liegt. So wird die Parkfläche auf der Ostseite um rund vier Hektar erweitert.

Weil aber der Untergrund in diesem Bereich feucht und wenig tragfähig ist, musste zunächst der Boden verbessert werden. Rund 8.000 Meter Rüttelstopfsäulen wurden deshalb eingebracht. Kalkfräsen haben auf den Flächen 16.000 Tonnen Bindemittel in den Boden eingearbeitet. In diesem Frühjahr werden 5.000 Meter Kanalrohre mit Durchmessern von DN 300 bis DN 1000 zur Entwässerung der Oberflächen verlegt. Des Weiteren werden drei Absetzbecken aus Betonfertigteilen und zwei Regenrückhaltebecken hergestellt.

Rechtzeitig vor dem Wintereinbruch haben die Bickhardt Bau-Verkehrswegebauer das Erdplanum auf beiden Seiten der Autobahn durch eine Planumschutzschicht gesichert. Während damit

die Arbeiten auf der Westseite zunächst beendet sind – die Entwässerungs- und Straßenbauarbeiten werden gesondert ausgeschrieben – geht der Ausbau auf der Ostseite im Eiltempo weiter. Rund 12.000 Meter Kabelschutzrohre für Versorgungsleitungen müssen verlegt, 25.000 Kubikmeter Frostschutzkies eingebaut und 1.200 Meter Granitborde gesetzt werden, bevor die eigentlichen Straßenbauarbeiten beginnen können. 23.000 Quadratme-



Vor den Toren Münchens wird die Tank- und Rastanlage Fürholzen erweitert. Zwei Bickhardt Bau-Bagger beim Ausheben eines Rückhaltebeckens auf der Westseite.

ter Asphaltfläche werden im Bereich der Fahrspuren hergestellt. Die Stellflächen für LKW, Busse und den Schwerlastverkehr werden in Betonbauweise hergestellt. Die zu betonierenden Flächen sind 30.000 Quadratmeter groß.

Vielfaches an Stellflächen

So erhöht sich die Zahl der vorhandenen Stellflächen für LKW und PKW um ein Vielfaches. Auf der Ostseite steigt die Zahl der Stellplätze für LKW von bisher 19 auf 132 und für PKW von bisher 48 auf 169 Plätze. Auf dem Parkplatz auf der Westseite können künftig 110 Laster statt wie bisher 6 parken, dazu stehen 154 statt wie bisher 17 Stellplätze für Autos zur Verfügung. Die Autobahndirektion Südbayern trägt damit dem hohen Parkdruck infolge der verschärften LKW-Lenkzeitregelung Rechnung. Rastplätze in der Metropolregion München sind rar. Mit Inbetriebnahme der erweiterten Tank- und Rastanlage Fürholzen im Jahr 2017 wird sich das nachhaltig ändern.

Damit die Kraftfahrer, die an der TRA Fürholzen übernachten, auch ihre Ruhe bekommen, wird auf beiden Rastplatzseiten ein Lärmschutzwall zur Autobahn hin errichtet. Auch Sichtschutzwände, Begrünung und eine schonende Beleuchtung haben die Planer mit in ihre Planungen einbezogen, um die Belastungen für die angrenzenden Ortschaften und Naturräume so gering wie möglich zu halten. Bei der Ausschreibung für die neue Tank- und Raststätte auf der Westseite kommen deshalb auch besondere Energie-Plus Standards zum Tragen. Die Raststätte soll nicht nur sämtliche Treibstoffarten, von Benzin über Erdgas und Strom bis zum Wasserstoff bieten, sondern auch selbst mehr Energie erzeugen als verbraucht wird – etwa durch Photovoltaik. Somit wird die TRA Fürholzen bundesweit zwar nicht die größte, wohl aber die modernste Anlage ihrer Art.



In Schleusingen stellen die Mitarbeiter von Bickhardt Bau Thüringen unterhalb des Schlosses Bertholdsburg einen Kreisverkehr her. Wenige Meter davon entfernt haben sie neue Bushaltebuchten angelegt.

Der Bus hält jetzt vorm Schloss

Schleusingens neuer Busbahnhof – Ortsdurchfahrt ausgebaut

Die Stadt Schleusingen am Südhang des Thüringer Waldes bekommt einen neuen Busbahnhof. Unterhalb des Schlosses Bertholdsburg arbeiten die Mitarbeiter von Bickhardt Bau Thüringen unter Hochdruck an der Fertigstellung der neuen Haltepunkte an der Suhler Straße. Insgesamt fünf Bushaltebuchten mit Wartehäuschen haben die Verkehrswegebauer hergestellt. Im gleichen Zuge haben sie die Suhler Straße von Grund auf erneuert.

In Vorbereitung auf diesen Ausbau wurde in einem ersten Bauabschnitt Ende 2014 der Einmündungsbereich der Straße an der Insel in die Suhler Straße zu einem Kreisverkehr umgebaut. Der Kreis hat einen Durchmesser von 26 Metern und wurde bereits im Dezember 2014 für den Verkehr frei gegeben, um darüber den Verkehr örtlich umzuleiten.

Seit Beginn des vergangenen Jahres erfolgte der Ausbau des rund 400 Meter langen Streckenabschnitts zwischen dem neuen Kreisverkehr und dem Kreuzungsbereich Suhler Straße / Zeile / Bahnhofstraße / Hildburghäuser Straße. Auch dort wurde ein Kreisverkehr gebaut.

In dem gesamten Streckenabschnitt haben die Mitarbeiter zunächst den Boden

ausgetauscht, um einen tragfähigen Untergrund herzustellen, und dann sämtliche Ver- und Entsorgungsleitungen neu verlegt. Anschließend erfolgte der Oberbau. Naturbordsteine wurden gesetzt, die Gehwege gepflastert und im Bereich der Haltebuchten barrierefrei ausgestattet. Blindenleitsysteme dienen künftig als Orientierungshilfe.

Neben einer grundhaft erneuerten und ausgebauten, ansehnlich gestalteten Ortsdurchfahrt – die Suhler Straße ist eine wichtige Verbindungsstrecke für die südlich von Schleusingen gelegenen Ortschaften zur Autobahn A 71 – hat das Millionenprojekt noch einen Vorteil: der Busbahnhof ist jetzt von der Peripherie näher an das Zentrum der Kleinstadt herangerückt.



Neufahrner Nordkurve

nimmt Fahrt auf

Neue Direktverbindung für Münchens Flughafen

Im wahrsten Sinne des Wortes: Es geht rund in Neufahrn. Ein Jahr nach dem Spatenstich für die neue Schienenanbindung an den Münchener Flughafen ist die neue Streckenführung der direkten Eisenbahnverbindung deutlich zu erkennen.

Wer mit dem Auto auf der Autobahn A 92 zwischen Freising und München unterwegs ist, der sieht zwischen den Anschlussstellen Freising-Süd und Eching-Ost Brückenpfeiler in den Himmel „wach-

sen“. Auf der Nordseite der Autobahn steht bereits ein großes, trapezförmiges Betonbauwerk – das nördliche Widerlager für das neue Überführungsbauwerk EÜ BAB A 92. Auf den ehemaligen Grünflächen dahinter, zeichnet sich bereits der Verlauf des neu aufzuschüttenden Bahndammes ab.

Auf der gegenüberliegenden Seite, südlich der Autobahn sind die Gleise der S-Bahnlinie zum Flughafen in einer ersten Bauphase bereits weiter nach Süden verlegt worden. So wurde Platz für den Bau eines über 310 Meter langen Rampenbauwerkes geschaffen, das nun inmitten der beiden Gleise entsteht. Hierüber erfolgt die mittige Einfädelung der neuen Eisenbahntrasse.

Die neue Verbindungsspanne zwischen der Strecke Regensburg – Landshut – München und der bisher nur von

S-Bahnen befahrenen Strecke Neufahrn – Flughafen München ist rund 2.300 Meter lang. Und die haben es in sich.

Die Komplexität dieses Bauvorhabens wird bei einem genaueren Blick auf die Planungen deutlich. Auf einem maßgeblichen Teil der Strecke werden die neuen Gleise auf und in Ingenieurbauwerken verlegt.

Taucher im Einsatz

Neben dem bereits von der Autobahn in Ansätzen ersichtlichen Überführungsbauwerk EÜ BAB A 92 wird im Norden der Baumaßnahme das Trogbauwerk Neufahrn Nord hergestellt. In diesem Bereich wird die Bahnlinie München – Regensburg auf einer Länge von über 600 Metern abgesenkt.

Weil das anstehende Grundwasser in diesem Gebiet oberflächennah auftritt,

Bauen zwischen Bahn und Flughafen: Das Bauprojekt Neufahrner Nordkurve, das zum Erdinger Ringschluss gehört, zeichnet sich vor allem durch seine Komplexität aus. Auf einer Strecke von 2.300 Metern bauen die Mitarbeiter der ARGE Bögl/Bickhardt Bau eine ganze Reihe von anspruchsvollen Ingenieurbauwerken.

Lagenweise wird das Material für den Damm aufgeschüttet, eingebaut und verdichtet (Foto links).

Zwischen den Fahrbahnen der A 92 wachsen Brückenpfeiler für die Eisenbahnüberführung EÜ BAB A 92 in die Höhe (Foto oben).

Für das Tragbauwerk im Norden des Baufelds werden Spundbohlen ins Erdreich gerammt (Foto rechts).

wird das Bauwerk dabei im Schutz eines wasserdichten und rückverankerten Baugrubenverbau hergestellt. Zudem sind Taucher im Einsatz, um mit deren Unterstützung eine Unterwassersohle aus 7.600 Kubikmetern Beton und mehreren hundert Zugpfählen herzustellen. Ein weiteres Kreuzungsbauwerk in diesem Bereich überquert dabei das neu zu errichtende

Trogbauwerk und die parallel neben den Gleisen liegende Gemeindeverbindungsstraße (GVS) zwischen Moosmühle und Mintraching.

Der bereits erwähnte 620 Meter lange Bahndamm zwischen dem Trog- und Kreuzungsbauwerk Nord und der Eisenbahnüberführung über die Autobahn A 92 wird bis zu 12 Metern über dem vorhandenen

Geländeniveau und in einer Breite von bis zu 46 Metern errichtet. 110.000 Kubikmeter Boden werden hierfür qualifiziert eingebaut.

Das signifikanteste Bauwerk ist die Eisenbahnüberführung über die A 92 mit einer Länge von 180 Meter und einer Breite von elf Metern. Die Ausbildung

Überhöht hergestellt, dann abgesenkt

des Bauwerkes erfolgt als Stahlverbundbrücke. Sie wird aus 30 vorgefertigten Stahlsegmenten zusammengesetzt. Mit Hilfe eines Traggerüsts soll das Bauwerk zunächst überhöht hergestellt und dann mit Hydraulikpressen abgesenkt werden.

Direkt an die Brücke schließt südlich ein 310 Meter langes

Rampenbauwerk an, über das die neue Anbindung mittig in die vorhandenen Gleistrassen eingefädelt wird. In Verlängerung dieses südlichen Rampenbauwerkes sowie am nördlichen Trog- und Kreuzungsbauwerkes werden jeweils Stützwände gebaut, die eine Gesamtlänge von über 300 Meter haben und streckenweise fast 8 Meter hoch sind.

Die Nordhälfte steht



B 480 Ortsumgehung Bad Wünnenberg

Halbzeit auf dem Weg zur Umgehung von Bad Wünnenberg. Auf einer Länge von rund 4 Kilometern haben die Mitarbeiter der Niederlassung Kirchheim den ersten Abschnitt der Ortsumgehung B 480 Bad Wünnenberg hergestellt. Die Umfahrung soll vor allem die Innenstadt des Kneipp-Kurortes vom Verkehr entlasten. Doch bis dahin wird noch einige Zeit ins Paderborner Land gehen.

Noch bleiben gut Dreiviertel der neuen Ausbaustrecke vorerst für den Durchgangsverkehr gesperrt. Die Verkehrsteilnehmer werden von der Hauptstrecke herunter, über den neuen Zubringer und ein neues Brückenbauwerk wieder zurück auf die alte Streckenführung nach Bad Wünnenberg geleitet. Gut 1.000 Meter ist dieser Abschnitt lang, den die Verkehrswegebauer von Bickhardt Bau im Bereich der vorhandenen Trassenführung direkt neben der alten B 480 gebaut haben.

Von der neuen Abfahrt führt die Neubaustrecke in einem großen Bogen noch



knapp 3 Kilometer weiter bis sie nördlich des Aftetals endet. Dort soll in zwei weiteren Bauabschnitten in den nächsten fünf Jahren eine über 700 Meter lange Talbrücke sowie der südliche Streckenbereich gebaut werden.

Beim Erdbau erwies sich der Untergrund gerade in diesem Streckenabschnitt als tückisch: Bindige Einschlüsse (Verkarstungsklüfte) im Fels erschwerten den Bodenaushub merklich. Rund 100.000 Kubikmeter Boden wurden in den Einschnittsbereichen gelöst und ein Großteil davon wieder in den Dammbereichen eingebaut. 40.000 Kubikmeter Oberboden wurden abgeschoben und später wieder angedeckt. 2.500 Meter Wirtschaftswege wurden neu gebaut und an das Wegesystem angebunden. Etwa



Über die Brücke werden die Fahrzeuge nach Bad Wünnenberg geleitet. Der Neubaubereich der Strecke bleibt für den Verkehr vorerst gesperrt (Foto oben). Steiler als es auf dem Foto den Anschein hat: Pflasterarbeiten für die Raubettmulde am Hang des Aftetals (Foto links).

in der Streckenmitte haben die Bickhardt-Brückenbauer im Vorfeld der Streckenbauarbeiten einen Durchlass für Radfahrer und Fußgänger (Brücke W 4a) hergestellt.

Zudem wurde im alten Verlauf der B 480 die neue Landesstraße 751 auf einer Länge von rund 1.000 Metern angelegt. Für die Entwässerung der Asphaltoberflächen sorgen 7.200 Meter Gräben und Mulden sowie ein flaches Regenretentionsbecken. Im Bereich des nördlichen Widerlagers der zukünftigen Aftetalbrücke haben die Tiefbauer in dem Steilhang eine Raubettmulde aus Wasserbausteinen hergestellt. Über einen fast 10 Meter hohen Kunststoff-Fertigteilsturzschacht wird das Wasser schließlich auf das Höhenniveau des Aftetals gebracht.

Entkoppelt

Neues Nutzungskonzept für ehemaliges Reichsbahnausbesserungswerk

Dort wo einmal Dampfloks repariert und Container hergestellt worden sind, sollen in einigen Jahren Strafgefängnisse untergebracht werden: Die Länder Sachsen und Thüringen planen auf dem Gelände des ehemaligen Reichsbahnausbesserungswerks (RAW) Zwickau den Bau einer gemeinsamen Justizvollzugsanstalt. Die vorbereitenden Bauarbeiten haben begonnen.

Schon anhand der großen Zahl der nebeneinander liegenden Bahngleise lässt sich erahnen, welche Betriebsamkeit dort zur Blütezeit einmal geherrscht haben muss. Über 3.000 Beschäftigte haben im Reichsbahnausbesserungswerk (RAW) Zwickau bis 1968 dafür gesorgt, dass Dampfloks Instand gehalten und ausgebessert wurden. Später stellten die Arbeiter in dem Werk, das zu DDR-Zeiten den Namen Werk 7. Oktober trug, Container her. Anfang der 90er Jahre wurde die Produktion aus wirt-

schaftlichen Gründen eingestellt.

Der jahrelange Leerstand macht sich deutlich bemerkbar. Einige Gebäude sind dem Verfall preisgegeben, Unkraut und Wildwuchs überlagern einen Teil des Geländes. Seit Mitte dieses Jahres allerdings herrscht in Bereichen des riesigen Areals Hochbetrieb: Mitarbeiter von Bickhardt Bau Thüringen sind an zwei Baustellen im Einsatz, um die vorbereitenden Arbeiten für das neue Nutzungskonzept umzusetzen.

Im August 2014 haben die Justizminister von Sachsen und Thüringen eine ►►

» Vereinbarung zum Bau einer gemeinsamen Justizvollzugsanstalt unterzeichnet. Zuvor war die Liegenschaft von der Bahn an das Land Sachsen veräußert worden. Inzwischen prägen Kräne und Baumaschinen das Bild: Auf einer Länge von 400 Metern haben die Mitarbeiter von Bickhardt Bau Thüringen die neue Zufahrtsstraße hergestellt. Die Trasse führt von der Olzmannstraße durch eine ehemalige Kleingartenkolonie direkt zum RAW. Die erste Hälfte der Straße erfolgte als Komplettausbau mit Entwässerung und Gehwegen. Der Ausbau des zweiten Abschnitts erfolgte zunächst als Baustraße.

Kein guter Untergrund

Der Untergrund stellte sich dabei als nicht sehr tragfähig heraus: So wurde der Boden zunächst mit Rüttelstopfsäulen verbessert, bevor der Einbau des frost-sicheren Materials erfolgen konnte. Beim Aushub eines Regenrückhaltebeckens, das das Oberflächenwasser aufnehmen soll, wurde eine alte Mülldeponie entdeckt. Der Boden mit den Rückständen musste

Arbeiten im Schwarz-Weiß-Bereich: Sondermüll entsorgt

gesondert behandelt und entsorgt werden. Zu diesem Zweck wurde ein Schwarz-Weiß-Bereich eingerichtet. Rund 15.000 Kubikmeter Aushubmaterial wurden abgefahren und als Sondermüll entsorgt.

Gleich nebenan an den Überführun-

gen Olzmannstraße gehen die Arbeiten für den Um- und Rückbau zügig voran. In Arbeitsgemeinschaft werden vier mehrgleisige Bahnunterführungen abgerissen und durch Ersatzneubauten ersetzt. Für einen Großteil der bereits stillgelegten, riesigen Rangier-

„Deckel“ wird gelüftet

Gleisanlagen gibt es mit dem neuen Nutzungskonzept des RAW als JVA keinen Bedarf mehr. 17 Brückenbauwerke werden deshalb abgerissen. Diese Bauwerke lagen so dicht nebeneinander, dass sie die Olzmannstraße wie ein Tunneldeckel abdeckten. Dieser Deckel wird durch den Rückbau nun durchlässig. Die Zahl der nebeneinander liegenden Gleise



Die Unterführung Olzmannstraße im Zwickau ist schwer in die Jahre gekommen. Durch den Abriss einiger Brücken kommt dann auch wieder mehr Tageslicht in den Tunnel.

wird deutlich reduziert. Bickhardt Bau Thüringen ist für den Abriss sowie den Tief- und Erdbau zuständig, ein ARGE-Partner macht den Ingenieur- und den Gleisbau. Die Bauzeit ist bis zum Jahr 2018 vorgesehen.

Die neue Zufahrtsstraße zur zukünftigen Justizvollzugsanstalt der Länder Sachsen und Thüringen. Hinter dem Bauzaun befindet sich ein Schwarz-Weiß-Bereich, der eingerichtet werden musste, nachdem beim Bau eines Regenrückhaltebeckens eine alte Mülldeponie gefunden wurde. Der Bodenaushub wurde abgefahren und als Sondermüll deponiert.



Peter Bickhardt feierte 85.

Empfang für den Unternehmensgründer – Führungsriege gratulierte

Der Unternehmensgründer und Ehrenvorsitzende des Aufsichtsrates Peter Bickhardt feierte am 20. Dezember seinen 85. Geburtstag. Ihm zu Ehren hatte der Vorstand die Führungskräfte der Unternehmensgruppe und alte Weggefährten zu einem kleinen Empfang in die Unternehmenszentrale nach Kirchheim geladen.

Im Januar 1971, wenige Tage nach seinem 40. Geburtstag wagte der Diplomingenieur den Sprung in die Selbstständigkeit. In den folgenden 27 Jahren, in denen er zunächst als geschäftsführender Gesellschafter und nach der Umwandlung in eine Aktiengesellschaft ab 1993 als Vorstandsvorsitzender an der Spitze stand, gelang es ihm mit Wagemut, unternehmerischer Weitsicht und auch Verantwortung für seine Mitarbeiter Bickhardt Bau stetig zu vergrößern und sämtlichen Krisen der Bauwirtschaft zu trotzen. Aus den bescheidenen Anfängen als 43 Mann Betrieb entwickelte sich Bickhardt Bau zu dem größten mittelständischen Bauunternehmen in Hessen. In diesem Jahr feiert das Unternehmen seinen 45. Geburtstag.

Konsequent fortgeführt

Auch nach seinem Eintritt in den Ruhestand blieb Peter Bickhardt dem Unternehmen zunächst als Aufsichtsratsvorsitzender und seit Anfang 2012 als Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrates treu. Den von Peter Bickhardt vorgezeichneten Weg setzt die Führungsriege der Bickhardt Bau AG angeführt von dem Vorstandsvorsitzenden Ralf Schär heute konsequent fort. Erfolgreich wurde das Unternehmen als Komplettanbieter für den Verkehrswegebau am Markt



Altersjubiläum Peter Bickhardt an seinem 85. Geburtstag mit einem Stück der großen Geburtstagstorte – ein Überraschungsgeschenk, das die Kollegen der Niederlassung Neustadt in Holstein haben anfertigen lassen. Natürlich mit der regionalen Spezialität Lübecker Marzipan (Foto unten).



positioniert. 1600 Mitarbeiter und eine Jahresbauleistung von rund 400 Millionen Euro kennzeichnen die Unternehmensgruppe heute.

Für sein vielfältiges Engagement und seine „besonderen Verdienste zum Wohle von Volk und Staat“ wurde Peter Bickhardt anlässlich seines 65-jährigen Geburtstages mit dem Bundesverdienstkreuz am Bande ausgezeichnet.

Peter Bickhardt ist in 17 Vereinen aktives oder förderndes Mitglied. Er ist seit fast 40 Jahren Rotarier und er war

Der Vorstandsvorsitzende Ralf Schär würdigte in seiner kurzen Laudatio das Werk und Wirken des Unternehmensgründers Peter Bickhardt.

über 27 Jahre lang Gründungspräsident des Kurhessischen Golfclubs Bad Hersfeld/Oberaula. Seit 2014 ist er Ehrenpräsident.

Unter seiner Ägide wurde die Anlage auf den Hügeln bei Hausen zu einem der schönsten Golfplätze des Landes gestaltet – mit entsprechenden Impulsen für den Tourismus und die Gastronomie in Oberaula. Dieses Engagement würdigte die Gemeinde Oberaula mit der Umbenennung der Straße zum Golfplatz in die Peter-Bickhardt-Allee. Er gehört damit zu den ganz wenigen Personen in Deutschland, denen diese Ehre schon zu Lebzeiten zuteil wird.





Mit einem Sommerfest für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und deren Familien hat die Bickhardt Bau Thüringen GmbH am 19. September mit ganz vielen Gästen ihr 25-jähriges Bestehen gefeiert.

Der Festausschuss hatte den Bauhof in Schwabhausen in eine Festmeile verwandelt, die vor allem für die jüngeren Gäste jede Menge Spiel und Spaß bereithielt. Ob Ponyreiten, Quadfahren, Kindertheater, Hüpfburgen oder Trampolin-Bungee – der Nachwuchs der Verkehrswegebauer kam voll auf seine Kosten. Im großen Festzelt waren Gelb und Schwarz die dominierenden Farben: Bis ins Detail war die Deko abgestimmt. Orts- und Umleitungsschilder auf den Tischen, Bauhelme, Baustellenschilder und Kanalrohre im Festzelt machten deutlich, wo Bickhardt Bau Thüringen zuhause ist.

Die Höhepunkte der 25-jährigen Unternehmensgeschichte ließ der Vorstandsvorsitzende der Bickhardt Bau AG, Ralf Schär, in seiner Festrede noch einmal Revue passieren: Vom ersten Bauprojekt Kanalbau



Bickhardt Bau Thüringen



Daumen hoch für 25 Jahre!

Leimbach über Meilensteine wie die Thüringer Wald-Querung A71/A73 spannte er den Bogen bis zum heutigen Tage, an dem sich BBT als modernes, wirtschaftlich stabiles Unternehmen der deutschen Bauindustrie präsentiert. Sein besonderer Dank galt deshalb auch den beiden Firmengründern Peter Bickhardt und Lothar Auth, die die verantwortungsvolle Herausforderung des Aufbaus der Infrastruktur in den neuen Bundesländern annahmen und die historische Chance nutzten, das Tätigkeitsgebiet des Unternehmens auszudehnen.

Stürmischer Aufbruch

„Rückblickend können die Firmengründer mit Stolz feststellen, dass die Kindheit im stürmischen Aufbruch der Nachwendzeit verlief, die mühevollen Schulzeit zurückgehender Baunachfrage erfolgreich gemeistert wurde und die Reifezeit uns heute eine Firma Bickhardt Bau Thüringen hervorgebracht hat, die ihresgleichen sucht“, sagte der Vorstandsvorsitzende.

Die beiden Unternehmensgründer zeigten sich sichtlich gerührt dieser und der nachfolgenden Worte. Gothas Ober-



bürgermeister Knut Kreuch überbrachte die besten Wünsche der kommunalen Gremien von Stadt und Kreis Gotha. Unter dem kräftigen Beifall der großen Thüringer Bickhardt Bau-Familie reimte er treffend: „Das ganze Land hat neidisch auf die neuen Straßen geschaut, die Besten wurden von Bickhardt gebaut.“ Und: „Thüringen kommt in Fahrt, am besten mit Bickhardt.“

Mit einem Feuerwerk und Tanz wurde das Silber-Jubiläum bis in die späten Abendstunden ausgiebig und stimmungsvoll gefeiert.



Männer der ersten Stunde geehrt

Geschäftsführer Marco Auth nutzte die Feier, um einige Männer der ersten Stunde für ihre 25-jährige Betriebszugehörigkeit auszuzeichnen. Knut Reichenbach, Michael John, Rainer John, Holger Hänse, Karl-Heinz Lindhorst, Frank Luther, Manfred Salchow, Heiko Schlieter und Uwe Tenner hätten mit ihrem Engagement tatkräftig dazu beigetragen Bickhardt Bau Thüringen zu dem zu machen, was es heute ist. Maik Schneider und Mike Göpel wurden für zehnjährige Betriebszugehörigkeit ausgezeichnet.

Aus den Tochterunternehmen

Arbeitsschutz: Kleine **Ursache – große Wirkung**

Wer hätte das gedacht? Bei gut der Hälfte aller Arbeitsunfälle, die in der Bickhardt Bau-Unternehmensgruppe passieren, sind die Betroffenen entweder **gestolpert, ausgerutscht, umgeknickt, hingefallen oder abgestürzt**. Die Ursachen sind dabei ebenso vielfältig wie die Folgen.

Oft ist das Missgeschick schmerzhaft und mit einem längeren Ausfall an der Arbeitsstätte verbunden. Die jährliche Analyse der Unfallstatistik für das Arbeitsschutzmanagement System (AMS), für die in der Bickhardt Bau-Unternehmensgruppe Sicherheitsingenieur Markus Schlüter zuständig ist, zeigt, dass viele Unfälle echte „Klassiker“ sind: Auf einer schmierigen Flüssigkeit ausgerutscht, Gleichgewicht verloren mit dem Hinterkopf auf den Boden geknallt: Gehirnerschütterung, 2 Tage Krankenhaus, 1 Woche krank zu Haus. Über ein Stromkabel gestolpert, mit dem rechten Arm abgestützt, Elle gebrochen, vier Wochen Arm in Gips. Auf der Leiter eine Stufe übersehen, durchgetreten, Kreuzbandriss im Knie, Operation, Klinikaufenthalt, Reha.

Da einige der Unfälle leicht hätten vermieden werden können, wurde diesmal ein Schwerpunkt der jährlichen Arbeitsschutzunterweisung für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf diese Thematik gelegt. Dabei geht es dem Sicherheitsingenieur ebenso wie der Berufsgenossenschaft vor allem um eine Sensibilisierung, sprichwörtlich mit offenen Augen auf dem Weg zur Arbeit und an seinem Arbeitsplatz unterwegs zu sein. Gefahren können frühzeitig erkannt und damit gebannt werden.



Mit wenigen Handgriffen können Stolperfallen richtig abgesichert werden. (Foto: BG Bau)

Die häufigsten Stolperfallen entstehen beispielsweise durch unebene Böden, Schläuche, Kabel und herumliegende Gegenstände wie Verpackungen oder Werkzeuge. Für unvermeidliche Kabel und Leitungen gibt es abgeschrägte Kabelbrücken. Nicht mehr benötigtes Werkzeug oder Material sollte gleich an dafür vorgesehene Plätze geräumt und nicht auf dem Boden liegen gelassen werden. Zudem sind Baustellenwege frei zu halten und nicht durch Baumaterial oder Bauschutt zu versperren. Besteht die Gefahr, dass Beschäftigte in Hohlräume, Ausschachtungen oder Baugruben fallen könnten, müssen beispielsweise Absperrungen, Abdeckungen, Schutzdächer oder Fangnetze her.

Jeder Einzelne kann zur Verhütung von Stolper-, Rutsch- und Sturzunfällen beitragen. Mängel an Arbeitsplätzen und Verkehrswegen wie etwa beschädigte Fußroste, mangelhafte Beleuchtung oder Unordnung können oft schnell selbst beseitigt oder dem Vorgesetzten gemeldet werden. **„Seien sie selbst ein Vorbild. Tragen Sie dazu bei durch Umsicht und Ordnung solche Unfälle am Arbeitsplatz zu vermeiden“**, appelliert Markus Schlüter als zuständiger Sicherheitsingenieur namens des Vorstands und der Führungskräfte der Bickhardt Bau-Unternehmensgruppe. Schließlich sei Unfallprävention als eine wichtige Selbstverpflichtung im Arbeitsschutzmanagement verankert.



So sehen Sieger aus: Einen ausgezeichneten dritten Platz belegte das Team Bickhardt Bau I Mitte Oktober beim 16. Lollslauf in Bad Hersfeld auf der zehn Kilometer Strecke. Von den 63 teilnehmenden Mannschaften war der Bickhardt Bau-Fünfer die schnellste aus der Region. Mit ausgezeichneten 43 Minuten und 33 Sekunden liefen Lutz Bauer, Michael Hess, Stefan Rehn, Benjamin Steinert und Mario Stiebing über die Ziellinie und sicherten sich einen Platz auf dem Podest. Das Mixed-Team bestehend aus Christin Battenberg, Martin Geisendorfer, Horst Müller, Kerstin Riedel und Julia Ziegenbein kam mit einer Zeit von 1 Stunde und 13 Sekunden ins Ziel und erreichte einen guten elften Platz (von 27 Teams) in der Mixed-Wertung. Erstmals nahmen die schnellen Leute vom Bau an diesem Lauf teil. Beflügelt vom Teamspirit korrigierten einige ihre persönlichen Bestzeiten und stellten klar: „Im nächsten Jahr sind wir wieder dabei.“

Auf was treffen Reisende aus Amerika, wenn sie am Frankfurter Flughafen deutschen Boden betreten haben und mit einem Taxi in Richtung City fahren wollen? Richtig. Auf die fleißigen Mitarbeiter von Bickhardt Bau, die vor dem Terminal 1 Instandsetzungs- und Ausbesserungsarbeiten erledigen. Ebenso erging es unserem Kollegen Dietrich Winkelhardt aus der EDV-Abteilung, als er Anfang Dezember von einer fünftägigen Städtereise nach New York wieder in Frankfurt landete. Kurzerhand zückte er sein Handy, machte diesen Schnappschuss und stellte das Foto der Blickpunkt-Redaktion zur Verfügung. Deshalb an dieser Stelle nochmals der Hinweis, dass Fotos rund um das Geschehen der großen Bickhardt Bau-Familie – gerne auch abseits vom Arbeitsalltag – immer wieder gerne genommen werden.
E-Mail: Thorsten.Sindel@bickhardt-bau.de



Raus aus dem Büro, rein in den Baustellenalltag: Die Mitarbeiter des Einkaufs und die Auszubildenden aus der Unternehmenszentrale in Kirchheim besuchten Anfang November die Baustelle an der A 44 bei Waldkappel. Die örtliche Bauleitung mit Projektleiter Fred Haschler und Bauleiter Michael Schmidt versorgten die Baustellenbesucher mit allen wichtigen Informationen zum Einbau des Kompaktasphalts.



Besuch an den
Niagara-Fällen
von La Reunion.

**REIF
FÜR DIE
INSEL**
Als Straßenbau-Lehrling nach
LA REUNION

Nico Heinemann (17)
und René Krakau (18)
nahmen an beruflichem
Austauschprogramm teil

Als Nico Heinemann und René Krakau vor zwei Jahren bei Bickhardt Bau ihre Ausbildung zum Straßenbauer begannen, da kannten sie La Reunion noch nicht einmal. Dass sie auf der französischen Tropeninsel inmitten des Indischen Ozeans einmal Gehwege und Bänke aus Beton herstellen würden – absolut unvorstellbar. Doch die Baubranche hält so manche Überraschung parat. Und so nahmen die beiden angehenden Straßenbauer die Einladung ihres Ausbildungszentrums mit Vorfreude an, von Ende Oktober bis Mitte November 2015 an einer dreiwöchigen Exkursion teilzunehmen. Seit 1981 veranstaltet das EBL Ausbildungszentrum der Bauwirtschaft in Frankfurt alljährlich einen Austausch im Bereich der beruflichen Bildung. Seit neun Jahren ist das französische Übersee-Departement La Reunion das Ziel.

„Ein einmaliges Erlebnis“, schwärmen Nico und René noch heute über die Insel, die zum einen stark von der Nähe zu Afrika und zum anderen von der langen Kolonialisie-

rung durch Frankreich geprägt ist. Die erste Woche verbrachten sie im Lycee Professionnel de L'Horizon, der Berufsschule in der Insel-Hauptstadt St. Denis. Dort stand vor allem Sprachunterricht auf dem Programm, um sich mit ihren Gastgebern und auf den Baustellen besser verständigen zu können.

Auch in anderer Hinsicht war die Akklimatisierung sinnvoll, denn die 830.000 Einwohner zählende Insel erwartete die Reisegruppe aus dem kühlen Deutschland mit schwülheißen 30 Grad. Wohl auch deshalb sind die Arbeitstage dort deutlich kürzer, wie Nico und René bei ihrer zweiwöchigen Praxisphase auf einer Baustelle festgestellt haben. Während ihrer Arbeit – der Platz- und Wegegestaltung vor einer kommunalen Einrichtung – haben sie weitere Unterschiede ausgemacht. „Es werde sehr viel mehr händisch gearbeitet, der Grad der Technisierung sei niedriger und bei den Qualitätsansprüchen würde vieles lockerer gesehen.

Dennoch ist die Infrastruktur von La Reunion bestens ausgebaut – nicht nur in diesem Punkt profitiert die Insel von ihrer Zugehörigkeit zu Frankreich. Die Zahl der



Atemberaubende
Aussicht:
Nico beim Gleit-
schirmfliegen

Fahrzeuge ist enorm, wie der tägliche Stau im Berufsverkehr zeigte. „Wir sind deshalb auch immer zu Fuß an die Arbeit gegangen. Das ging schneller“, berichten die beiden. Mit ihren neuen Kollegen haben sie sich gut verstanden – auch wenn sie sich dabei mit Händen und Füßen verständigen mussten.

Unvergessene Erlebnisse

Natürlich stand auch ein umfangreiches Freizeitprogramm auf dem Plan. Bei zahlreichen Ausflügen erkundeten sie die tropische Insel. Als absolute Highlights sind ihnen vor allem der Aufstieg auf den noch aktiven Vulkan Picon de la Fumaise und der Besuch der Cascade Niagara-Wasserfälle sowie das Gleitschirmfliegen in Erinnerung geblieben. So gesehen kam ihnen die dreiwöchige Reise wie der in vielen Prospekten angepriesene Besuch in einem Inselparadies vor. In einigen Punkten war Nicos und Renés Besuch noch beeindruckender: Sie hatten die Möglichkeit, Einblicke in eine andere Kultur zu gewinnen und den Berufsalltag auf La Reunion kennenzulernen. Im Frühjahr kommt eine Gruppe zum Gegenbesuch.



René beim
„Selfie“ am
Kraterand
eines Vulkans.



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