

Ausgabe 01/2017

Blickpunkt

Magazin für Mitarbeiter und Freunde

bickhardt bau



- **Europas derzeit größte Erdbaustelle**
- **Frankfurt: Baustellen in der Mainmetropole**
- **Bauplätze heiß begehrt: Die Erschließung boomt**
- **Bauen nach Schema G: Logistikzentren im Eiltempo**
- **B 271 Umgehung durch die Weinberge: Die Kurve um Kirchheim**

Inhalt

- 06 Europas größte Erdbaustelle: Braunkohle-Tagebau Cottbus-Nord wird renatuiert**
Es ist nicht nur die größte Erdbaumaßnahme in der nunmehr 45-jährigen Unternehmensgeschichte von Bickhardt Bau, sondern wohl auch die derzeit größte Erdbaustelle in Europa: 17 Millionen Kubikmeter Boden müssen bei Cottbus bewegt werden.
- 12 Erschließung von Baugebieten: Der Traum vom Eigenheim lebt**
Die große Nachfrage nach Bauplätzen sorgt auch dafür, dass Bickhardt Bau derzeit gleich eine ganze Reihe an Wohngebieten erschließt.
- 14 Ab durch die Mitte: Die Züge rollen zweigleisig auf der Bahnlinie Weimar – Jena**
Die Bahnstrecke Weimar – Jena wurde im Eiltempo ausgebaut. Seit Anfang Oktober rollt dort der Verkehr zweigleisig.
- 15 Baubeginn der Ortsumgehung B 271 für Kirchheim an der Weinstraße**
Im September begann der Erdbau für die Ortsumgehung B 271 Kirchheim. Kernstück der 3,4 Kilometer langen Neubaustrecke ist die 224 Meter lange Eckbachtalbrücke.
- 17 Drei Abteilungen, ein guter Grund: Baugrubenherstellung für Klinik-Neubau**
Bickhardt Bau hat den Grund für den Neubau der Helios-Kliniken in der Landeshauptstadt Wiesbaden bereitet. Drei Abteilungen waren bei der Baugrubenherstellung beteiligt.
- 18 Impressionen vom großen Bickhardt Bau-Sommerfest**
Mit einer Foto-Doppelseite lassen wir unser großes Sommerfest 2016 noch einmal stimmungsvoll Revue passieren.
- 20 Bauen nach Schema G: Erschließungsarbeiten für neue Logistikzentren**
Am Nordrand von Bilblis entsteht ein neues Logistikzentrum, das zu den größten in der Region zählt. Die Fläche ist 13,6 Hektar groß.
- 22 Wiederaufbau des Kölner Stadtarchivs – Gründung auf 186 Pfählen**
Sieben Jahre nach Einsturz des Kölner Stadtarchivs haben die Spezialtiefbauer mit der Baugrube für den Ersatzneubau am Eifelwall begonnen.
- 23 Grundhafter Ausbau der Hanauer Landstraße: Alles neu an der Automeile**
Mit dem grundhaften Ausbau der Hanauer Landstraße im Frankfurter Ostend wird eine der wichtigsten Zufahrtsstraßen der Mainmetropole saniert.
- 24 B 90n: 13,5 Kilometer Streckenneubau bei Stadtilm**
Die ersten fünf Kilometer Strecke sind bereits asphaltiert, die Fertigteile für die Brücke an der Anschlussstelle verlegt: Die Arbeiten für die B 90n bei Stadtilm liegen im Plan.
- 26 Sanierung historischer Sandsteinbrücke bei Tann in der Rhön**
Den historischen Charakter bewahrt und an die heutigen Verkehrsbedürfnisse angepasst: Die Ulsterbrücke von Aura erstrahlt in neuem Glanz.
- 27 Ausbau der Landesstraßen 66 und 75: Schneller in den Nordharz**
Die Infrastruktur im nördlichen Vorharzgebiet ist weiter verbessert worden. Vor Weihnachten sind gleich zwei Ausbaustrecken für den Verkehr freigegeben worden.
- 28 Beim Jupiter: Tempelfund in Frankfurt-Heddernheim**
Bei den vorbereitenden Arbeiten für die Erweiterung der Römerstadtschule in Frankfurt-Heddernheim wurde ein römischer Tempelbezirk freigelegt.
- 31 Die Mitarbeiter im Mittelpunkt**
Bickhardt Bau-Vorstandsmitglied Martin Geisendörfer hat sich zum Jahresende von seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern verabschiedet, ein duales Studentenduo, das Einblicke in das Duale Bauingenieurstudium an der FH Erfurt gibt und ein Berufskraftfahrer, der viel Kraft aus seinem vielfältigen Engagement für den Natur- und Landschaftsschutz zieht – 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 und Auftraggeber unseres Hauses,

die Stimmung am Bau ist überaus gut. Das Geschäftsjahr 2016 ist positiv verlaufen, die Erwartungen für 2017 sind durchweg optimistisch. Der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie geht für dieses Jahr von einem weiteren Zuwachs von 5 Prozent aus.

Unsere über den Hauptverband geäußerte, langjährige Kritik am Zustand der Infrastruktur und an der Investitionszurückhaltung der öffentlichen Hand hat nun endlich im Bereich der Bundesverkehrswege offensichtlich Früchte getragen. Der von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) initiierte Investitionshochlauf wird sich auch in diesem Jahr bemerkbar machen. Schon jetzt verspricht die aktuelle Auftragslage der Bickhardt Bau Unternehmensgruppe eine Vollbeschäftigung unserer 1.600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bis zum September dieses Jahres. Das vergangene Geschäftsjahr haben wir ebenfalls aus wirtschaftlicher Sicht zufriedenstellend abgeschlossen.

Es passt in das gute Stimmungsbild, dass der Bundestag kurz vor Jahresfrist die Neuordnung der Verkehrsinfrastrukturpolitik auf den Weg gebracht hat: Die bislang zwischen Bund und Ländern aufgeteilte Finanzierungs- und Ausführungsverantwortung kann nun durch die Gründung einer Infrastrukturgesellschaft Verkehr auf Bundesebene zusammengeführt werden. Das ist aus unserer Sicht das geeignete Mittel, das Management der Bundesfernstraßen aus dem Spiel politischer Interessen herauszulösen und sich einer ganzheitlichen und strategischen Netzplanung zu widmen. Vor allem in der Übergangsphase kommt es nun darauf an, den Investitionshochlauf nicht zu gefährden und zügig baureife Projekte zu schaffen. Viele Bauprojekte haben sich verzögert

oder verteuert oder scheiterten gar in der Vergangenheit an Engpässen in der Planungs- und Genehmigungsphase, obwohl die Gelder vorhanden waren!

Jedes neue Jahr bringt Veränderungen mit sich: Zum Jahresende 2016 hat sich unser Vorstandsmitglied Martin Geisendörfer in den Ruhestand verabschiedet. Mit dem Diplom-Ingenieur aus Fulda geht ein großer Gestalter, der über zwei Jahrzehnte im Vorstand die positive Entwicklung von Bickhardt Bau in vorderster Linie entscheidend geprägt hat.

An dieser Stelle möchten wir Dir, lieber Martin, – auch im Namen aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – schon einmal Dank für Dein Engagement und Deine geleistete Arbeit für unser Bickhardt Bau sagen!

In dieser aktuellen Ausgabe des **Blickpunkt Bickhardt Bau** präsentieren wir die derzeit größte Erdbaustelle Europas: Nördlich von Cottbus wird ein ehemaliger Braunkohletagebau renaturiert. Es entsteht der größte künstlich angelegte See Deutschlands. Gigantische 17 Millionen Kubikmeter Boden müssen dabei bewegt werden.

Darüber hinaus stellen wir den Tätigkeitsschwerpunkt Erschließung von Wohn- und Baugebieten sowie die Erschließung von Logistikzentren und weitere interessante Bauvorhaben aus den verschiedenen Abteilungen und Niederlassungen vor. Mit einer Foto-Auslese blicken wir außerdem auf unser gelungenes und stimmungsvolles Sommerfest 2016 zurück.

Viel Spaß beim Lesen!

Herzliche Grüße,

Ihr Vorstand

Ralf Schär

Frank Finster

Frank Finster

Horst Müller

Horst Müller

Friedensbrücke in Dessau: Nächtlicher Einhub von acht Stahlträgern für den Überbau

Kraftakt für Brückenschlag

Zwei Kräne, zwei Nächte: Bei dem Einhub der 45 Meter langen und bis zu 80 Tonnen schweren Stahlträger für den Brückenüberbau waren die größten verfügbaren Mobilkräne des Landes im Einsatz. Das nächtliche Spektakel für den Ersatzneubau der Friedensbrücke in Dessau wurde von einigen hundert Schaulustigen gespannt verfolgt. Sie beobachteten genau, wie die Schwerlastzüge auf der Behelfsbrücke vorfahren, dann die Stahlträger mit schweren Ketten angeschlagen und scheinbar mühelos angehoben wurden. Ganz so einfach ging es dann doch nicht: Gute 90 Minuten benötigten die Spezialisten für den Einhub eines jeden einzelnen Stahlträ-

gers, bis dieser Millimeter genau in Lage gebracht wurde. Das war im Spätsommer. Mittlerweile haben die Brückenbauer von Bickhardt Bau längst den Überbau betoniert und mit der Schalung der Kappen begonnen. Statt Mobilkrane beherrschen zwei Turmdrehkrane seitdem die Szenerie an der Muldebrücke. In den nächsten Wochen erfolgt noch die Ausstattung des Bauwerks mit Geländern, Beleuchtung und dem Anprallschutz. Die für den Tiefbau zuständigen Kollegen der Bickhardt Bau Niederlassung Sangerhausen haben inzwischen das Bauwerk hinterfüllt und bereiten die Straßenanbindungen auf beiden Seiten des Muldeufers vor.

Europas größte Erdbaustelle: Braunkohle-Tagebau Cottbus Nord wird zum Ostsee

Bauprojekt der

Super lative

Es ist nicht nur die größte Erdbaumaßnahme in der nunmehr 45-jährigen Unternehmensgeschichte von Bickhardt Bau, sondern wohl auch die derzeit größte Erdbaustelle in Europa.

Gigantische 17 Millionen Kubikmeter Boden müssen bei der Renaturierung des ehemaligen Braunkohletagebaus Cottbus-Nord bewegt werden. Das sind mehr Bodenbewegungen als bei der Erweiterung des Londoner U-Bahn-Netzes um über 28 Kilometer oder als bei der neuen Bahnanbindung für den Fehmarn-

Belt-Tunnel in Ostholstein anfallen. Kurzum: Es ist ein Bauprojekt der Superlative. Dabei wird der größte künstlich angelegte See Deutschlands entstehen.

Aber noch einmal zur Verdeutlichung: 17 Millionen Kubikmeter, das entspricht mehr als der dreifachen Menge der Bodenbewegungen für den Neubau des Verkehrsflughafens Kassel-Calden. Das Material würde ausreichen, die Cheops-Pyramide in Ägypten mehr als sechseinhalbmal zu füllen.

Logistik vom feinsten

Um eine solche gigantische Menge an Boden in einer äußerst ambitionierten Bauzeit von circa zwei Jahren bewegen zu können, ist eine sorgsam geplante Baustellenlogistik erforderlich.

Da sind zum einen die Maschinen:

Rund 150 Großbagger, Raupen, Grader und Dumper sind im Einsatz. Sie sorgen dafür, dass das Material an der einen Stelle gelöst, geladen, transportiert und an anderer Stelle wieder eingebaut wird. 23 Kubikmeter fassen die Ladekübel der großen Schwerlast-LKW. Mit zweieinhalb bis drei Baggerlöffeln sind die Dumper beladen. In Spitzenzeiten erreicht das Bauteam Bauleistungen von 100.000 Kubikmeter Bodenbewegung an nur einem Tag.

Da ist zum anderen die Infrastruktur auf dem knapp 2.000 Hektar großen Baufeld. Über zehn Kilometer Baustraßen haben die Erdbauspezialisten gleich zu Beginn der Bauarbeiten angelegt. Sie führen von den Abtragssektoren hin zu der ehemaligen Ausfahrt der Braunkohlebahn, die nun verfüllt wird. Dort muss

ein Höhenunterschied von maximal 40 Metern ausgeglichen und so viel Material aufgeschüttet werden, dass dieser Bereich als neue Uferlinie oberhalb des späteren Seewasserspiegels liegt. Die abzuarbeitende Fläche beträgt circa 700 Hektar. Um auch bei schlechten Witterungsverhältnissen arbeiten zu können, wurden die Baustraßen mit 16.000 Tonnen Zement verfestigt. Die Streckenbereiche, die am meisten befahren werden, sind zudem asphaltiert worden.

Und da ist das Baucamp mit Tankstelle, Werkstätten, Baubüros und einer Kantine. Hier laufen alle Fäden zusammen. Hier plant die Bauleitung um Bauleiter Michael Schmidt und Oberschachtmeister Gerhard Mötzing den Einsatz ihrer Mitarbeiter und deren Maschinen, hier findet im wöchentlichen Turnus die Abstimmung mit dem

Auftraggeber, der Lausitz Energie Bergbau AG (LEAG) statt.

Hochbetrieb herrscht dort vor allem in der Mittagszeit: Wenn sich die Maschinenisten und Dumperfahrer in ihrer Mittags-

Jederzeit einsatzbereit: Ersatzmaschinen und 50.000 Liter Diesel / Tag

pause mit Brötchen und Bockwurst bei einer Tasse Kaffee in der Kantine für die zweite Tageshälfte stärken, dann hat das Team am Tankplatz Hochkonjunktur. An vier Zapfsäulen betanken sie die Großlaster, die im Minutentakt vorgefahren werden. In der Mittagspause werden so bis zu 50.000 Liter Diesel getankt. Gemessen an dieser Literzahl nimmt sich der

Genuss von Kaffee recht bescheiden aus: 60 Liter werden von Kantinenchefin Sigrid und ihrem Team täglich ausgeteilt, das ergibt 300 Becher.

Zur gleichen Zeit sind darüber hinaus Tankwagen und Unimogs im Einsatz, die in der Mittagspause die Baumaschinen auf dem Baufeld betanken. Um die Bauleistung konstant aufrecht halten zu können, stehen im Baucamp immer genügend Ersatz-Lkw und Maschinen bereit, die im Schadensfall sofort einspringen können. Die anfallenden Reparaturen können in der dort ansässigen Werkstatt direkt vor Ort ausgeführt werden.

Start der Motoren

Besonders beeindruckend ist das Ende der Mittagspause. Es brummt gewaltig, ►►



1



2



6

Aufgereiht wie an einer Perlenkette

► wenn fast 50.000 Pferdestärken gleichzeitig losgelassen werden und dann eine scheinbar nicht enden wollende LKW-Kolonne zurück zu den Belade- und Entladestellen rollt. Wie an der Perlenkette aufgereiht folgt dann ein Dumper auf den Nächsten. Alles ist genau eingetaktet. Jede Minute zählt. Und jede Minute Zeitverzögerung wäre richtig teuer, weil alles mit 150 – so viele Maschinen und LKW sind im Einsatz – multipliziert werden müsste.

Aus der Luft betrachtet drängt sich dem Betrachter sicher gleich ein Vergleich aus der Natur auf: Im ehemaligen Braunkohletagebau Cottbus-Nord herrscht so ein emsiges Treiben wie in einem Ameisenhaufen. Das wird sicher noch bis zum Ende des nächsten Jahres anhalten. Aber Ende 2018 wird langsam Ruhe einkehren, wenn die Arbeiten am Seeboden und den Uferböschungen abgeschlossen sind und die Renaturierungsarbeiten in die nächste Phase gehen. Dann beginnt die Flutung des größten künstlich angelegten Sees in Deutschland: 280 Millionen Kubikmeter Wasser werden in einem Zeitraum von etwa fünf Jahren auf die 19 Quadratkilometer große vorbereitete Fläche fließen. Die Uferlinie ist 25 Kilometer lang. Es werden verschiedene Uferzonen eingerichtet: Freizeit- und Wassersportbereiche ebenso wie Ruhe- und Naturschutzzonen. Die Lausitz wird um eine Attraktion reicher.



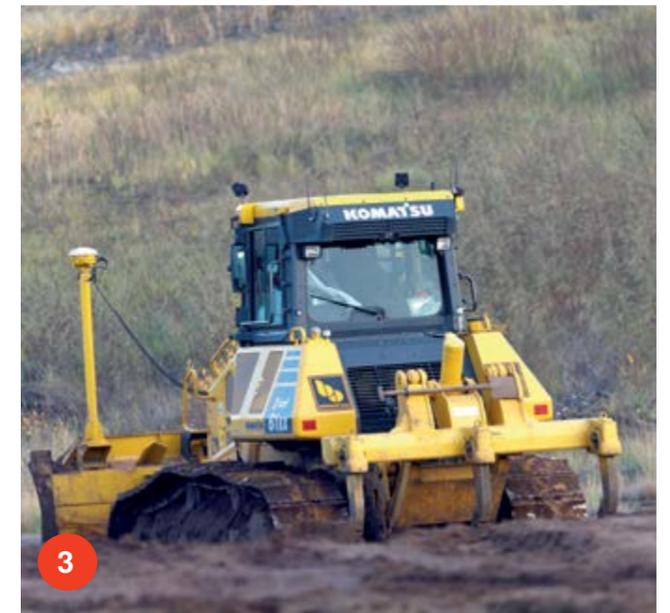
5

Hintergrund

Tagebau Cottbus-Nord

Der Tagebau Cottbus-Nord war ein Tagebau im Lausitzer Braunkohlerevier, in dem von 1981 bis 2015 Braunkohle abgebaut wurde. In dieser Zeit wurden 220 Millionen Tonnen Braunkohle gefördert und zur Energie- und Wärmegewinnung in das nahe gelegene Kraftwerk Jänschwalde transportiert. Abgebaut wurde mithilfe von Eimerketten- und Schaufelradbaggern. Um an das Kohleflöz zu gelangen, mussten teilweise 40 Meter Abraum abgetragen werden. Dies geschah mithilfe zweier Eimerkettenbagger, die an eine Abraumförderbrücke angeschlossen waren. Der Abraum wurde über die Förderbrücke abtransportiert und auf der Haldenseite verkippt. Der letzte Kohlenzug fuhr am 23. Dezember 2015.

Schon 2010 wurde mit den ersten Rekultivierungsmaßnahmen des 2.000 Hektar großen Areals begonnen: Im Südosten wurden die ersten Uferbereiche befestigt – der Beginn der Neugestaltung der Landschaft zum größten künstlich angelegten See in Deutschland. Zuständig dafür ist die neu firmierte Lausitz Energie Bergbau AG und die Lausitz Energie Kraftwerke AG unter der neuen Dachmarke LEAG, die aus der Übernahme der Braunkohlesparte des Energiekonzerns Vattenfall durch das tschechische Energieunternehmen EPH und seinem Partner PPF Investments entstanden ist.



3



4

1 Es wird Abend auf der Baustelle. Große Scheinwerfer und Leuchtgiraffen sorgen dann für die Beleuchtung an den Lade- und Kippstellen sowie an den Verkehrsachsen.

2 Jedem Ladebagger sind einzelne Dumper zugeordnet, um für einen fortwährenden Materialfluss zu sorgen.

3 Große Raupen sorgen für den gleichmäßigen Einbau des Materials an den Kippstellen.

4 Gigantisch: Die großen Baggerlöffel haben ein Volumen von bis zu sechs Kubikmetern.

5 Die Betankung der Groß-LKW erfolgt in der Mittagspause nach einem genau ausgearbeiteten Ablaufplan.

6 Jeweils zwei Mann betanken dann die Fahrzeuge: Einer ist für Diesel zuständig, der andere füllt Adblue ein.



1

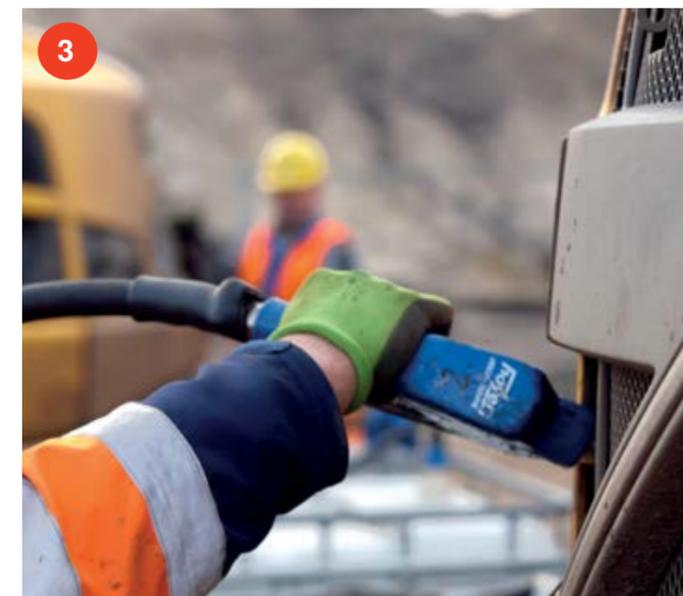
High-Noon im Baucamp

1 *Mittagspause für die einen, Rush-Hour für die anderen: Die Luftaufnahme vom Baucamp inmitten des Tagebaus Cottbus-Nord verdeutlicht sehr anschaulich das logistische Schauspiel, das jeden Mittag zwischen 13 und 14 Uhr über die Bühne, pardon Baustelleneinrichtungsfläche, geht. Annähernd 100 Dumper werden dann an vier Zapfsäulen (in der Bildmitte) und mit einem Tankwagen mit Diesel aufgetankt – Adblue inklusive. Das macht zusammen rund 50.000 Liter Diesel. Währenddessen machen die Kraftfahrer Pause und versorgen sich in der Kantine mit kleineren Mittagsgesamten und Kaffee. Diese Luftaufnahme entstand im Zuge einer internen Be-*

fliegung Anfang Dezember, durch die sich die Bauleitung von Bickhardt Bau einen Überblick über die geleisteten Erdbewegungen von Baubeginn bis zum Jahresende verschaffen wollte. In eineinhalb Tagen hat das Befliegungsteam von der Firma ConTech Construction Technologies GmbH eine 500 Hektar große Fläche mit einer Drohne befliegen. Dabei sind 12.000 Einzelbilder aufgenommen worden, aus denen dann ein Geländemodell erstellt wurde, das sich auf 100 Punkte pro Quadratmeter referenziert. Quasi im Vorbeiflug entstand dann auch die Luftaufnahme beim mittäglichen Betankungsvorgang.

2 *Die gute Seele des Baucamps: Kantinechefin Sigrid versorgt die hungrigen Kollegen in der Mittagspause mit Bockwurst, Buletten, Brötchen und Kaffee.*

3 *O' zapft is: In jeder Mittagspause fließen rund 50.000 Liter Diesel in die Tanks der Dumper, Bagger und Raupen.*





Die Erschließung von Baugebieten boomt

Traum vom Eigenheim

Der Traum von Eigenheim lebt – mehr denn je. Ein niedriges Zinsniveau und fehlende Alternativen der Geldanlage sorgen dafür, dass Betongold boomt. Gut für Bickhardt Bau. Zwar haben die Tiefbauspezialisten in den vergangenen Jahrzehnten schon immer Bau- und Wohngebiete erschlossen, allerdings lässt sich derzeit ein Tätigkeitsschwerpunkt verzeichnen. Oder anders ausgedrückt: Bei Bickhardt Bau boomt die Erschließung von Baugebieten.

sung des Wohngebiets dem Wohnraum-mangel aktiv entgegenwirkt, rechnet mit einem Zuwachs von etwa 500 Einwohnern. Das sagte Langenselbolds Bürgermeister Jürgen Muth während des ersten Spatenstichs, Ende September.

Im Zuge der Erschließung haben die Erdbauspezialisten von Bickhardt Bau etwa 5.000 Kubikmeter Boden bewegt und 1.600 Meter Kanalrohre in verschiedenen Durchmessern von DN 200 bis DN 800 verlegt. 18.000 Quadratmeter Straßen- und Verkehrsflächen werden hergestellt. Für die Mitarbeiter der Niederlassung Fulda ist es so etwas wie die Rückkehr an eine alte Wirkungsstätte: Bereits 2002/2003 haben sie den ersten Bauabschnitt Niedertal I erschlossen, der inzwischen längst vollständig bebaut ist.

Nur wenige Kilometer Luftlinie entfernt liegt das Baugebiet Mittlauer Weg im Gelnhäuser Ortsteil Meerholz. Dort stehen

die Erschließungsarbeiten der Kollegen der Niederlassung Fulda kurz vor dem Abschluss: Auf einer 10 Hektar großen Fläche haben sie Platz für 155 Bauplätze geschaffen. Diese werden durch ringförmig angelegte Straßen erschlossen. Etwa 11.500 Quadratmeter Asphaltoberflächen stellen die Mitarbeiter insgesamt her.

Schwieriger Boden

Rund 6.000 Meter Kanalrohre in verschiedenen Durchmessern von DN 200 bis DN 400 sowie jeweils 3.000 Meter für Gas und Strom. Für Telefon, Kabelfernsehen und Internet haben sie zuvor etwa 18.000 Meter Kabel und Schutzrohre verlegt. Für die Entwässerung sorgen vier Sickerrigolen, die aus einem Kastensystem hergestellt wurden. Sie sorgen dafür, dass das Oberflächenwasser bei starken Regenereignissen zwischengespeichert und dann

Ein regionaler Schwerpunkt liegt dabei im Rhein-Main-Gebiet, wo die Nachfrage nach Bauland scheinbar unersättlich ist. Die Nachfrage ist sogar so groß – trotz Quadratmeterpreisen von 300 Euro und mehr – dass in einigen Gebieten die Bauplätze sogar im Losverfahren vergeben werden.

Am Stadtrand von Langenselbold erschließen die Mitarbeiter der Niederlassung Fulda das Baugebiet Niedertal III. Auf dem neun Hektar großen Areal entstehen derzeit etwa 125 Bauplätze, auf denen 200 bis 250 Wohneinheiten vornehmlich als Einzel- und Doppelhäuser sowie als Reihen- und Mehrfamilienhäuser gebaut werden können. Die Stadt Langenselbold, die mit der Auswei-



Erster Spatenstich auf der nicht mehr grünen Wiese: Im September 2016 erfolgte der Startschuss für die Erschließung des Baugebietes Niedertal III in Langenselbold.



in das Erdreich abgegeben werden kann. Zunächst aber musste der Boden ausgetauscht und durch eine etwa einen Meter starke, durchlässige Sickerschicht aus Kies ersetzt werden. Auch in anderen Bereichen waren Bodenverbesserungen erforderlich, da dort Schichtenwasser anstand.

Da das Baugebiet an ein Sportzentrum grenzt, wird zudem eine 400 Meter lange und 6,5 Meter hohe Lärmschutzwand errichtet. Die Hauptzufahrt zu dem Wohngebiet erfolgt über einen Kreisverkehr, den Bickhardt Bau-Kollegen bereits zuvor in einem gesonderten Auftrag hergestellt hatten.

Anbindung über zwei Kreisverkehre

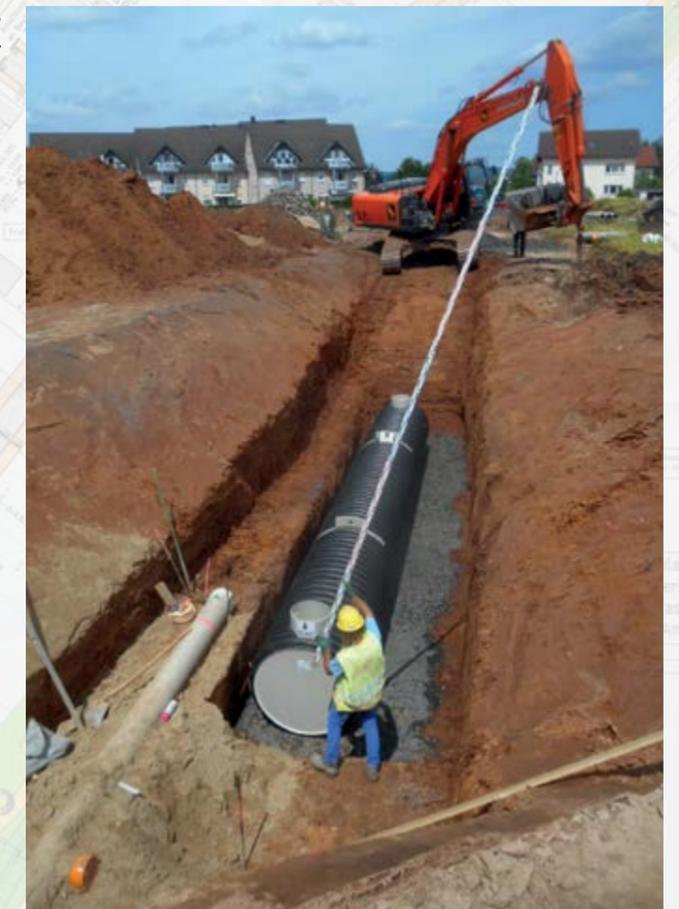
Im Rodgauer Ortsteil Hainhausen erschließt die Bickhardt Bau AG – vertreten durch die Niederlassung Rhein/Main – im Auftrag der Hessischen Landgesellschaft mbH (HLG) das elf Hektar große Wohngebiet Hainhausen-West. Die Arbeiten sollen bis Ende Oktober 2017 abgeschlossen sein. Es ist die derzeit größte Baumaßnahme dieser Art. Anders als bei den vorher beschriebenen Bauprojekten erfolgt die Erschließung nicht in einem Karree, sondern ringförmig wie ein langgezogener Buchstabe „L“, der sich um die vorhandene Bebauung schließt.

Die Mitarbeiter der Niederlassung Rhein/Main haben im Zuge der äußeren Erschließung bereits zwei Kreisverkehre hergestellt, die künftig als Zufahrt in das neue Wohngebiet dienen. Ein parkähnlicher Grünstreifen, in dem fünf Regenrückhalte- und Versickerbecken ausgehoben wurden, schließt das Wohngebiet nach außen hin ab: 640 Meter Gabionenwand und 390 Meter Lärmschutzwand sorgen für entsprechenden Lärm- und Sichtschutz.

Im Zuge der inneren Erschließung haben die Tiefbauspezialisten rund 5.300 Meter Kanal (Durchmesser von DN 150 bis DN 900) in den Materialien Stahlbeton sowie Steinzeug zu verlegen. Zig Kilometer lang sind auch die Versorgungsleitungen für Wasser, Gas, Strom und Telekom, die ebenfalls mit verlegt werden müssen. 1.000 Meter Nebenverkehrsstraßen werden zunächst nur mit Asphalttragdeckschicht hergestellt, um dann nach Beendigung der Haus- und Hochbauarbeiten vollständig in Pflasterbauweise ausgebaut zu werden. Darüber hinaus sind 900 Meter Haupterschließungsstraßen in Asphaltbauweise auszuführen. In Vorbereitung des Endausbaus wird vorab nur die Asphalttragschicht eingebaut.

Ein neuer Kreisverkehr bei Rodgau-Hainhausen. Über ihn erfolgt die Zufahrt zu dem neu erschlossenen Wohngebiet Hainhausen-West (Foto oben).

Über so genannte Huckepack-Leitungen werden in Meerholz Abwässer aus den Wohnhäusern sowie das Oberflächenwasser abgeleitet (Foto unten).



Etwa 100 Baugrundstücke werden in Hainhausen-West erschlossen. Die Grundstücke für Einzel- und Doppelhäuser sind zwischen 330 und 600 Quadratmetern, die für Mehrfamilienhäuser zwischen 800 und 1.500 Quadratmetern groß. Zudem ist geplant, ein dreigeschossiges Seniorenwohnheim auf einem 3.000 Quadratmeter großen Grundstück zu bauen.



Die Bahn kommt. So stellt sich der Begegnungsverkehr auf der Bahnstrecke Weimar – Jena aus der Sicht der Lokführer dar. Seit Anfang Oktober rollt dort der Zugverkehr zweigleisig.

Ab durch die Mitte

Bahnstrecke Weimar – Jena zweigleisig ausgebaut – Inbetriebnahme im Oktober

Die Bahnstrecke Weimar – Jena wurde im Eiltempo ausgebaut. Anfang Oktober erfolgte die feierliche Freigabe für den Zugverkehr. Seitdem wird auf dem Abschnitt der Mitte-Deutschland-Verbindung zweigleisig gefahren.

Brücken, Gleise, Lärmschutzwände, Bahnsteige – beim zweigleisigen Ausbau der Bahnlinie Weimar – Jena hat die Bickhardt Bau Unternehmensgruppe ihre Leistungsfähigkeit als Komplettanbieter für den Verkehrswegebau eindrucksvoll unter Beweis stellen können. Auf dem etwa 20 Kilometer langen Streckenabschnitt arbeiteten die einzelnen Gewerke und Abteilungen der bauausführenden Arbeitsgemeinschaft Bickhardt Bau / Bickhardt Bau Thüringen / Hartung Bau Hand in Hand.

Richtig rund ging es besonders in der fünfmonatigen Sperrpause von April bis September des vergangenen Jahres. Anfang Oktober wurde dann der neue Streckenabschnitt der Mitte-Deutschland-Verbindung im Beisein zahlreicher Vertreter aus Politik, Wirtschaft und der Bahn feierlich seiner Bestimmung übergeben.

Für die Mitarbeiter der ARGE ein willkommener Anlass, einen kurzen Moment inne zu halten, bevor dann über den Winter die restlichen Arbeiten erfolgen.

Die in der Bauzeit von knapp zweieinhalb Jahren ausgeführten Bauleistungen sind beeindruckend: Zu den wichtigsten Leistungen seit Baubeginn im August 2014 zählten unter anderem die Erneuerung von 13.000 Metern Entwässerungseinrichtungen, die Herstellung von 12.000 Metern Kabelkanälen und die Verlegung von über 100.000 Metern Kabel. 150.000 Tonnen Gleisschotter sind eingebaut und 55.000 Schwellen verlegt worden.

Insgesamt zwölf Brückenbauwerke sind erneuert worden. Zu den herausra-

genden Baumaßnahmen hierbei zählt der Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung Kahlaische Straße in Jena. Diese wurde zunächst neben dem Bahndamm gebaut. Ende Mai 2016 wurde der 2.800 Tonnen schwere Koloss auf einer Verschiebbahn mit Hydraulikpressen 63 Meter weit bis in seine endgültige Position verschoben und dann noch mal um 3,50 Meter abgesenkt – ein ingenieurtechnisches Spektakel.

Darüber hinaus wurden rund 3.500 Meter Stütz- und Lärmschutzwände errichtet sowie die Bahnsteige in den verschiedenen Haltepunkten und im Bahnhof Jena-West erneuert beziehungsweise barrierefrei umgebaut.

Mit dem zweigleisigen Ausbau sind die Voraussetzungen für eine leistungsfähige Bahnverbindung geschaffen.

Geschwindigkeiten bis zu 160 Stundenkilometern im Neige-technikbetrieb sind nun möglich. Die Wirtschaftszentren Westsachsen und Ostthüringen werden enger und umweltfreundlicher miteinander verknüpft.



Die Kurve um Kirchheim

Bundesstraße 271: Ortsumgehung durch Weinberge

In einem großen geschwungenen Bogen führt die neue Ortsumgehung die Bundesstraße 271 um Kirchheim an der Weinstraße vorbei. Die neue Trassenführung ist sehr gut als erdfarbenes Band in dem Grün der angrenzenden Weinberge auszumachen. Schnurgerade sind die einzelnen Reihen der Rebstöcke angelegt worden. Kernstück der Ortsumgehung ist die neue Eckbachtalbrücke, ein 224 Meter langes Siebenfeld-Bauwerk.





Die Ortsumgehung für Kirchheim kommt in Fahrt. Gemeint ist allerdings nicht der Ort mit dem Hauptsitz der Unternehmensgruppe, wie man als Bickhardt Bau-Mitarbeiter instinktiv annimmt, sondern Kirchheim an der Weinstraße – einer von insgesamt zwölf Orten in Deutschland mit dem gleichen Namen.

Auf halben Wege zwischen Mannheim/Ludwigshafen und Kaiserslautern gelegen, ist Kirchheim an der Weinstraße wie der Name nahelegt durch den Weinanbau geprägt. Weniger angenehm sind für die Einwohner die Belastungen, die durch die Bundesstraße 271 verursacht werden: Rund 19.000 Fahrzeuge quälen sich täglich auf ihrer Fahrt von der Kreisstadt Bad Dürkheim im Süden zur Autobahn A 6 bzw. Grünstadt im Norden durch die enge Ortsdurchfahrt. Abhilfe soll der Bau der 3,4 Kilometer langen Ortsumgehung B 271 schaffen, die in einem großen Bogen westlich am Ort vorbeiführt. Die Zahl der Fahrzeuge, die

durch die Ortslage des 1.900-Einwohner zählenden Weinbauortes fahren, wird sich spürbar verringern: Die Verkehrsplaner rechnen damit, dass sich die Zahl der Fahrzeuge auf etwa 3.500 Fahrzeuge reduziert, was nach der Inbetriebnahme der Strecke im kommenden Jahr zu einer spürbaren Verbesserung der Lebensqualität in Kirchheim sorgen soll.

Mitarbeiter der Bickhardt Bau-Niederlassung Fulda haben im September begonnen, den Oberboden abzuschleppen und das Material aus den Abtrags- in die Auftragsbereiche zu transportieren. Rund 200.000 Kubikmeter Boden haben sie dabei bewegt. 60.000 Kubikmeter überschüssiger Boden sind entsorgt worden. Aus Gründen des Lärmschutzes verläuft ein Großteil der Strecke in Einschnittsbereichen zwischen den Weinbergen. Bis zu sechs Meter haben sich Bagger und Raupen an den tiefsten Stellen in das Urgelände hinein gegraben.

Um die Arbeit der Winzer so wenig wie möglich zu beeinträchtigen, wurden zuerst rund 6.000 Meter Wirtschaftswege hergestellt. Für die Oberflächenentwässerung müssen die Verkehrswegebauer 1.350 Meter Kanalarhre DN 300 bis DN 600 in Beton und 2.400 Meter Sickerrohrleitung DN 150 bis DN 300 verlegen. Zudem werden 7.200 Meter Sickermulden und vier Regenrückhaltebecken angelegt. Dort wo die neue Trasse auf die alte

Streckenführung trifft entstehen neue Knotenpunkte mit Abbiegespuren und Einmündungsbereichen.

224 Meter lange Talbrücke

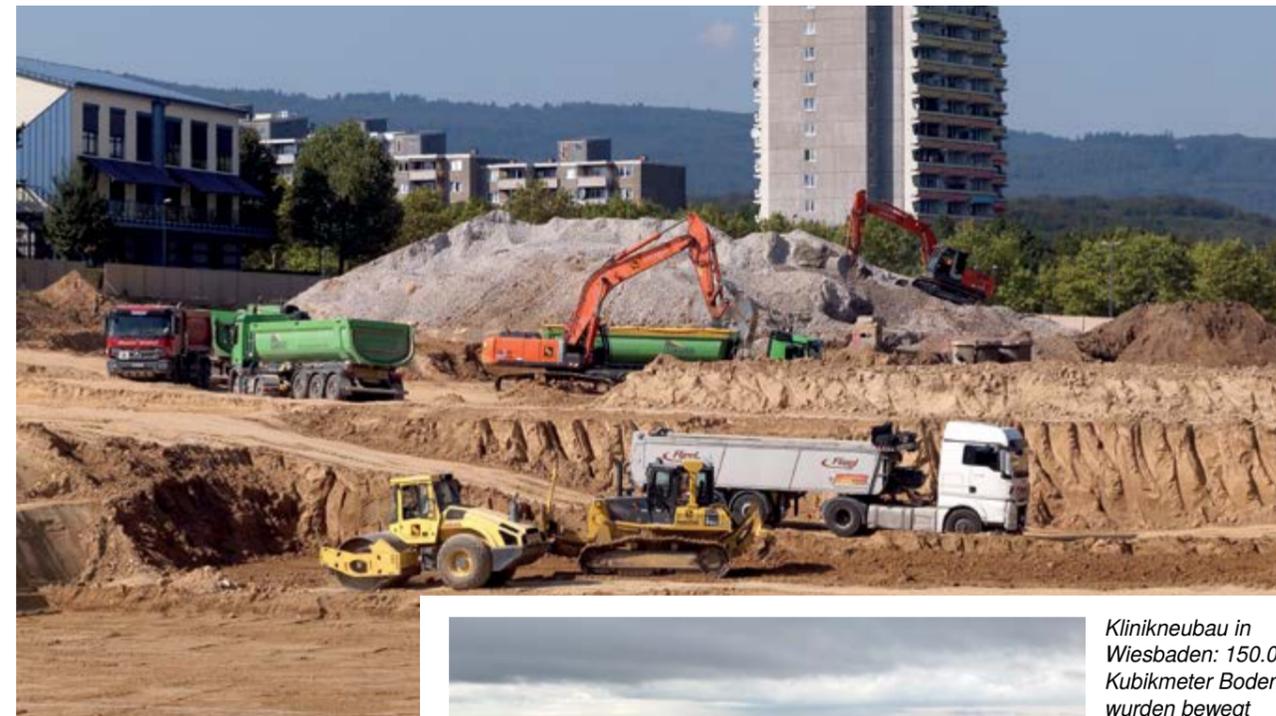
Kernstück der Ortsumgehung, die westlich an Kirchheim vorbeiführt, ist die 224 Meter lange und bis zu 15 Meter hohe Eckbachtalbrücke. Mit ihrem Bau haben die Bickhardt Bau-Mitarbeiter bereits im Dezember 2015 begonnen. Das Siebenfeld-Bauwerk wurde auf 118 Bohrpfählen gegründet. Mitarbeiter der Abteilung Spezialtiefbau haben die Bohrpfähle mit einem Durchmesser von DN 1.500 bis zu 30 Meter tief ins Erdreich getrieben. Anschließend wurden die 1,80 Meter mächtigen Pfahlkopfplatten sowie die beiden Widerlager und sechs Pfeilerpaare hergestellt.

Die Pfeiler sind zwischen 9 und 13 Metern hoch und wurden in einem Guss mit einer eigens dafür in Italien angefertigten Sonderstahlschalung in Ortbeton hergestellt. Der Überbau der 224 Meter langen Talbrücke wurde als zweistufiger Plattenbalken ausgebildet und in drei Takten vom Süden her betoniert. Das freigespannte Traggerüst ohne Mitteljochunterstützung wurde nach der ersten Betonage noch zweimal umgesetzt. Die Fertigstellung ist für Mai dieses Jahres geplant. Die Brücke überspannt dann nicht nur den Eckbach und einen Wirtschaftsweg, sondern künftig auch die Landesstraße 520.



Kompetenzen bündeln

Klinikneubau Wiesbaden: Enges Zusammenspiel dreier Abteilungen für den guten Grund



Der Grund für den Neubau der Helios-Dr. Horst-Schmidt-Kliniken in Wiesbaden ist bereitet, Ende November wurde der Grundstein für den Bau einer der modernsten Kliniken im Rhein-Main-Gebiet gelegt, der Hochbau kann beginnen.

In einer Bauzeit von knapp fünf Monaten haben die Mitarbeiter der Bickhardt Bau Niederlassung Rhein-Main das abschüssige Gelände modelliert und dabei über 150.000 Kubikmeter Erde bewegt. Hierfür wurde im nördlichen Baufeldbereich, der nur wenige Meter von den jetzigen Klinikgebäuden entfernt liegt, der Boden bis zu acht Meter tief abgetragen. Der Aushub wurde in Gänze abgefahren und teilweise auf anderen Baustellen verwertet.

Bei Höchstleistungen von 100.000 Tonnen Bodenaushub pro Monat konnte die Baugrube bereits einen Monat vor dem vorgesehenen Bauende an den Auftraggeber übergeben werden.

Drei Abteilungen im Boot

Zusätzlich zu den Erdarbeiten, wurde auf einer Länge von etwa 100 Metern eine Trägerbohlwand als Böschungssicherung hergestellt. Die Mitarbeiter vom Bickhardt Bau Spezialtiefbau haben hierzu über 30



Klinikneubau in Wiesbaden: 150.000 Kubikmeter Boden wurden bewegt (oben). Oben grauer Himmel, unten grauer Beton: Auch die Herstellung einer Sauberkeitsschicht gehörte zum Auftrag (mitte). Die Grafik unten zeigt die Ansicht der Klinik.

Stahlträger mit einer Länge bis zu 15 Metern in den Boden eingebracht und anschließend rückverankert. Darüber hinaus haben auch die Kollegen der Abteilung Ingenieurbau an den Arbeiten mitgewirkt. Sie stellten die Sauberkeitsschicht aus Beton her, nachdem die Filterschicht durch die Tiefbauer fertiggestellt war. Diese 19.000 Quadratmeter große Fläche lässt schon die Dimensionen des Klinikneubaus erahnen.

Wenn die Arbeiten wie geplant im Jahr 2020 abgeschlossen sind, dann steht in dem siebenstöckigen Klinik-Neubau eine Bruttogeschosfläche von fast 100.000 Quadratmetern zur Verfügung. Nach Inbetriebnahme der neuen Klinik beginnt der Rückbau des alten Krankenhauses. Auf der frei werdenden Abrissfläche sollen Grünflächen und eine Parklandschaft angelegt werden, um für Entspannung- und Rückzugsmöglichkeiten sorgen.

Der HELIOS-Konzern investiert rund



200 Millionen Euro in den Klinikneubau in Wiesbaden. 68 Millionen Euro werden vom Land Hessen bezuschusst. Ziel ist es, nach Angaben des Klinik-Konzerns, die medizinischen Erfordernisse der Zukunft schon heute in dem Neubau abbilden zu können. So werde das neue Klinikum nicht nur sein Leistungsspektrum erweitern, sondern auch wichtige medizinische Aufgaben in so genannten Medizin-Zentren an einem Ort zusammengeführt. Die Operationsbereiche werden an einer Stelle im Gebäude gebündelt und umfassen 22 Operationssäle.

SOMMERFEST

Sommerfest 2016



Sommerfest 2016



Sommerfest
2016

Allererste
Sahne

Hut ab, das war mal wieder erste Sahne. Praktisch über Nacht war auf dem Bauhof in der Unternehmenszentrale in Kirchheim eine Festmeile errichtet worden, die mit zahlreichen Attraktionen aufwartete. Schon im Einlassbereich sorgten zwei neue Kollegen für reichlich Stimmung: Digga & Schorsch, zwei waschechte Comedians im Blaumann mit Tigerfellbesatz, strapazierten als Walking Act gleich mehrfach die Lachmuskeln der Festbesucher. Das Musikcorps Tann marschierte über den Festplatz und sorgte für zünftige Stimmungsmusik zwischen Volksmusik, Pop und Rock. Neben einem umfangreichen Speisen- und Kuchenangebot fanden bei den hochsommerlichen Temperaturen besonders die gekühlten Getränke reißenden Absatz. Vor allem die jüngsten Besucher kamen voll auf ihre Kosten: Hüpfburgen, Trampolin-Bungee und ein Kletterturm waren auf dem Festplatz errichtet worden. Kindertheater und -schminken durften natürlich ebenso wenig fehlen wie ein Bagger-Simulator und ein riesengroßer Sandberg mit Schaufel und Eimer. Schließlich wird in der Baubranche dringend Nachwuchs benötigt. 😊





Bauen nach

Das Tempo ist enorm, die Ausmaße gewaltig: Innerhalb weniger Monate ist auf einer grünen Wiese am Nordrand von Biblis ein neues Logistikzentrum errichtet worden, das von seinen Dimensionen her zu den größten in der Region zählt. Den Auftrag für die Erschließung der 13,6 Hektar großen Fläche erhielt die Bickhardt Bau Niederlassung Fulda.

Während auf der einen Seite noch das Erdplanum geschoben wurde, erfolgte auf der anderen Seite bereits die Herstellung des Hallenfußbodens unter dem fertigen Hallendach: Nach und nach wurden so zehn Hallen, die so genannten Units, errichtet.

Oberboden abschieben, Boden verbessern, Erdplanum herstellen und die Streifen- und Punktfundamente ausheben – rund 100.000 Kubikmeter Boden haben die Erdbauer von Bickhardt Bau bewegt, um das Gelände für die spätere Nutzung vorzubereiten. 80.000 Quadratmeter Erdplanum haben sie hergestellt. Für die Streifenfundamente im Bereich der Brandwände haben sie 10.000 Kubikmeter Boden ausgehoben, weitere 5.000 Kubikmeter Boden fielen beim Aushub für die Einzelfundamente an.

Nach dem Erdbau übernahm die Montagekolonne der Goldbeck GmbH und begann mit dem Stellen der Betonfertigteilstützen. Anschließend wurden die Wände

Die Betonstützen für die Hallen sind bereits gestellt (Foto oben). Nachdem das Dach und die Wände montiert wurden, stellte der Grader das Frostschutzplanum her.

Schema G

montiert. Geschlossen wurde das Dach auf einer Stahlkonstruktion. Die Fassade wurde mit Sandwichelementen verkleidet. Für den gesamten Hallenkomplex wurden insgesamt 800 Betonstützen aufgestellt.

Auf den Millimeter

Währenddessen bereiten die Bickhardt Bau-Mitarbeiter das Erdplanum für die angrenzenden Units vor und kehren nach der Montage in die Hallen zurück, um dort mit Gradern das Frostschutzplanum unter Dach herzustellen. Bewährt hat sich dabei auch der Einsatz eines Mini-Spezialgraders, der das Frostschutzplanum so eben schiebt, dass die geforderten Toleranzen von 10 Millimetern deutlich unterboten wurden. Anschließend wurde dort der Hallenfußboden mit Faserbeton hergestellt. Danach wiederholen sich die Arbeitsabläufe für die weiteren Units: Schema G.

Im Außenbereich stellen die Bickhardt Bau-Mitarbeiter rund 20.000 Quadratmeter asphaltierte Straßen und Zufahrten her. Für weitere 20.000 Quadratmeter Stellflächen der LKW-Tiefhöfe und Parkplätze in Betonbauweise wurde der ungebundene Oberbau hergestellt. 74 LKW-Andockstationen und weitere 45 LKW-Wartepplätze auf dem Firmengelände sorgen später für den schnellen Warenumsatz.

Für die Entwässerung der Gesamtflächen haben die Fuldaer Tiefbauspezialisten insgesamt 2.600 Meter Entwässerungsleitungen in den Durchmessern DN 300 bis DN 800 verlegt. Das Oberflächenwasser der versiegelten Flächen wird in Sickerrigolen geleitet, die aus dem so

genannten RigoFill-Korbsystem hergestellt werden. Bei stärkeren Regenereignissen wird dort das Wasser zwischengespeichert, bis es im Erdreich versickert ist. Das Oberflächen- und Niederschlagswasser wird über rund 500 Meter Filtersubstratrinne und 16 Stück Lamellenklärer vorgereinigt.

Obwohl in Biblis die Bauarbeiten noch andauern, werden bereits in den Hallen die Hochregale aufgestellt. Die niederländische Action-Unternehmensgruppe, die von Biblis aus den süddeutschen Markt beliefern möchte, hat sogar schon begonnen, die Hochregallager mit so genannten Non-Food-Artikeln zu füllen. Rund 500 neue Jobs sollen dort bis zum Sommer dieses Jahres geschaffen werden. Für die Mitarbeiter wurde deshalb auch ein mehrgeschossiges Parkhaus errichtet, das 500 PKW-Stellplätze bietet.

Das Logistikzentrum Biblis ist übrigens nicht das erste und einzige Bauprojekt, das Bickhardt Bau für den Generalunternehmer Goldbeck erschlossen hat: Das Zufall-Logistikzentrum in Michelsrombach, das Panattoni Dachser-Logistikzentrum in dem ehemaligen US-Kasernengelände Erlensee sowie das Ixocon-Logistikzentrum bei Kirchheim an der Weinstraße sind weitere Beispiele für die erfolgreiche Zusammenarbeit.

- 1 Aus der Luft lässt sich der Baufortschritt des neuen Logistikzentrums besonders gut erkennen: Zwischen den drei Bildern liegen gerade einmal sechs Monate.



Die Zufahrten um das Gebäude sind bereits asphaltiert. Zwischen den Umfahrungen wurden die Lamellenklärer mit Bodenmaterial abgedeckt, direkt vor dem Gebäude entstehen die Tiefhöfe mit den Andockstationen.



Schweres Baugerät im Einsatz: Die Spezialtiefbauer von Bickhardt Bau haben für den Neubau des Kölner Stadtarchivs die Baugrube hergestellt. Mit einem Drehbohrgerät haben sie 186 Bohrpfähle fast 20 Meter tief in den Baugrund eingebracht, um diesen dauerhaft zu stabilisieren. Ein rückverankerter Berliner Verbau schützt die Straße Eifelwall gegen ein Wegrutschen.

Neubau auf 186 Pfählen

Ersatz für eingestürztes Kölner Stadtarchiv am Eifelwall – Baugrubenherstellung

Gut sieben Jahre nach dem Einsturz des Kölner Stadtarchivs haben die Spezialtiefbauer mit der Baugrube für den Ersatzneubau am Eifelwall begonnen – und inzwischen an den Bauherren übergeben. Der Hochbau kann beginnen.

Die vorbereitenden Arbeiten für den Neubau des Kölner Stadtarchivs schreiten voran. Mitte Dezember haben die Spezialtiefbauer von Bickhardt Bau die fertiggestellte Baugrube Eifelwall/Luxemburger Straße an die Stadt Köln als Auftraggeber übergeben. Die Baugrube ist 136 Meter lang und 52 Meter breit. 25.000 Kubikmeter Bodenaushub

wurden abgefahren. Parallel zum Eifelwall wurde ein rückverankerter Berliner Verbau hergestellt. Die Verbauhöhe liegt zwischen 4 und 8 Meter. Sämtliche Stahlträger wurden in verrohrte Bohrungen einbetoniert.

Darüber hinaus haben die Spezialtiefbauer zur Stabilisierung des Baugrunds

Baugrund wurde sorgfältig stabilisiert: Hochbau beginnt

auch insgesamt 186 Bohrpfähle in das Erdreich gebracht. Diese haben einen Durchmesser von DN 900 bis DN 1200 und sind bis 20 Meter lang. Auf diesem vorbereiteten Grund kann nun das Fundament gegossen werden und der Hochbau beginnen. Der gesamte Gebäudekomplex soll Ende 2019/Anfang 2020 fertiggestellt sein.

Der Neubau ist erforderlich geworden, nachdem das Historische Stadtarchiv am

Waidmarkt am 3. März 2009 einstürzte. Bei dem größten Unglück, das die Stadt Köln nach dem Zweiten Weltkrieg erlebt hat, kamen zwei Menschen ums Leben, der Bestand des bedeutendsten Kommunalarchivs in Deutschland versank im Erdreich. Die Ursache für die Katastrophe wird im Zusammenhang mit dem Bau der U-Bahnstrecke vermutet. Die juristische Aufarbeitung dauert an.

Das Neue Stadtarchiv am Eifelwall wird 126 Meter lang, 45 Meter breit sein und sechs Geschosse haben. Die Nutzfläche beträgt rund 15.000 Quadratmeter. Den Großteil des Gebäudes, in dem auch das Rheinische Bildarchiv untergebracht werden soll, wird das Magazin mit rund 10.500 Quadratmeter Fläche einnehmen. Dort werden die historischen Bücher, Urkunden, Dokumente, Fotos und andere Medien fachgerecht gelagert. Das Rollregalsystem ist 45 Kilometer lang. Die Gesamtkosten sind mit gut 83 Millionen Euro veranschlagt.

*Alles neu
an der
Automeile*

Grundhafter Ausbau der Hanauer Landstraße in Frankfurt/Main

Nur wenige hundert Meter von ihrer Niederlassung entfernt sanieren Bickhardt Bau-Mitarbeiter die Hanauer Landstraße. Eine der wichtigsten Zufahrtsstraßen in die Frankfurter Innenstadt wird grundhaft erneuert.

Die Hanauer Landstraße ist eine der wichtigsten Ausfallstraßen in Frankfurt am Main. Die viel befahrene Stadteinfahrt aus Richtung Ost ist von je her ein traditioneller Standort für Handel und Gewerbe, der in den vergangenen Jahren stark vom Dienstleistungssektor, der Computerbranche und dem Automobilhandel geprägt wurde. Auf keiner anderen Straße in Deutschland sind so viele Autohäuser anzutreffen wie im Frankfurter „Eastend“. Seit dem Jahr 2000 ist die Hanauer Landstraße deshalb auch beim Patentamt als „Automeile Deutschlands“ eingetragen. Die Datenautobahn ist dort ebenfalls beheimatet: Teile des weltweit größten Internetknotens DE-CIX befinden sich in der Hanauer Landstraße.

Diese hohe Betriebsamkeit stellt für die Mitarbeiter der Niederlassung Rhein-Main, die ebenfalls im Einzugsbereich der Hanauer Landstraße beheimatet ist, eine besondere Herausforderung dar. Im Auftrag der Stadt Frankfurt bauen sie die mehrspurige Straße zwischen dem Ostbahnhof und der Launhardstraße auf einer Länge von 400 Metern aus. Die grundlegende Erneuerung betrifft die Gehwege mit den Gebäudeanschlussbereichen und die Fahrspuren. Die Fahrbahnmitte mit den

Straßenbahngleisen wurde bereits vor einigen Jahren erneuert.

Da der Straßenbahnbetrieb ebenso wie der Gehweg-, Rad- und Straßenverkehr sowie die Zufahrt zu den Gebäuden während der gesamten Bauzeit aufrecht gehalten werden muss, sind besondere Sicherheitsvorkehrungen einzuhalten: Das Baufeld ist im Bereich des Seitenstreifens und der Gehwege mit Absperrungen eingezäunt. Die Bagger sind mit Höhenbegrenzungen ausgestattet, um den erforderlichen Mindestabstand von einem Meter zu den Fahrdrähten der Straßenbahn sicherzustellen. Zudem sind Sicherungsposten im Einsatz, die das Herannahen der Straßenbahnen anzeigen.

Auf Vierachser und weg

Abschnittsweise arbeiten sich die Verkehrswegebauer vor, nehmen Asphalt und Pflaster auf. Das Aufbruchmaterial wird aufgrund des beengten Baufeldes mit Vierachsern abtransportiert. Etwa einen Meter tief wird im Fahrbahnbereich ausgekoffert. Neue Ver- und Entsorgungsleitungen werden verlegt und dann Bodenverbesserungsmaterial und Frostschutzschicht aufgebaut. Diese wird im Bereich der Fahrbahn etwa 75 Zentimeter stark eingebaut, bevor dann der bituminöse Aufbau beginnt. 2.000 Quadratmeter Asphaltoberfläche stellen die Verkehrswegebauer im Zuge des Ausbaus her.

Im Bereich des Straßenbahnhaltepunkts Ostbahnhof/Hosellstraße wird die Fahrbahn der Hanauer Landstraße etwas angehoben, um einen barrierefreien, ebenerdigen Einstieg in die Straßenbahn zu ermöglichen. Voraussichtlich Ende Mai dieses Jahres sollen die Arbeiten abgeschlossen sein.

B 90n: Thüringens aktuell größtes Verkehrsinfrastrukturprojekt

Fortschritt nach Plan

Thüringens
derzeit größtes
Verkehrsinfra-
strukturprojekt
schreitet zügig voran.
Auf 13,5 Kilometern baut
die Arbeitsgemeinschaft
Bickhardt Bau / Bickhardt
Bau Thüringen den neuen
Streckenabschnitt der B 90n.

Der Bau der B 90 n bei Stadtilm schreitet zügig voran. Sichtbarstes Zeichen für den Baufortschritt ist die neue Brücke über die Autobahn 71 bei Traßdorf. Ende Oktober wurden drei 35 Meter lange und etwa 40 Tonnen schwere Stahlträger für das Bauwerk 1 während einer Vollsperrung der A 71 eingehoben. Seitdem läuft der Bau des Überbaus auf vollen Touren. Die Stahlträger wurden zunächst verschweißt, dann Schalungen gestellt, die Bewehrung eingebracht und anschließend kurz vor Weihnachten betoniert. Die Brücke wird als integrales Bauwerk mit einem dreistegigen Stahlverbundplattenbalken ausgebildet. Die Widerlager sind dabei in die Böschung zurückgesetzt und ermöglichen so den Autofahrern auf der A 71 im Bereich der neuen Anschlussstelle beste Sichtverhältnisse.

Die Autobahnbrücke ist erforderlich, um die neue Trasse der B 90 an die neue Autobahnanschlussstelle Stadtilm zwischen den Abfahrten Arnstadt-Süd und Ilmenau-Ost anzuschließen. Dort mündet der 13,5 Kilometer lange Strecken-

neubau der B 90n in die A71 ein. Das derzeit größte Verkehrsinfrastrukturprojekt im Freistaat Thüringen realisiert die Arbeitsgemeinschaft Bickhardt Bau / Bickhardt Bau Thüringen innerhalb von zwei Jahren. Zum Auftrag gehört neben dem Streckenbau mitsamt sämtlichen Anbindungen an das vorhandene Straßennetz sowie dem Bau von zehn Kilometern Wirtschaftswegen und der Herstellung von Bauwerk 1 auch der Bau von sechs weiteren Brückenbauwerken. Einige dieser Brücken sind bereits fertiggestellt, bei anderen erfolgt noch die Betonage der Überbauten.

Im Bereich des Streckenbaus haben die Verkehrswegebauer vom östlichen Bauende her bereits die ersten fünf Kilometer Strecke asphaltiert. Für etwa Zweidrittel der Gesamtstrecke haben sie das Erdplanum hergestellt und teilweise bereits mit Frostschutzmaterial abgedeckt. Das derzeit größte Verkehrsinfrastrukturprojekt Thüringens soll die Städte des Saalebogens – Saalfeld, Rudolstadt und Bad Blankenburg – besser an die A 71 anbinden und die anliegenden Ortschaften vom Durchgangsverkehr entlasten.



Die ersten fünf Kilometer der neuen B 90n sind im östlichen Bauabschnitt bereits asphaltiert worden.



An der B 247 bei Aschara hat Bickhardt Bau Thüringens ersten Kreis in Betonbauweise hergestellt.

Unfallsschwerpunkt wurde entschärft

Thüringens erster Beton-Kreisverkehr

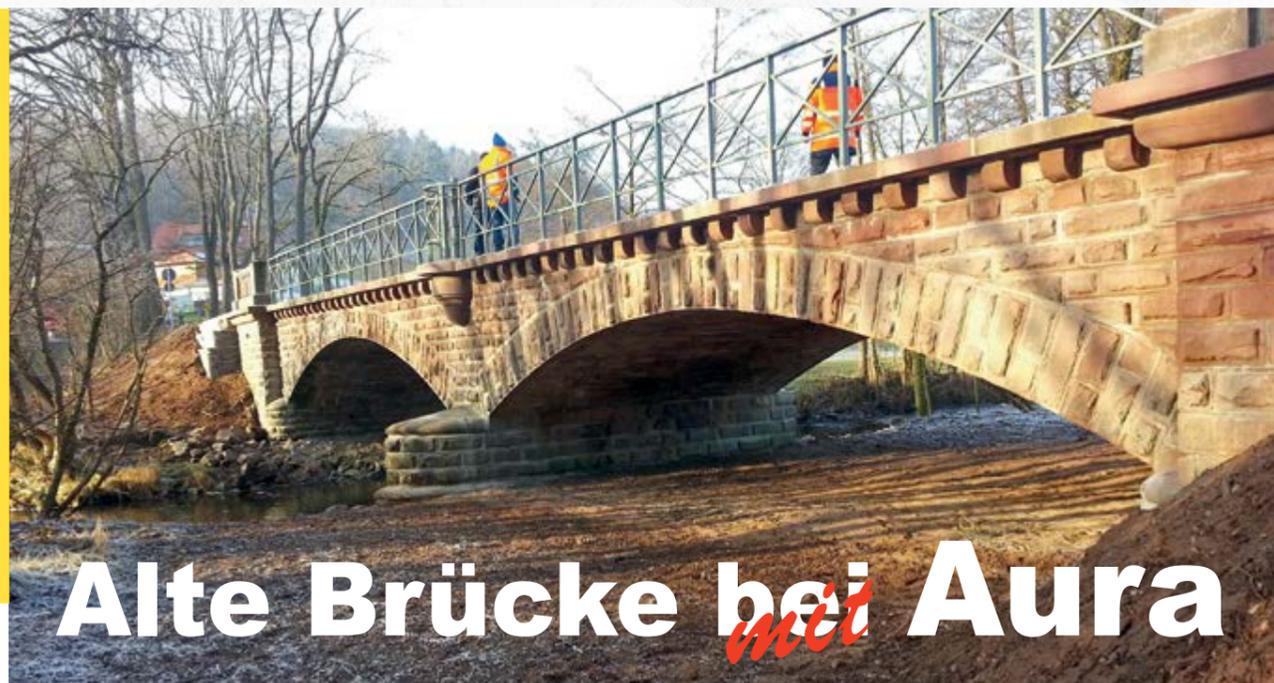
Rund 11.000 Fahrzeuge sind täglich auf der Bundesstraße 247 zwischen Gotha und Bad Langensalza unterwegs. Auf freier Strecke befindet sich die Einmündung der Landesstraße 2125 von Wiegleben und Aschara. Bislang war das Auffahren auf die Bundesstraße schwierig, ein Überqueren der Straße sogar gefährlich. Aufgrund zahlreicher Unfälle galt die Einmündung als Unfallsschwerpunkt. Abhilfe schafft seit geraumer Zeit ein seit langem geplanter Kreisverkehr, der den Bereich entschärfen soll ohne den Verkehrsfluss zu beeinträchtigen.

Mitte August haben die Mitarbeiter von Bickhardt Bau Thüringen begonnen, das so genannte Ascharaer Kreuz umzubauen. Der neue Kreuzungsbereich wurde um etwa einen Meter angehoben, um für bessere Sichtverhältnisse zu sorgen. Anfang November haben dann die Spezialisten von der Bickhardt Bau Abteilung Betonstraßenbau den ersten Kreisverkehr im Freistaat Thüringen in Betonbauweise hergestellt. Der Kreis hat einen Außendurchmesser von 45 Metern und eine Fahrbahnbreite von 7,30 Metern. Die Betondecke ist 24 Zentimeter stark und wurde auf einer 12 Zentimeter starken Asphalttragschicht gebaut. Damit ist er auch für eine Nutzung durch Schwerlastverkehr ausgelegt.

In weiteren Arbeitsschritten werden nun wieder die Kollegen von Bickhardt Bau Thüringen die Gradiente der Bundesstraße auf insgesamt 1.400 und die der Landesstraße auf 300 Metern anheben, um die Anbindungen an den neuen Kreisverkehr herzustellen. Den Winter über rollte der Verkehr in diesem Bereich über Provisorien.

Die Betonstraßenbauer haben den Kreis auf einer 12 Zentimeter starken Asphalttragschicht gebaut.





Alte Brücke bei Aura

Abteilung Bauwerksinstandsetzung saniert 110 Jahre alte Brücke in der Rhön

Die historische Gewölbebrücke über die Ulster im Tanner Ortsteil Aura erstrahlt in neuem Glanz. Die Mitarbeiter der Abteilung Bauwerksinstandsetzung haben die 1908 errichtete Sandsteingewölbe-Brücke aufwendig saniert. Dabei haben sie den ursprünglichen Charakter des Bauwerks erhalten und an die heutigen Verkehrserfordernisse angepasst.

diese wurden die ebenfalls aufgearbeiteten Gesimsplatten und Bordsteine aus Sandstein verankert.

Mit Liebe zum Detail

Die Besonderheit dieser Baumaßnahme steckt bekanntlich im Detail: Sämtliche Sandsteinplatten und Mauersteine waren zu Baubeginn aufgemessen, markiert und dokumentiert worden, so dass jeder Stein wieder an seinen angestammten Platz gekommen ist. Was nicht mehr aufgearbeitet werden konnte, wurde durch neue Steine ersetzt, die alle individuell in einem Sandsteinbruch in Mittelhessen passgenau angefertigt wurden. Rund fünf Kubikme-

ter schadhafte Sandsteine sind so ersetzt worden.

In den letzten Arbeitsschritten wurde das Bauwerk versiegelt und mit Bitumenschweißbahnen abgedichtet – Witterungsbedingt erfolgten diese Arbeiten unter einer Schutzeinhausung. Anschließend wurde der Belag aus Gussasphalt hergestellt. Die Brücke kann seit Abschluss der Arbeiten Ende November wieder ohne Tonnen-Einschränkung befahren werden.

Insgesamt haben die Mitarbeiter der Bauwerksinstandsetzung bei der Sanierung unter anderem rund 50 Kubikmeter Mauerwerk abgetragen und neu versetzt, 100 Kubikmeter Beton eingebaut, fünf Tonnen Betonstahl als Bewehrung verlegt.

Sie haben 220 Quadratmeter Mauerwerk neu ausgefugt und zusätzlich Gabionenkörbe in den Anschlussbereichen als Böschungssicherung eingebaut.

In Spitzenzeiten waren vier Facharbeiter im Einsatz – beim Brückenneubau vor über 110 Jahren waren es über 25 Männer gewesen.



Passgenau: Die einzelnen Mauersteine aus Sandstein werden mit Hand wieder an ihren angestammten Platz eingebaut. Sie waren deshalb zu Baubeginn genau markiert worden.

Nach Baubeginn Mitte Juni 2016 haben die Instandsetzungsspezialisten zunächst die Fahrbahndecke abgetragen und die Gewölbeüberschüttung mit Erdrich und Schotter bis zum Gewölberücken ausgeräumt. Zudem wurde das schadhafte, lose und verformte Mauerwerk aufgenommen, gereinigt und dann wieder neu aufgebaut. In teilweise mühevoller Handarbeit mussten dabei die verwitterten Steine ersetzt werden.

Auf dem freigelegten Gewölberücken wurden Unebenheiten ausgeglichen und eine Schutzschicht aufgetragen bevor dann lagenweise betoniert wurde. Den oberen Abschluss bildete eine durchgehende Fahrbahnplatte aus Stahlbeton. In

Ausbau L 75 zwischen Hoym und Ballenstedt – Ortsumgehung L 66 Quedlinburg

Schneller in den Harz

Die Infrastruktur im nördlichen Vorharzgebiet ist weiter verbessert worden. Vor Weihnachten sind gleich zwei Ausbaustrecken für den Verkehr freigegeben worden.

Wunderbar, wunderbar, die neue Straße ist nun da“, sangen die Kinder der Kita Hoym anlässlich der offiziellen Verkehrsfreigabe der Landesstraße 75 zwischen Hoym und Ballenstedt. Nach einer Bauzeit von nur 20 Monaten rollt der Verkehr wieder auf der wichtigen Verbindungsstrecke zwischen der Nordharz-Autobahn B 6n und den touristischen Zielen im Harz. „Durch die günstige Witterung während der Bauzeit und das gute Zusammenspiel aller Beteiligten konnten die Arbeiten hier fast ein halbes Jahr eher abgeschlossen werden als geplant“, sagte Sachsen-Anhalts Verkehrsminister Thomas Webel bei der Freigabe in Hoym. Sein besonderer Dank galt deshalb auch den am Bau beteiligten Mitarbeitern der Bickhardt Bau Niederlassung Sangerhausen.

Lobende Worte fand auch der Präsident der Landesstraßenbaubehörde Uwe Langkammer: Es sei eine qualitätsgerechte Leistung erbracht worden, die neben der kompletten Sanierung auch eine verbesserte Linienführung beinhalte.

Sachsen-Anhalt hat mehr als sechs Millionen Euro in die grundlegende Ertüchtigung



Im Zuge der neuen Ortsumgehung von Quedlinburg wurde bei Quarmbeck auch ein Bahnübergang der Harzer Schmalspurbahn angepasst.

der knapp acht Kilometer langen, vielbefahrenen Verbindungsstraße investiert. „Das ist gut angelegtes Geld“, sagte Minister Webel. Mit dem Ausbau der Strecke sei ein weiterer wichtiger B 6n-Zubringer bau- und verkehrstechnisch auf einen Stand gebracht worden, der auch künftigen Verkehrsanforderungen gerecht werde.

Gebaut wurde in zwei Abschnitten: Im ersten Bauabschnitt wurde die Ortsdurchfahrt von Hoym auf einer Länge von rund 570 Meter grundhaft ausgebaut sowie knapp 200 Meter freie Strecke in Richtung

Ballenstedt. Der zweite Bauabschnitt umfasste den Ausbau der rund 6,7 Kilometer langen Strecke bis nach Ballenstedt und von exakt 278 Metern der dortigen Ortsdurchfahrt bis zum Bahnübergang. Die Straße ist jetzt überall 7,50 Meter breit.

Im Zuge des Ausbaus der L 75 haben die Verkehrswegebauer auch die Kreuzungen mit Gemeinde-, Kreis- und Bundesstraße (B) 185 sowie sämtliche Nebenanlagen und die Straßenentwässerung erneuert. Knapp 14 Kilometer Entwässerungsmulden wurden angelegt.

Eine Besonderheit dieser Baumaßnahme:

Der teer- und pechhaltige Straßenausbau- stoff der alten Fahrbahn wurde wiederverwendet. Die alte Asphaltdecke wurde aufgenommen und vor Ort in einer stationären Mischanlage im Kaltmischverfahren unter Zugabe von hydraulischen Bindemitteln aufbereitet und als Tragschicht eingebaut.

Zwei Kreisverkehre

Nur wenige Kilometer Luftlinie entfernt haben die Mitarbeiter der Niederlassung Sangerhausen mit dem weiteren Ausbau der L 66 auch die Ortsumgehung Quedlinburg komplettiert. Zwei Tage vor Weihnachten erfolgte dort die Verkehrsfreigabe mit Minister Webel. Auf dem 2,4 Kilometer langen Streckenabschnitt haben die Verkehrswegebauer zwei Kreisverkehre hergestellt: Einer am westlichen Bauende, wo die Anbindung der Ortsumgehung an die L 92 erfolgt und ein zweiter im Bereich des Ortsteils Quarmbeck. Da dieser Streckenbereich in der Nähe einer ehemaligen Sowjet-Kaserne liegt, wurden zahlreiche Kampfmittel gefunden. Rund 700 Kilogramm Spreng- und Wurfgranaten sowie Munitionsreste und Waffenteile mussten fachgerecht borgen und entsorgt werden. Zudem wurde der Bahnübergang der Harzer Schmalspurbahn angepasst.

Mit der Fertigstellung dieses Streckenabschnitts gibt es nun eine gut ausgebauten Verbindungsstrecke zwischen der B 6n und dem Unterharz, die das Verkehrsaufkommen in Quedlinburg entlasten wird. Bickhardt Bau hatte auch bereits die ersten Abschnitte der Ortsumgehung hergestellt.



Läuft: Minister Webel testete die neue Strecke zwischen Hoym und Ballenstedt auf ihre Tauglichkeit fürs Fassrollen.

BEIM JUPITER TEMPELFUND IN HEDDERNHEIM

Archäologische Grabungen auf dem Erweiterungsgelände der Römerstadtschule

Innerstädtisches Bauen hat vor allem im Bereich des Straßen- und Tiefbaus so manche Überraschung parat: Versorgungsleitungen, die nicht in den Plänen verzeichnet sind, Belastungen des Bodens durch unsachgemäße Abfallentsorgung, Relikte aus dem Zweiten Weltkrieg wie Granatensplitter und sogar Fliegerbomben. Das sind die weniger schönen Dinge, die im Erdreich schlummern.



Die archäologische Grabungsstätte im Frankfurter Stadtteil Heddernheim: Stück für Stück wird der Boden in Handarbeit abgetragen. Das kleine Foto rechts unten zeigt einige der säuberlich archivierten Fundstücke.

Zu den schönen Überraschungen zählt allerdings das, was bei den vorbereitenden Arbeiten für die Erweiterung der Römerstadtschule im Frankfurter Stadtteil Heddernheim zum Vorschein kam. Doch der Reize nach. Unmittelbar nach dem Abtrag des Oberbodens übergaben die Mitarbeiter der Bickhardt Bau Niederlassung Rhein-Main die etwa 4.000 Quadratmeter große Baufläche an die Archäologen des Denkmalamtes der Stadt Frankfurt. Deren Annahme, dort auf Spuren der römischen

Siedlungsgeschichte stoßen zu können, bestätigte sich schnell. Die Frankfurter Stadtteile Heddernheim und Praunheim

Eine kleine Sensation aus der Sicht der Archäologen

befinden sich auf dem Gebiet der ehemaligen Römerstadt Nida. Doch es wurde aus archäologischer Sicht noch besser: Anhand der Mauerreste, Feuerstellen und Fundstücke wurde deutlich, dass die Grabungsstelle wesentlich bedeutsamer ist, als zunächst angenommen. „Wir haben einen Tempelbezirk mit mindestens fünf Tempeln freigelegt“, erklärte die Leiterin des Frankfurter Denkmalamtes Dr. Andrea Hampel während eines Ortstermins. Eine kleine Sensation. Anhand der gefundenen Weihgaben können die Archäologen einen Tempel dem Soldatengott Jupiter Dolichenus zuordnen. „In ganz Europa gibt es nach heutigem Stand nur etwa 20 Tempel, die ihm geweiht sind“, sagte Dr.

Andrea Hampel.

Zu den bedeutendsten Fundstücken, die das Team um den Leiter der Grabungstechnik, Rolf Skrypzak, in sorgsamer Detailarbeit mit Schaufel, Kelle, Messer und Handbesen bisher freigelegt haben und die schließlich Aufschluss über die Bedeutung des Grabungsortes gaben, gehören eine kleine Adlerfigur mit Blitzbündel und eine eiserne Tabula Ansata (eine recht-



Hintergrund Römerstadt Nida

Das Grundstück für die Erweiterung der Römerstadtschule liegt im Zentrum der ehemaligen römischen Provinzhauptstadt Nida, die sich in den heutigen Gemarkungen Heddernheim und Praunheim befand. Der Name der Siedlung ist vermutlich noch älteren Ursprungs und leitet sich vom Namen des benachbarten Flusses Nidda her.

Zunächst waren es römische Legionäre, die sich ab dem Jahr 70 nach Christus dort niederließen. Um 85 nach Christus wurde die Provinz Germania Superior gegründet und es entstand eine zivile Siedlung. Um 110 nach Christus wurde die Stadt Nida gegründet. Sie hatte bis zur Aufgabe der rechtsrheinischen Gebiete im Jahr 259/260 eine besondere Bedeutung als zentraler Handels- und Verwaltungsplatz.

eckige Inschriftentafel) mit der Inschrift „Jupiter Dolichenus“.

Nachdem die Archäologen die Fundstellen fein säuberlich freigelegt hatten, wurde deren Lage genauestens dokumentiert: Die Funde wurden fotografiert, kartographiert, gereinigt und dann dem Archäologischen Museum der Stadt Frankfurt übergeben.

„Wir haben für die Größe der Fläche hier verhältnismäßig wenig Fundstücke zu verzeichnen“, sagte Frau Dr. Hampel. Für die Leiterin des Frankfurter Denkmalamtes ist dies kein Makel, sondern ein weiteres Indiz dafür, dass es sich um einen Tempelbezirk und kein bewohntes Gebiet handelte. In einem Wohnbereich hätte man deutlich mehr Hinterlassenschaften in Form von Hausmüll wie zerbrochenem Geschirr und Speiseresten gefunden.

Grabungen bis Frühjahr

Und noch sind die Grabungen nicht abgeschlossen. Bis zum Frühjahr haben die Archäologen die Baustelle fest in ihrer Hand. Erst dann können die weiteren Tiefbauarbeiten für die Erweiterung der Römerstadtschule ausgeführt werden. Wer weiß, was das Grabungsteam in dieser Zeit noch so alles ans Tageslicht befördert?

JAV mit neuem Vorsitz

Annalena Sauer ist neue Vorsitzende der Jugend- und Auszubildendenvertretung (JAV). Das ergab die turnusmäßige Wahl Ende November des vergangenen Jahres. Als Stellvertreter wurde Dominik Schütrumpf gewählt.



Annalena Sauer



Dominik Schütrumpf



Alexander Huff

Ihnen zur Seite stehen Alexander Huff als Schriftführer sowie die beiden Beisitzer Julia Ziegenbein und Jens Nuhn. Wahlberechtigt waren alle Auszubildenden und Arbeitnehmer unter 25 Jahren.



Julia Ziegenbein



Jens Nuhn

Kontakt: jav-bb@bickhardt-bau.de



Insel und neue Decke für Schwalm-Strecke

Auf einer Länge von fünfeinhalb Kilometern hat Bickhardt Bau die Verkehrswegebauer hergestellt. In der Ortsdurchfahrt von Leimfeld wurde eine Verkehrsinsel aus Natursteinpflaster angelegt (Foto), die zur Verkehrsberuhigung beitragen soll. In der fünfmonatigen Bauzeit wurden zudem besonders schadhafte Teilbereiche grundhaft saniert. Die Arbeiten erfolgten unter halbseitiger Sperrung. Die wichtige Verkehrsachse zwischen Schwalmstadt und Homberg wurde zur Einbahnstraße. Rund 60.000

Quadratmeter Asphaltflächen haben die Verkehrswegebauer hergestellt. In der Ortsdurchfahrt von Leimfeld wurde eine Verkehrsinsel aus Natursteinpflaster angelegt (Foto), die zur Verkehrsberuhigung beitragen soll.

In Leimfeld wird zudem in Kürze ein Pilotprojekt gestartet: dreidimensionale Markierungen im Bereich der Ampelkreuzung sollen die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer erhöhen.

Abschied nach 33 Jahren

Bickhardt Bau-Vorstand Martin Geisendörfer ist in den Ruhestand gegangen

Mehr als 20 Jahre hat er die Geschicke der Kirchheimer Bickhardt Bau AG in vorderster Linie maßgeblich gestaltet, nun geht eine Ära zu Ende: Zum Jahresende 2016 ging Vorstandsmitglied Martin Geisendörfer in den Ruhestand.

Als ich vor fast 34 Jahren in das Unternehmen eingetreten bin, da hat Bickhardt Bau Hessenliga gespielt. Mittlerweile sind wir in der Champions-League. Ich bin froh und dankbar an diesen Aufstiegen mitgewirkt zu haben“, sagte ein sichtlich bewegter Martin Geisendörfer, als er sich Ende des Jahres während der großen Jahresabschlussfeier in Kirchheim von seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern verabschiedete. Nach über 20 Jahren Tätigkeit im Vorstand sei es nun an der Zeit etwas kürzer zu treten, meinte der Bauingenieur aus Fulda. Dass er nur kurze Zeit nach seinem Eintritt in das Unternehmen am ersten März 1983 von Bickhardt Bau-Gründer Peter Bickhardt mit dem Aufbau der Bickhardt Bau Niederlassung in Fulda betraut worden sei, habe er als großen Vertrauensbeweis empfunden. Als Teammanager sei es ihm gelungen, eine starke Mannschaft zusammenzustellen, aus der inzwischen auch die Niederlassung Rhein-Main in Frankfurt hervorgegangen ist.

Berufliche Highlights

Zu den Höhepunkten seiner beruflichen Karriere zählte der scheidende Bauingenieur den Aufbau der ersten Niederlassungen nach der Grenzöffnung in den neuen Bundesländern, die Gründung der Bickhardt Bau Projektentwicklung sowie die Querung des Thüringer Waldes. „Durch einen innovativen Sondervorschlag ist es uns gelungen, an sämtlichen Streckenabschnitten der Thüringer Wald-Autobahnen A 71 und A 73 mitzubauen. Wir haben damals das Konzept zur Aufbereitung der Ausbruchsmassen der großen Autobahntunnel entwickelt. Das Gestein wurde gleich an Ort und Stelle aufbereitet und als



Martin Geisendörfer war fast 34 Jahre bei Bickhardt Bau. Mehr als zwei Jahrzehnte davon war er als Vorstand maßgeblich für die positive Entwicklung der Unternehmensgruppe mitverantwortlich.

Frostschutzmaterial wieder eingebaut“, erinnerte Martin Geisendörfer.

Dass Martin Geisendörfer in seiner Abschiedsrede gleich mehrfach Bezüge zum Fußball herstellte und dafür typische Sprachbilder benutzte, liegt in der Natur des Bauingenieurs und Sportsmannes in Personalunion. Über die Region Fulda hinaus ist Martin Geisendörfer vor allem durch sein Engagement für den TSV Lehnerz bekannt. Auch dort sorgte er durch seinen Einsatz dafür, dass sich der Erfolg einstellte. Die erste Fussballmannschaft spielt mittlerweile in der Hessenliga.

Die nun vor ihm liegende Zeit des (Un-)

Ruhezustands wolle er nutzen, sich stärker um sein Hobby Fußball und eigene Immobilienprojekte zu kümmern.

Durch das planmäßige Ausscheiden von Martin Geisendörfer ergeben sich Veränderungen in der Unternehmensleitung der Bickhardt Bau AG. Der Vorstandsposten wurde durch eine erweiterte technische Geschäftsführung ersetzt, der Abteilungs- und Niederlassungsleiter angehören.

Belegschaft, Vorstand und Aktionäre der Bickhardt Bau AG sprechen Martin Geisendörfer ihren herzlichsten Dank für sein erfolgreiches Wirken aus.

Dual zum Ziel: Bauingenieur

Duales Studium mit viel Praxis – BBT setzt auf neues Studienangebot an der FH Erfurt

Seit Herbst 2015 gibt es an der Fachhochschule Erfurt die Studienrichtung Bauingenieurwesen Dual. Nach den ersten Semestern in der Bildungseinrichtung freuen sich die Studierenden nun auf ihre Praktika in den Unternehmen.

Annalisa Müller (2015) und Torsten Weiße (2016) sind die beiden „dualen Studenten“ bei Bickhardt Bau Thüringen, die an der Fachhochschule Erfurt das Bauingenieurwesen DUAL studieren. Ihre ersten Semester haben sie erfolgreich absolviert und freuen sich nun auf ihre Praktika im Unternehmen.

Die neue Studienrichtung Bauingenieurwesen Dual ergänzt die bewährten Bachelor- und Masterstudiengänge in der Fachrichtung Bauingenieurwesen. Sie ist eine Reaktion auf die derzeitige Arbeitsmarktsituation in der Bauwirtschaft. Aufgrund der anhaltend guten Wirtschaftslage auf dem Bausektor und des bestehenden

Ein Beitrag von Sebastian Gonnermann, selbst Absolvent eines dualen Studiums, Bauleiter und bei Bickhardt Bau Thüringen für die Betreuung der dualen Studenten zuständig.

Fachkräftemangels gelingt es den einzelnen Bauunternehmen, Ingenieurbüros und anderen Arbeitgebern in der Bauwirtschaft Thüringens nicht, ihren Personalbedarf kurzfristig zu decken. Über das duale Studium binden die Arbeitgeber die zukünftigen Absolventen bereits mit Beginn des Studiums an ihr Unternehmen und die Region.

Die Vorteile für beide Vertragspartner liegen auf der Hand. Die Unternehmen können sich langfristig ihren Personalbedarf sichern. Die jungen Studierenden erhalten während des gesamten Studiums eine Vergütung und haben nach dem Studium ihren Arbeitsplatz sicher.

Die neue Studienrichtung Bauingenieurwesen Dual zeichnet sich dadurch aus, dass die Ausbildung nicht nur an der Fachhochschule stattfindet: die einzelnen Praktika in den Semesterferien sind wich-



Duales Duo: Annalisa Müller und Torsten Weiße nutzen die Möglichkeit eines dualen Studiums in der Fachrichtung Bauingenieurwesen an der FH in Erfurt. Ihre Praxisphasen absolvieren sie direkt auf den Baustellen von Bickhardt Bau.

tiger Bestandteil der Ausbildung. Während dieser Praxisphasen durchlaufen die Studierenden verschiedene Abteilungen in den Unternehmen, so dass sie das erworbene Wissen und insbesondere das Verständnis der technischen Abläufe auf der Baustelle direkt einsetzen, reflektieren und nach dem Studium alsbald in den Arbeitsprozess integriert werden können.

Kürzere Einarbeitungszeit

In der deutlichen Verkürzung der Einarbeitungszeit sieht die Geschäftsführerin des Bauindustrieverbandes Hessen-Thüringen Bettina Haase einen entscheidenden Vorteil der dualen Ausbildung. Frau Haase war zusammen mit Mitgliedsbetrieben und dem BiW Bildungswerk BAU Hessen-Thüringen an der Entwicklung und Konzeption der neuen Studienrichtung maßgeblich beteiligt. In dieser gemeinsamen Entwicklungsphase wurde auch die Bedeutung des betriebswirtschaftlichen Denkens und Handelns sowie der Schlüsselqualifikationen wie Kommunikations-, Team- und Konfliktfähigkeit für erfolgreiche Führungskräfte in der Bauwirtschaft herausgestellt. Deshalb ergänzen entsprechende Seminare die fundierte technische Ausbildung der jungen Bauingenieure und machen damit eine weitere Besonderheit

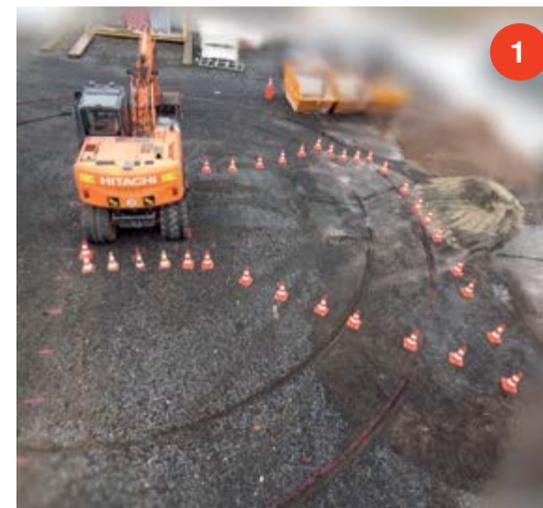
der Studienrichtung Bauingenieurwesen Dual an der Fachhochschule Erfurt aus.

Im Wintersemester 2015/16 haben insgesamt neun Studierende das duale Studium begonnen. Im Wintersemester 2016/17 sind es bereits 14 Studienanfänger und für das Wintersemester 2017/18 haben schon jetzt 22 Bauunternehmen und Ingenieurbüros der Region ihr Interesse angemeldet, bauinteressierte junge Menschen für das duale Studium Bauingenieurwesen an der Fachhochschule Erfurt einzustellen.

Selbstverständlich kann das Bauingenieurstudium an der Fachhochschule Erfurt auch wie bisher ganz klassisch in der bewährten Studienrichtung „Allgemeines Bauingenieurwesen“ aufgenommen werden, ohne Bindung an ein Unternehmen. Ein Zugang zum weiterführenden Masterabschluss ist für beide Studienangebote gegeben.

Bickhardt Bau Thüringen bietet jedes Jahr ein bis zwei Absolventen diese Möglichkeit des dualen Studiums an der FH Erfurt sowie an der Berufsakademie Glauchau.

www.bickhardt-bau-thueringen.de
www.fh-erfurt.de/bau
www.biwbau.de/studium/beng-bauingenieurwesen-und-praxis-dual-erfurt.html



Probe aufs Exempel: Foto 1 zeigt den toten Winkel eines standardmäßig ausgestatteten Mobilbaggers, in dem ein ganzes Fahrzeug verschwinden könnte. Durch den Anbau von zusätzlichen Spiegeln wird die Rundumsicht deutlich verbessert (Foto 2).

Umsicht ist (lebens-) wichtig

Wer sich einem standardmäßig ausgelieferten Bagger auf der linken Maschinenseite nähert, der lebt gefährlich, denn dieser Bereich ist für den Baugeräteführer kaum einsehbar. Wie groß diese Gefahr durch den so genannten toten Winkelbeurteilungen für Baumaschinen Aufschluss geben, die das Unternehmen mit Hilfe der Sicherheitsfachkräfte erstellt.

Wenn eine Baumaschine auf den Bauhof rollt, dann ist noch gar nicht sichergestellt, dass das werkneue Arbeitsgerät auch tatsächlich sicher ist. Dieses wird erst durch eine selbst erstellte Gefährdungsanalyse deutlich. Der unfallträchtigste Punkt dabei ist die Rundumsicht. Stichwort toter Winkel.

Wie groß dieser vom Geräteführer nicht einsehbare Bereich vor, neben und hinter seiner Maschine tatsächlich ist, hängt von der Konstruktion der Fahrerkabine mit seinen Fenstern, Spiegeln sowie Kameras ab. Die auf dem Bauhof von der externen Sicherheitsfachkraft und Personaltrainer Rainer Mirau ausgeführte Gefährdungsüberprüfung brachte Erkenntnisse, die Anhand der Fotodokumentation verdeutlicht werden.



Blick aus einer Fahrerkabine: Die Sicht ist deutlich eingeschränkt. Spiegel erweitern das Sichtfeld.

Das Foto 1 zeigt den toten Winkel eines werkneuen Mobilbaggers, wie er auf fast jeder Baustelle zu finden ist. Der für den Baumaschinenführer nicht einsehbare Bereich ist durch die rot-weißen Sicherheitskegel dargestellt. Nur mit der serienmäßigen Spiegelausstattung ausgerüstet, ist dieser Bereich so groß, dass ganze Fahrzeuge darin verschwinden können.

Durch den Anbau zusätzlicher Spiegel kann dieser Bereich (Foto 2) so weit minimiert werden, dass nur noch ein ganz kleiner Bereich direkt hinter der Baumaschine nicht einsehbar ist.

„Kleine Dinge, große Wirkung. Schon durch den Anbau eines speziell-gewölbten Zusatzspiegels können wir das Sichtfeld für unsere Baumaschinen deutlich verbessern. Das wichtigste ist jedoch, dass jeder Maschinist die Spiegel auf seine Bedürfnisse optimal einstellt. Dadurch gestalten wir unseren Arbeitsplatz sicherer“, erklärt der Leiter der maschinentechnischen Abteilung (MTA), Bernd Michel.

Der Gesetzgeber verpflichtet die Unternehmen Gefährdungsbeurteilungen für alle Arbeitsmittel vor einer Inbetriebnahme zu erstellen, um das Unfallrisiko im Vorfeld möglichst auszuschließen. Hiermit gestalten wir aktiv sichere Arbeitsplätze getreu unserem Leitsatz: „Wir wollen alle wieder gesund nach Hause kommen.“

Versprechen eingehalten. Titel verteidigt. Das Team Bickhardt Bau I konnte beim 17. Lollslauf im Oktober in Bad Hersfeld die gute Platzierung aus 2015 wiederholen und landete wieder auf einem ausgezeichneten dritten Platz. Auf die zehn Kilometer Strecke ging das gleiche Team wie im Vorjahr. Lutz Bauer, Michael Hess, Stefan Rehn, Benjamin Steinert und Mario Stiebing hielten nicht nur ihr Versprechen ein, wieder teilnehmen zu wollen, sondern brachten mit Holger Samann aus der Niederlassung Fulda noch einen weiteren Läufer an den Start. Mit einer Zeit von 44 Minuten und 23 Sekunden waren die Sechs wieder mal schnellstes Team aus der Region. Erstmals stellte Bickhardt Bau auch ein komplettes Frauenteam, das in der Endabrechnung einen guten sechsten Platz erreichte. Auf die zehn Kilometer Distanz gingen: Christin Battenberg, Julia Braun, Veselina Petrusheva, Kerstin Riedel und Kerstin Stiebing. Und auch Pensionär Heinrich Mausehund ging auf die Strecke. Er holte sich mit einer Zeit von 55 Minuten auf der Zehn-Kilometer-Distanz den vierten Platz in der Alterklasse M 65.



Es gibt viele Möglichkeiten, seinen Urlaub zu verbringen – eine der außergewöhnlichsten wählte unlängst unser Mitarbeiter Benjamin Röll aus der Niederlassung Fulda. Auf dem Gipfel von Afrikas höchstem Berg, dem Kilimandscharo, zeigte er auf das Bickhardt Bau Logo, das dort seit geraumer Zeit das Gipfelkreuz des 5895 Meter hoch gelegenen Uhuru Peaks ziert. Wenn das keine Corporate Identity ist. Während einer sechstägigen Trekking-Tour erklimmte der Jung-Ingenieur das Dach Afrikas. Für die körperlichen Strapazen – auf dem Kilimandscharo ist die Luft so dünn, dass nicht wenige die Gipfelbesteigung infolge der Höhenkrankheit abbrechen müssen – wurde der 29-Jährige nach eigenem Bekunden mit einer phänomenalen Aussicht und einem einmaligen Naturerlebnis belohnt.

„Das hier ist die Zukunft.“ meinten Jakob, Artur, Patrick und Kamil im Angesicht der Baumaschinen und Gerätschaften auf dem Kirchheimer Bauhof. Die vier Studenten einer Bautechnikerschule im Südosten Polens waren im September vier Wochen lang zu Gast in der Abteilung Brücken- und Ingenieurbau, wo sie von Dieter Eurich (links) und Hartmut Kath (Zweiter von rechts) betreut wurden. Um möglichst viel praktische Erfahrungen zu sammeln, waren die vier die meiste Zeit auf den Brückenbaustellen Eckbachtalbrücke und bei Stadtilm eingesetzt.



Bickhardt Bau ist eine echt coole Marke. Es ist schon etliche Jahre her, dass ein Bagger-Motiv eine Briefmarke der Deutschen Post zierte. Genau genommen hat es sogar über drei Jahrzehnte gedauert, bis jetzt für die Weihnachtspost an externe Empfänger eine kleine Bickhardt Bau-Sonderauflage mit einem Bagger-Baustellen-Motiv angefertigt wurde. Die individuelle Briefmarkengestaltung der Post hat es möglich gemacht.



Kraft aus der Natur

Harald Heidl ist Tiefladerfahrer und engagiert sich für den Natur- und Landschaftsschutz

Kirchheim, Cottbus, Bad Hersfeld, Hamburg – mit seinem orangefarbenen Bickhardt Bau-Tieflader ist Harald Heidl bundesweit unterwegs. Er bringt die Baumaschinen auf die Baustellen, holt sie für Wartungsarbeiten in die Werkstatt zurück, setzt sie zu anderen Bauprojekten um. Der 63-jährige Kirchheimer ist Kraftfahrer mit Leib und Seele.

Seit fast 40 Jahren sitzt er auf dem Bock, hat nach einer Ausbildung zum Schmied zunächst als Tank-Schweißer in der Schweiz, dann als Werkstattschlosser bei einer Spedition in Alsfeld gearbeitet. Dort entdeckte er sein Faible für das LKW-Fahren und kam schließlich zu Bickhardt Bau, wo er nun schon seit stolzen 39 Jahren beschäftigt ist und für die Versorgung der Baustellen sorgt.

Seit auch schon immerhin über zwei Jahrzehnten engagiert er sich im Naturschutz und der Landschaftspflege. „In der Natur kann ich so richtig entspannen. Hier kann ich richtig durchatmen und wieder Kraft tanken. Ich gehe am Montag genauso gut gelaunt an die Arbeit wie am Freitag“, sagt der 63-Jährige.



Mengshausen statt der Mittlere Westen der USA: Beim Blick auf die weiden Heckrinder wird das Engagement von Harald Heidl für den Natur- und Landschaftsschutz verständlich.

Menge Arbeit an. Zäune müssen kontrolliert und repariert, Schaufeln und Beobachtungsstand in Schuss gehalten werden. Im Sommer müssen Disteln gemäht werden und in langen und kalten Wintern muss zugefüttert werden.

Vielfältiges Engagement

Sein Engagement ist vielfältig. Harald Heidl ist gleich in einer ganzen Reihe von Vereinen aktiv: Er ist Zweiter Vorsitzender des NABU Bad Hersfeld, der Kirchheimer Ortsbeauftragte für den Staatlichen Vogelschutz, ist Mitglied in der Hessischen Gesellschaft für Ornithologie und Naturschutz (HGON) und im Arbeitskreis für heimische Orchideen (AHO). „Ich weiß manchmal auch gar nicht wie ich das alles unter einen Hut bekomme“, schmunzelt er.

Besonders ans Herz gewachsen ist ihm bei seinen vielfältigen Tätigkeiten in der Naturschutzarbeit eine Herde Heckrinder, die ganz-

jährig im etwa 15 Hektar großen Naturschutzgebiet Bruchwiesen zwischen Mengshausen und Kerspenhausen weidet. Heckrinder sind eine Rückzüchtung, die den ausgestorbenen Auerochsen sehr ähnlich sind. Die robusten Rinder tragen direkt zur Landschaftspflege bei. Ihre Dunghaufen ziehen zahlreiche Käfer und Insekten an, die wiederum Nahrung für seltene Vogelarten wie Rohrammer, Feldlerche, Kiebitze und Bekassinen sind. Die Artenvielfalt der Pflanzen hat zugenommen: „Heute finden sich schöne Schwertlilien, Igelkolben, Sumpfdotterblumen und Orchideen auf der Fläche“, erzählt Harald Heidl. Der Reiz hat seinen Preis: Über das Jahr fällt jede

nicht genug wäre setzt sich der 63-Jährige auch andernorts für den Natur- und Landschaftsschutz ein – ob es das Mähen der Kalkwiesen am Eisenberg, der Bau oder die Reparatur von Storchhorsten im Fuldatale oder das Aufhängen von Nistkästen im Bad Hersfelder Kurpark ist. Harald Heidl ist keiner, der die Arbeit scheut, das gilt sowohl für seinen Beruf als auch für sein ehrenamtliches Engagement. Von seiner Frau Roswitha erhält er dabei vollste Unterstützung: „Sie begleitet mich gerne zur Heckrinderherde und ist auch schon mal mitgefahren, wenn ich mit meinem Tieflader die Maschinen auf die Baustellen transportiert habe“.



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