

Ausgabe 02/2017

Blickpunkt

Magazin für Mitarbeiter und Freunde

bickhardt bau



Kaiserlei: Deutschlands größter
Kreisel wird umgebaut

Der Verkehr fließt über die neue
Muldebrücke in Dessau

Hochwasserschutz an der Elbe durch
Deichschlitzung

Park(t)raum an der A 9:
Tank- und Rastanlage Fürholzen

Bauen für die **Bahn** in Stuttgart,
Ulm, Schönau und Ruhland

Inhalt

- 06 Im Zeichen des Panda: Elbdeich-Rückbau im Lödderitzer Forst**
Nach der Fertigstellung des neuen Deiches bei Lödderitz kann die Schlitzung des Altdeiches beginnen: Die Mittlere Elbe erhält so mehr Überschwemmungsflächen für den Hochwasserfall. Es ist das größte Projekt dieser Art in Deutschland.
- 10 Fußgängertunnel und Brücke statt Bahnübergang**
Im Zuge des Streckenausbaus zwischen Erfurt und Eisenach wird der Haltepunkt Schönaue umgebaut: der Bahnübergang wird zurückgebaut und durch einen Fußgängertunnel und eine Straßenbrücke am Ortsrand ersetzt.
- 12 Ausbau des Eisenbahnknotens Ruhland**
Gleisanlagen, elektronische Stellwerktechnik, neue Bahnbrücken und barrierefreier Bahnhof – der umfassende Ausbau des Bahnknotens Ruhland ist in vollen Zügen.
- 15 Entsorgungslogistik für das Bahnbauprojekt Stuttgart 21**
Ende April wurde der 4.000te Zug mit Tunnelausbruchsmassen des S21-Projekts vom Stuttgarter Nordbahnhof aus auf die Reise geschickt. Für die Verladung sind Bickhardt Bau-Mitarbeiter zuständig.
- 17 Kaiserlei-Kreisel Offenbach: Neue Verkehrsführung für den Verkehrsknoten**
Der Kaiserlei-Kreisel ist der größte Kreisverkehr in der Bundesrepublik: Um das hohe Verkehrsaufkommen zu bewältigen, wird er in den nächsten drei Jahren komplett umgebaut.
- 20 Verkehr rollt wieder über die Muldebrücke in Dessau**
Die Friedensbrücke in Dessau ist Ende Juni für den Verkehr freigegeben worden. Derzeit erfolgt die Anbindung an die innerstädtische Verkehrsführung.
- 21 Wasser marsch an der Fischtreppe am Muldewehr in Dessau**
Eines der ungewöhnlichsten Bauprojekte in der Unternehmensgeschichte geht in die letzte Phase: Nach Flutung der Fischtreppe wird das Muldewehr halbseitig erhöht.
- 22 Mehr Brutto für Netto – neuer Supermarkt in Bad Langensalza**
Die Bickhardt Bau Projektentwicklung errichtet als Generalunternehmer einen neuen Netto-Markt mit einer Verkaufsfläche von über 1.000 Quadratmetern.
- 23 Ein Park(t)raum an der Autobahn 9 nördlich von München**
Drei Monate früher als geplant ist mit Fürholzen-Ost eine moderne, top ausgestattete Tank- und Raststätte für den Verkehr freigegeben worden.
- 26 S21 reicht bis Ulm: Der Hauptbahnhof wird für die Zukunft fit gemacht**
Mit dem Alabstiegstunnel erhält Ulm eine direkte Verbindung nach Stuttgart. Im Zuge des Bahngroßprojekts Stuttgart 21 wird auch der Ulmer Hauptbahnhof umgebaut.
- 27 Eine leistungsstarke Anbindung für den Verkehrsknoten Mosel**
Der Automobilstandort Mosel vor den Toren Zwickaus erhält einen neuen Verkehrsknoten an der Bundesstraße 175.
- 29 Ostsee-Feeling beim Tag der offenen Baustelle im ehemaligen Tagebau Cottbus-Nord**
10.000 Besucher nutzten die einmalige Gelegenheit beim Tag der offenen Baustelle die gigantischen Erdbewegungen im Zuge der Renaturierungsarbeiten zu beobachten.
- 30 Die Mitarbeiter im Mittelpunkt**
Berufseinstieg auf der einen Seite, Eintritt in den wohlverdienten Ruhestand auf der anderen, Momentaufnahmen aus dem Unternehmensalltag und darüber hinaus, dazu kommen wieder jede Menge Jubilare und Geburtstagskinder – Namen und Nachrichten aus der großen Bickhardt Bau-Familie.

Impressum

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

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

wer in den vergangenen Wochen durch die Lande gefahren ist, dem wird vor allem eines aufgefallen sein: Allerorten wird gebaut. Das ist gut so und die sichtbare Folge des schon vor geraumer Zeit begonnenen Investitionshochlauf für die Verkehrsinfrastruktur.

Bis 2018 werden die jährlichen Mittel um 40 Prozent gesteigert – auf dann 14 Milliarden Euro pro Jahr. Das ist absoluter Rekord und ein prägendes Signal der Zukunftsoffensive für Infrastruktur und Mobilität. Erstmals sind alle baureifen Straßenbauprojekte in Deutschland durchfinanziert. Auch der Deutschen Bahn stehen bis 2019 zusätzliche 28 Milliarden Euro für die Modernisierung der Schieneninfrastruktur zur Verfügung. Der neue Bundesverkehrswegeplan 2030 hat mit einem Volumen von 270 Milliarden Euro und über 1.000 Projekten zum ersten Mal eine zukunftsfähige realistische Finanzierungsperspektive. Der Systemwechsel von der steuerfinanzierten zur nutzerfinanzierten Infrastruktur ist eingeleitet und ermöglicht es durch seine feststehende finanzielle Grundausstattung, jedes Jahr dauerhaft und zweckgebunden in die deutsche Infrastruktur zu investieren. Dies zeigt eindrucksvoll, dass die Bauwirtschaft eine zukunftsfähige Branche mit ausgezeichneten Perspektiven ist. Die Rahmenbedingungen für die kommende Bau-Generation sind durchweg positiv.

Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, verehrte Leserinnen und Leser, die Aussichten sind sehr gut. Allerdings stehen wir der neuen Generation von öffentlich-privaten Partnerschaftsprojekten (ÖPP) weiterhin sehr kritisch gegenüber. In Ergänzung zum Investitionshochlauf sollen zusätzlich elf ÖPP-Großprojekte in einem finanziellen Rahmen von 15 Milliarden Euro realisiert werden. Die neuen Vertragsmuster beinhalten neben 600 Kilometer Autobahn

auch erstmalig den mehrspurigen Ausbau einiger Bundesstraßen. Dabei werden allerdings im Hinblick auf Ausschreibung, Finanzierungsmodalitäten, Projektgrößen und Laufzeiten Dimensionen erreicht, die von mittelständisch geprägten Unternehmen kaum bzw. nicht zu bewältigen sind.

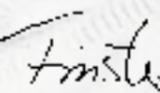
Einhergehend mit dem gestiegenen Bedarf an Bauleistungen ist die große Nachfrage nach Fachkräften. Es wird eine der großen Herausforderungen der kommenden Jahre sein, dem allgemeinen Fachkräftemangel entgegenzuwirken. Der Vorstand der Bickhardt Bau AG ist deshalb sehr erfreut, dass zum 1. August diesen Jahres wieder 33 junge Damen und Herren ihre Ausbildung oder ihr Duales Studium in unserem Hause begonnen haben. In unserer gesamten Unternehmensgruppe sind es sogar 45 junge Menschen, die bei uns ihren Weg ins Berufsleben beginnen. Wir wünschen allen einen guten Start!

Es sind ganz unterschiedliche Bauprojekte, die das Tagesgeschäft von Bickhardt Bau in diesen Wochen und Monaten prägen. Dies spiegelt sich in den zahlreichen Baustellenberichten wider, über die in der nun vorliegenden Ausgabe unseres Mitarbeiter- und Kundenmagazins Blickpunkt Bickhardt Bau in Wort und Bild berichtet wird. In unserem neuen Magazin stellen wir Ihnen diesmal die größte Deichschlitzung unseres Landes vor und präsentieren mit dem Umbau des Kaiserleikreisels das größte Infrastrukturprojekt der Stadt Offenbach. Darüber hinaus blicken wir auf einige Bahnbauprojekte wie den Umbau des Haltepunktes Schönaue, des Bahnhofes in Ulm und des Bahnknotens Ruhland sowie auf die Baustellenlogistik für Stuttgart 21. Weitere Berichte über das aktuelle Baugeschehen runden den Inhalt dieser Ausgabe ab. Und deshalb viel Spaß beim Lesen!

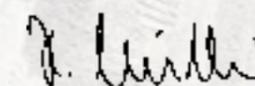
Herzliche Grüße,

Ihr Vorstand

Ralf Schär



Frank Finster



Horst Müller

Heimspiel

Umbau des Kirchheimer Dreiecks

Nur wenige Meter Luftlinie vom Hauptsitz in Kirchheim entfernt geht es rund: Bickhardt Bau ist mit einem weiteren Ausbauabschnitt des Kirchheimer Dreiecks beauftragt worden. Bereits im vergangenen Jahr hatte die Abteilung Brücken- und Ingenieurbau ein neues Bauwerk (im Vordergrund) hergestellt. Jetzt wird die neue Brücke über eine etwa 350 Meter lange Parallel-Fahrbahn angebunden, auf der die Fahrzeuge von der A 4 auf die A 7 in Richtung Norden geführt werden. Die frühere Trennung der Verkehrsströme in Richtung Nord und Süd soll den Verkehrsfluss erhöhen und Rückstaus vermeiden. Vor allem durch den Berufsverkehr ins Rhein-Main-Gebiet kommt es zum Wochenstart immer wieder zu Staus. Anfang Juli ent-

stand unsere Luftaufnahme. Es ist gut zu erkennen, dass die Verkehrswegebauer das Erdplanum inklusive streckenweiser Bodenverbesserung hergestellt haben. Am neuen Fahrbahnrand ist bereits die Entwässerung mitsamt der Einlaufschächte verlegt worden. Im Herbst soll bereits der Verkehr über die neue Parallelfahrbahn geführt werden, um so Baufreiheit für den Bau einer weiteren Brücke (auf der dann der Verkehr in Richtung Rhein-Main fließen soll) zu schaffen. Mit dem Umbau des Kirchheimer Dreiecks wird in den kommenden Jahren einer der verkehrsträchtigen Verkehrsknoten unseres Landes in mehreren Bauphasen in seiner Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit optimiert.

Deichschlitzung im Lödderitzer Forst

Größtes Naturschutzprojekt an der Mittleren Elbe

Im Zeichen

des Panda

Flüsse begradigen, Deiche erhöhen: So sah der Hochwasserschutz noch vor Jahrzehnten aus. Die Flutkatastrophen der jüngeren Vergangenheit haben zu einem Umdenken geführt. Den Flüssen wird nunmehr mehr Raum gegeben und zusätzliche Flächen als Retentionsräume angelegt. Nachdem der neue Deich bei Lödderitz fertiggestellt wurde, begann nun die Schlitzung des Altdeichs. Den Auftrag für den Rückbau haben die Mitarbeiter der Bickhardt Bau Niederlassung Sangerhausen erfolgreich eingeworben.

Startschuss für die größte Deichrückverlegung in Deutschland: Im Lödderitzer Forst, rund 20 Kilometer nördlich von Dessau, wurde Ende April mit dem Rückbau des Altdeichs begonnen. Dadurch erhält die Mittelelbe mehr Platz bei Hochwasser. Rund 600 Hektar zusätzliche Überschwemmungsflächen stehen in dem Gebiet zur Verfügung. Ein 2016 fertig gestellter, 7,3 Kilometer langer Neudeich schützt die umliegenden Ortschaften. Die Bundesumweltministerin Barabara Hendricks (SPD) war eigens aus Berlin angereist, um gemeinsam mit Sachsen-Anhalts Ministerpräsident Reiner Haseloff (CDU), Umweltministerin Claudia Dalbert (Grüne) und Vertretern des Projektträgers, der Umweltorganisation WWF, den offiziellen Spatenstich zu vollziehen.

„Mit diesem Projekt bringen wir unser Ziel, den Flüssen mehr Raum zu geben, ein gutes Stück voran“, sagte die Bundesumweltministerin. Die neu gewonnene Überflutungsfläche werde beim nächsten großen Hochwasser zu einer Absenkung des Wasserpegels führen. Nach Angaben der Landesregierung dürfte der Pegelstand zwischen Lödderitz und Aken im Fall eines neuen Hochwassers um bis zu 28 Zentimeter niedriger sein als bisher.

Mitarbeiter der Bickhardt Bau Niederlassung Sangerhausen werden den Altdeich nun in zehn Abschnitten schlitzen und Bereiche von 100 bis 650 Metern zurückbauen. Von dem rund 5.300 Meter langen Erdwall werden etwa 2.800 Meter stehen bleiben, die im Hochwasserfall auch vom Wild als Rettungsflächen genutzt werden könnten. ▶▶



1

- 1 Ganz schön hoch so ein Bagger: Schachtmeister Michael Seifert reicht Bundesumweltministerin Barbara Hendriks die Hand.
- 2 Blick auf den Altdeich, der zurückgebaut wird. Das erfolgt mit großem Gerät. Die Spaten waren nur für die Feierlichkeiten bestimmt.
- 3 Reges Interesse: Zum offiziellen Baubeginn kamen Politiker und interessierte Bürger an den Deich.
- 4 Der Panda ist das offizielle Wapentier vom WWF. Kein Wunder, dass ein Prachtexemplar beim Spatenstich anwesend war.



Prominente Besucher am Deich

König, Maus, Ministerin



Erst war es die Maus, dann das niederländische Königspaar Willem-Alexander und Maxima und nun kürzlich Bundesumweltministerin Barbara Hendriks – gleich eine ganze Reihe hochrangiger Besucher haben die verschiedenen Maßnahmen zum Hochwasserschutz an der Elbe bei Dessau in Augenschein genommen und sind dabei unweigerlich auf Bickhardt Bau gestoßen.



einmal mehr ihre Ausnahmestellung, wenn es um Erklärvideos für Jedermann geht.

Dass der Deichbau in den Niederlanden traditionell einen hohen Stellenwert genießt, ist schon durch die Topografie unseres Nachbarlandes begründet. Ohne Deiche wäre Holland in Not, da weite Teile des Landes unter Meeresspiegel liegen. Im Kornhaus bei Dessau, am ertüchtigten Gatter Bergdeich gelegen, trafen sich Anfang Februar Hochwasserschutzexperten aus Deutschland und den Niederlanden zu einer Fachtagung. Vorgestellt wurde dort unter anderem ein Hochwasserfrühwarnsystem, das ein holländisches Unternehmen gemeinsam mit deutschen Partnern entwickelt hat. Kein Wunder also, dass König Willem Alexander und seine Gattin Maxima während ihrer mehrtägigen Deutschlandreise einen Zwischenstopp vor den Toren der Bauhaus-Stadt Dessau einlegten.



Durch zahlreiche Bauaufträge haben sich vor allem die Mitarbeiter der Bickhardt Bau Niederlassung Sangerhausen eine Expertise in der Königsdisziplin des Erdbaus angeeignet. Vor allem im mittleren Bereich der Elbe zwischen Wittenberg und Schönebeck, der im Jahre 2013 besonders stark von der Hochwasserkatastrophe betroffen wurde, sind zahlreiche Bauprojekte zum Hochwasserschutz umgesetzt worden.



Wie wird eigentlich ein Deich gebaut? Dieser Frage ging die Maus aus der Sendung mit der Maus nach und schickte deshalb ein Filmteam zur Bickhardt Bau-Deichbaustelle am Lösseritzer Forst. An mehreren Drehtagen wurden über die gesamte Bauzeit verteilt die verschiedenen Phasen beim Deichneubau dokumentiert und anschließend in einem fast 30 minütigen Beitrag präsentiert. Mit dem Filmbeitrag über den Deichbau untermauerte die Maus

Vorerst jüngste prominente Besucherin auf einer der zahlreichen Deichbaustellen von Bickhardt Bau war Bundesumweltministerin Barbara Hendriks: Sie gab Mitte April den Startschuss für die Schlitzung des Altdeiches im Lösseritzer Forst (siehe Hauptbericht). Die Ministerin ließ es sich dabei nicht nehmen, selbst in den Bagger zu steigen, um mit dem Baggerlöffel ein großes Loch in den Altdeich zu graben.

Darüber hinaus müssen 8.250 Quadratmeter Spundbohlen gezogen werden, mit denen der Deich nach dem Hochwasser im Jahre 2001 verstärkt wurde.

Mit der Deichschlitzung geht ein fast 16 Jahre währendes Hochwasserschutzprojekt in seine Endphase. Beim Bau des neuen 7,3 Kilometer langen Deichs waren bereits die Erdbauspezialisten aus Sangerhausen in den Jahren 2013 bis 2016 an zwei Baulosen tätig. Zu ihrem aktuellen Auftrag gehört auch die Verfüllung und Rekultivierung der ehemaligen Bodenentnahmestellen sowie der Rückbau einiger Baustraßen.

Einsatzschwerpunkt der Bickhardt Bau Niederlassung SGH

Durch den Rückbau wird ein großer Teil des Auenwaldes wieder an den Überflutungszyklus der Mittleren Elbe angeschlossen. In dem fast 5.800 Hektar Abschnitt zwischen Dessau und der Saalemündung ist die Elbe als schiffbarer, aber nicht gravierend ausgebauter Fluss mit seiner einzigartigen und naturnahen Stromtalaue erhalten geblieben. Im Lösseritzer Forst befindet sich ein zentraler Teil des größten zusammenhängenden

Auenwaldkomplexes Mitteleuropas. Es ist ein national und international bedeutendes Brut-, Rast- und Durchzugsgebiet für zahlreiche Vogelarten. Daher sind der Schutz und die Wiederherstellung einer weitestgehend intakten, naturnahen und walddreichen Überflutungsaua als Lebensraum für die dort vorkommenden auentypischen Tier- und Pflanzenarten und ihre

Lebensgemeinschaften die übergreifenden Ziele des Projekts.

Bund finanziert Dreiviertel

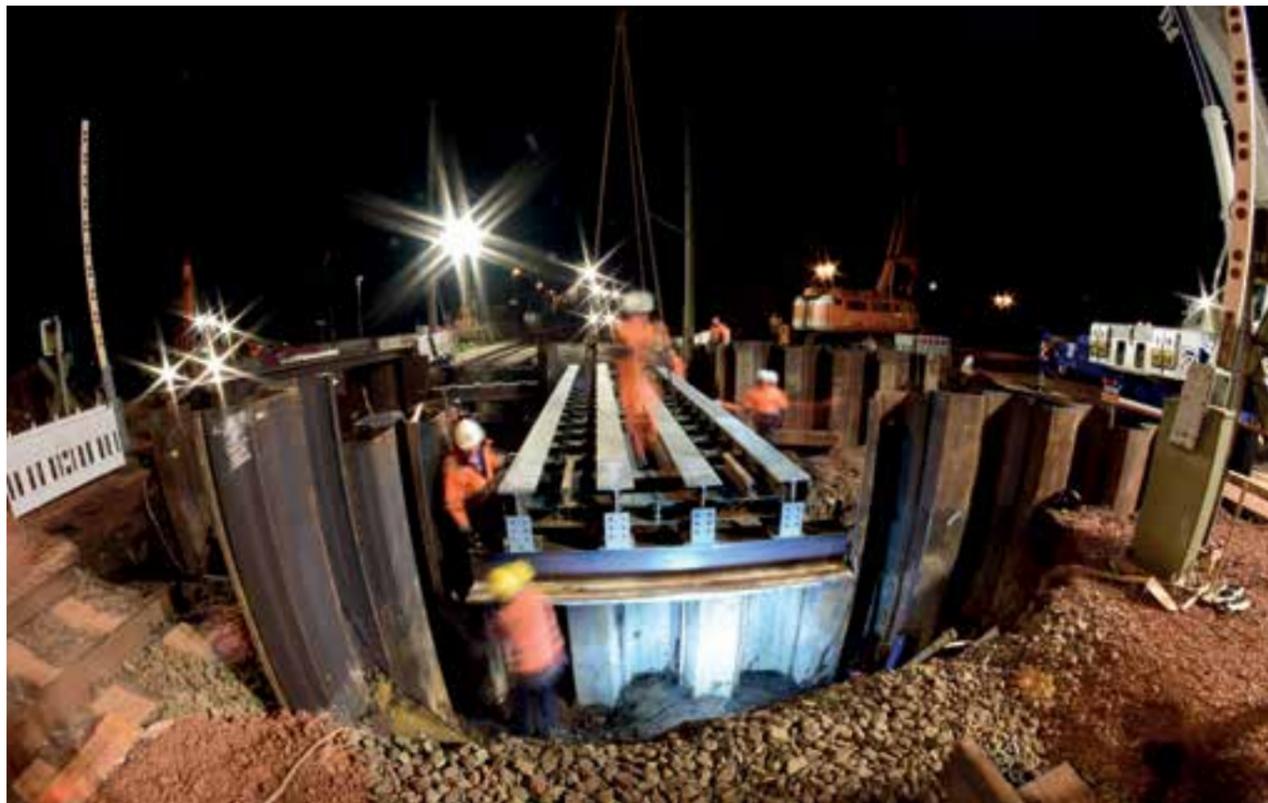
Die Maßnahme wird zu 75 Prozent vom Bundesumweltministerium finanziert. Aus dem Programm „chance.natur – Bundesförderung Naturschutz“ fließen 24,8



2



4



Fußgängertunnel statt Bahnübergang: Am Haltepunkt Schönau wurde in nächtlicher Sperrpause eine Behelfsbrücke eingehoben.



Der Straßenverkehr wird über eine neue Fahrbahn (links) parallel zur Bahnlinie und eine neue Brücke über die Gleise angebunden.

Aus für den letzten

Brücke, Fußgängertunnel und Lärmschutzwände für den Bahn-Haltepunkt Schönau



Fertigteil am Haken: Für die neue Straßenbrücke am Ortsrand wurden über 30 Meter lange Stahlträger eingehoben.

Die Bahn drückt aufs Tempo: Im Zuge des Neu- und Ausbaus des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8 zwischen Nürnberg und Berlin wird Erfurt zu einem wichtigen Bahnverkehrsknoten. Um komfortable Umstiegsmöglichkeiten und Taktzeiten zur Inbetriebnahme Ende 2017 zu ermöglichen, wird deshalb auch der Streckenabschnitt zwischen Erfurt und Eisenach ausgebaut.

Exakt 54 Kilometer liegen zwischen den Bahnhöfen in Erfurt und Eisenach. Über diese Strecke erfolgt die Anbindung nach Frankfurt/Main. Sie wird nach Abschluss aller Bauarbeiten mit bis zu 200 Stundenkilometern befahrbar sein. Bickhardt Bau ist in Arbeitsgemeinschaft mit Bickhardt Bau Thüringen mit dem Umbau des Haltepunktes Schönau bei Wutha-Farnroda an der Hörssel beauftragt worden.

Die Baumaßnahme gliedert sich in drei wesentliche Bereiche: In der Ortsmitte erfolgt der Rückbau eines Bahnübergangs, der durch eine Fußgängerunterführung ersetzt wird. Am Ortsrand wird ein Brückenneubau für den Fahrzeugverkehr hergestellt, der die kreuzungsfreie Querung der Bahnlinie ermöglicht. Da die

Bahnübergang

Erhöhung der Zuggeschwindigkeiten einen höheren Lärmpegel mit sich bringt, wird der Bau einer Lärmschutzwand notwendig. Diese wird auf der eigens angelegten Baustraße auf einer Länge von 1000 Metern parallel zum Gleis errichtet. Der Ausbau erfolgt in der Regel unter rollendem Rad.

Ausnahmen bilden da Sperrpausen wie vor Ostern, als die Mitarbeiter des Brücken- und Ingenieurbaus und des Spezialtiefbaus im Bereich des ehemaligen Bahnübergangs die Stahlträger einer Behelfsbrücke mit Hilfe eines Schwerlastkrans eingehoben haben. Zuvor waren die Bahnschienen durchtrennt, das Gleisbett teilweise ausgekoffert und Spundbohlen quer zum Schienenstrang gerammt worden. Diese Stahlträger wurden mit Gurtungen versteift und die Auflager für die Behelfsbrücken hergestellt. Anschließend wurden die Schienen wieder verschweißt und die Gleise wieder pünktlich für den Bahnverkehr freigegeben. Im Bereich der Behelfsbrücken wurde so Platz für den Bau des Fußgängertunnels geschaffen.

Das Tunnelbauwerk mit einer Länge von knapp fünfzehn Metern wird zunächst auf einer Verschubbahn außerhalb der Gleisbereiche hergestellt. Erst nach Fertigstellung der Betonarbeiten wird der Tun-

nel in die endgültige Lage unter die Behelfsbrücken eingeschoben. Anschließend werden die angrenzenden Trogbauwerke für die Treppenanlagen hergestellt.

Neue Verbindungsstraße

Mehrere hundert Meter weiter östlich errichten die Bickhardt Bau-Mitarbeiter eine Brücke über die Bahnlinie und einen parallel dazu verlaufenden Wirtschaftsweg. Das Bauwerk mit einer Stützweite

von 38 Metern wird im Norden über eine neue rund 700 Meter lange Verbindungsstraße an das Verkehrsnetz angebunden. Südlich der Bahn erfolgt die Anbindung an die L 3007 zwischen Wutha-Farnroda und Gotha über eine Linksabbiegerspur.

In einer zweiten Sperrpause über das Fronleichnam-Feiertags-Wochenende wurden die Fertigteile für die Brücke verlegt. Drei Träger – 31 Meter lang und 48 Tonnen schwer – wurden mit Hilfe eines 500 Tonnen-Schwerlastkrans eingehoben. Anschließend erfolgte die Herstellung des Brückenüberbaus.



Blick in die gespundete Baugrube: In diesem Bereich wird später der 15 Meter lange Fußgängertunnel eingeschoben.

Mit dem Rückbau des Übergangs Schönau wird der letzte Bahnübergang zwischen Eisenach und Erfurt geschlossen. Das ist die Voraussetzung dafür, dass die Strecke nun mit Tempo 200 befahren werden kann.



Der Umbau des Bahnknotenpunktes Ruhland schreitet fahrplanmäßig voran: Im Bereich der Rangiergleise wurden Weichen ausgetauscht und die technischen Voraussetzungen für die Elektronische Stellwerktechnik geschaffen (großes Foto links). Im Bahnhof wurden die Bahnsteige erneuert (Foto oben).

Umbau Bahnhof Ruhland: Brücken, Bahnsteige, Tunnel

Der Knoten wird ausgebaut

Ruhland, im südlichen Brandenburg an der Autobahn 14 zwischen Dresden und Cottbus gelegen, wird zu einem modernen Eisenbahnknotenpunkt ausgebaut. Dazu gehört neben der Ausstattung der Gleisanlagen mit der so genannten Elektronischen Stellwerktechnik (ESTW) auch der Bau von zwei neuen Eisenbahnbrücken sowie der barrierefreie Umbau des Bahnhofs.

Fahrplanmäßig schreitet der barrierefreie Umbau des Bahnhofs Ruhland voran. Ein neuer Fußgängertunnel führt inzwischen die Reisenden vom Bahnhofsvorplatz zu den Gleisen. Mitte Mai wurden dort noch die Aufzüge montiert, die Beleuchtung installiert und der Tunnel gestrichen. Begonnen hatte der Umbau im Sommer des vergangenen Jahres. In einer einwöchigen Sperrpause im Juli haben die Mitarbeiter der Arbeitsgemeinschaft Bickhardt Bau / Hartung Bau die tonnenschweren Betonsegmente für den neuen Fußgängertunnel gesetzt.

In nicht mal sieben Tagen haben sie zuerst Oberleitungen und Schienen zu-

rückgebaut und rund 2.500 Kubikmeter Boden ausgehoben, dann Fundamente hergestellt und insgesamt neun Betonrahmen in Position gebracht: Fünf im vorderen Bereich und vier im hinteren.

Die Betonteile wurden miteinander verbunden und mit einem flüssigen Spezialmörtel vergossen. Allerdings wurden die Bereiche, in denen sich die beiden Aufgänge zu den Gleisen 2/3 und 3/5 befinden, zunächst ausgespart. Nachdem die Betonsegmente abgedichtet und verfüllt wurden, stellten die Verkehrswegebauer den Gleiskörper mitsamt Schienen und Oberleitungen wieder her und gaben die Strecke pünktlich wieder für den Zugver-



Zum Umbau des Bahnknotenpunktes Ruhland gehörte auch der Bau eines Fußgängertunnels. Zunächst wurden Verbauten hergestellt und das Fundament hergestellt (Foto oben links). Die einzelnen Tunnelsegmente wurden eingehoben und miteinander verschweißt (oben rechts, unten links). Über eine lange Rampe gelangt man nun barrierefrei zu den Gleisen (unten rechts).



kehr frei. Anschließend haben die Ingenieurbauer die Schalungen für die neuen Aufgänge und Aufzugschächte gestellt, bewehrt und betoniert. Drei Monate früher als geplant konnte der neue Fußgängertunnel im Juli in Betrieb genommen werden.

Im Zuge des Bahnhofsumbaus werden auch die Bahnsteige modernisiert. Dafür wurden zunächst die Bahnsteige provisorisch in östlicher Richtung verlängert, damit an den westlichen Enden die alten Bahnsteige gesperrt, abgebrochen und neu aufgebaut werden können. Die beiden Mittelbahnsteige werden auf einer Länge von 140 Metern erneuert und auf 55 Zentimeter über Schienenoberkante erhöht. Sie werden barrierefrei mit einem Wege- und Blindenleitsystem ausgestattet. Die vorhandenen, denkmalgeschützten Bahnsteigdächer wurden teilweise saniert und auf 45 Meter verkürzt.

Zum Bauauftrag gehört auch der Neubau von zwei Eisenbahnbrücken über die Bernsdorfer Straße. Diese wurden nacheinander gebaut: Da die Bahnanbindung für den BASF-Industriestandort Schwarzheide über Ruhland erfolgt, musste immer eines der beiden Gleise befahrbar bleiben. Zudem wurde die Verkehrsführung in der Bernsdorfer Straße halbseitig aufrecht erhalten.

Die erste Brücke, auf der die Gleise der Strecke Ruhland – Hosena/Hoyerswerda

liegen, wurde bereits im vergangenen Jahr fertiggestellt. In einer Sperrpause Anfang Juni wurde dann der erste Stahlüberbau der zweiten Brücke eingehoben. Über diese Brücke führt die Strecke Ruhland – Senftenberg. Der Überbau wird bis Oktober fertiggestellt sein und zeitgleich mit der Inbetriebnahme des elektronischen Stellwerkes frei gegeben. Anschließend erfolgt die Erneuerung des zweiten Brückenüberbaus.

Im Oktober 2018 sollen die Züge rollen

Eisenbahnknoten Ruhland

Im Eisenbahnknoten Ruhland kreuzen sich die Bahnverbindungen aus Cottbus, Dresden, Leipzig, Hoyerswerda und Falkenberg (Elster). Der Abschnitt Ruhland ist Bestandteil der „Niederschlesischen Magistrale“, einer Teilstrecke der Fernverbindung zwischen Breslau/Wrocław in Polen und Magdeburg, die Häfen und Wirtschaftszentren in West- und Osteuropa miteinander verbindet.

können. Dann ist auch der Straßenausbau mit Absenkung der Fahrbahn abgeschlossen. Die lichte Höhe beträgt dann 4,50 Meter. Bis dahin wird es durch die halbseitige Verkehrsführung mit Ampelregelung weiterhin zu Beeinträchtigungen im Straßenverkehr auf der Bernsdorfer Straße kommen.

Hubschraubereinsatz

Sämtliche Sperrpausen wurden zudem von den Gleisbauern genutzt, um den Rangierbahnhof mit der elektronischen Steuerungstechnik auszurüsten. Insgesamt zwölf Weichen wurden bei der Gelegenheit erneuert. Zudem wurde ein zusätzliches Gleis für die bessere Anbindung des BASF-Werks Schwarzheide verlegt. Wegen der engen zeitlichen Vorgaben und der beengten Verhältnisse wurden in der Sperrpause im April mit einem Hubschrauber 35 Signalmaste von einem Lagerplatz in der Nähe eingeflogen und aufgestellt.

Nach Abschluss der Modernisierungsarbeiten sind dann beispielsweise höhere Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten im Bahnhof Ruhland möglich. Damit werden auch die technischen Voraussetzungen geschaffen, um das Angebot und die Qualität des Schienenpersonennahverkehrs zu verbessern.



Alles in die Büchse

Entsorgungslogistik Stuttgart 21 Baustellen

Halbzeit beim aktuell größten Bahn-Infrastrukturprojekt des Landes: Ende April wurde der 4.000te Zug mit Tunnel-Ausbruchsmassen des Stuttgart 21 Projekts von der C2-Fläche am Nordbahnhof auf die Reise geschickt. Für die Verladung vor Ort sind Bickhardt Bau-Mitarbeiter zuständig.

Über 4 Millionen Tonnen Bodenaushub sind damit aus dem Stuttgarter Talkessel abtransportiert worden: Es dient unter anderem bei der Landesgartenschau in Lahr zur Modellierung des Geländes. Zuständig für die Verladung des Materials in die Wechselcontainer sind die Mitarbeiter von Bickhardt Bau. Jeweils 26 Tonnen passen in die markanten gelben Büchsen, die dann mit einem so genannten Reachstacker, einem Container-Stapler, von den LKW auf die Bahn gehoben werden. Mit 40 gefüllten Büchsen und etwas mehr als 1.000 Tonnen wird dann der Zug auf seine Reise geschickt. In Spitzenzeiten haben die Mitarbeiter schon zehn Züge an einem Tag beladen.

Die C2-Fläche der zentralen Baustellenlogistik am Stuttgarter Nordbahnhof: Zwei Ladebagger füllen die Wechselcontainer auf LKW mit den Ausbruchsmassen aus den Tunnelbaustellen (oben). Aus der Luft sind die einzelnen Boxen für die unterschiedlichen Böden gut zu erkennen (Foto: www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de)





Ein Reachstacker hebt die gefüllten Wechselcontainer auf die Waggons der bereitstehenden Züge (Foto oben links). Wall of Blech: Die leeren Büchsen stehen fein säuberlich gestapelt an der Bahnverladung und werden dann auf LKW gehoben und zu den Ladebaggern transportiert (links). Ende April wurde der 4.000te Zug vom Stuttgarter Nordbahnhof auf die Reise geschickt (unten links, Foto: www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de). Blick auf die Wiegeeinheiten der Ladegeräte: Per Knopfdruck wird das Gewicht im Löffel bzw. in der Schaufel registriert (unten rechts).



Auf der östlichen Seite des Stuttgarter Hauptbahnhofs gelangt der Bodenaushub über eine Förderanlage vom Tunnel Filderstadt in eine große Box, in der ein Bickhardt Bau-Bagger das Material in die Büchsen der wartenden LKW lädt. Über eine Baustraße, die zu Beginn des S21-Großprojektes von Bickhardt Bau auf nicht mehr benötigten Gleisflächen angelegt worden ist und zum Teil aus Gründen des Lärmschutzes eingehaust wurde, bringen die Lastwagen die Wechselcontainer direkt zur Verladung am Zug. So wird das ohnehin schon stark befahrene Straßennetz in der Landeshauptstadt nicht noch zusätzlich durch die Baumaßnahme belastet.

Die Ausbruchsmassen aus den Tunneln Bad Cannstadt und Feuerbach wer-

den zunächst je nach Beprobung und Bodenklasse in verschiedenen Boxen auf der C2-Fläche zwischengelagert und dann umgeschlagen. Auch dort sind Bickhardt Bau-Maschinen im Einsatz, die die LKW mit den Wechselcontainern befüllen. Jede

C2-Fläche: Umschlagplatz an der Boxengasse

einzelne Büchse wird mit rund 26 Tonnen beladen. Damit die Gewichte optimal eingehalten werden, sind die Bagger und Radlader mit mobilen Wiegeeinheiten vom Typ Trimble Loadrite X2350 und L2180 ausgestattet.

Die Umwandlung des bislang bestehenden Stuttgarter Kopfbahnhofes in einen leistungsfähigen unterirdischen Durchgangsbahnhof ist das Herzstück des Bahnprojektes Stuttgart – Ulm. Es umfasst die Neuordnung des Stuttgarter Bahnknotens mit vier neuen Bahnhöfen und rund 57 Kilometern neuer Strecke. Dabei fallen insgesamt rund 8 Millionen Tonnen Ausbruchsmassen an, die dann mit Zügen ab dem Nordbahnhof zu verschiedenen Zielbahnhöfen gebracht werden. Dort werden sie auf LKW gehoben und zu verschiedenen Deponien transportiert.

Die geleerten Wechselcontainer werden dann wieder auf gleichem Wege nach Stuttgart zurück gebracht, wo sie wieder befüllt werden.



Der Kreislauf ist in die Jahre gekommen



Foto aus alten Tagen: Der Kaiserleikreis kurz nach seiner Fertigstellung in den 60iger Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Im Hintergrund ist die Main-Brücke zu erkennen, die Autobahn war zu dem Zeitpunkt noch nicht fertiggestellt. Und noch einen gravierenden Unterschied zur heutigen Situation gibt es: So wenig Verkehr wie auf dieser historischen Aufnahme gibt es heutzutage noch nicht einmal zu nachtschlafender Zeit. (Foto: Stadt Offenbach)

Der Kaiserleikreis in Offenbach ist der größte Kreisverkehr in der Bundesrepublik. Doch die Verkehrsführung ist nicht mehr zeitgemäß und kann das hohe Verkehrsaufkommen nicht bewältigen. Der Unfallschwerpunkt wird deshalb in den nächsten Jahren verkleinert und durch Ampelkreuzungen ersetzt. Der Umbau erfolgt unter laufendem Verkehr. In der Bauausführung ist Bickhardt Bau als Komplettanbieter gefragt.

Das Rund hat einen Durchmesser von 250 Metern und wurde einst als größter Kreislauf Europas gefeiert. Doch nun wird der Kaiserlei-Kreislauf deutlich verkleinert und durch vier Ampelkreuzungen ersetzt, die Zu- und Abfahrten der Autobahn 661 werden erneuert, überregionale Verkehrsströme werden vom regionalen Stadtverkehr getrennt – so lässt sich das nach dem S-Bahn-Bau größte Verkehrsinfrastrukturprojekt in der Geschichte Offenbachs skizzieren.

Der Kaiserlei-Kreislauf ist „eines der

größten Nadelöhere in Deutschland“ mit besonders hohem Unfallaufkommen. Durch die Umgestaltung werde eine wichtige Drehscheibe für den Verkehr optimiert und sicherer gemacht, betonte Staatssekretär Rainer Bomba vom Bundesverkehrsministerium während des offiziellen Spatenstichs im Frühjahr.

70.000 Fahrzeuge passieren den Verkehrsknoten täglich, Experten rechnen zudem in den nächsten Jahren mit einem Anstieg auf 80.000 Fahrzeuge. Daher sei es dringend notwendig, die 1965 geschaffene Verkehrssituation an die veränderten Verkehrsströme anzupassen, erläuterte

der hessische Verkehrsminister Tarek Al-Wazir. Der Kaiserlei-Kreislauf ist mit seiner Größe, den vielen Auf- und Abfahrten und der Zweispurigkeit nicht mehr den Anforderungen gewachsen. Deswegen werden durch die Neuordnung Autobahnverkehr und regionaler Verkehr voneinander getrennt. Radfahrer werden aus den bis-

Autobahn und regionaler Verkehr werden getrennt

herigen Unterführungen ans Licht geholt und sichtbar gemacht. Auch für Fußgänger wird die Verbindung durch eigene Wege sicherer und komfortabler“, betonte der Minister.

Für den Offenbacher Oberbürgermeister Horst Schneider ist der Umbau des Kaiserleis ein Vorzeigeprojekt der kommunalen Zusammenarbeit zwischen Frankfurt und Offenbach: „Schon ab Ende diesen Jahres wird eine schnelle und direkte Stra-

Benverbindung unsere beiden Städte verbinden. Die nun beginnenden Bauarbeiten sind somit auch ein sehr wichtiger Impuls für die Neupositionierung des Kaiserleis als hochwertiger Gewerbestandort. Offenbach gewinnt zusätzlich Gewerbeflächen in erstklassiger Lage“, betonte der Oberbürgermeister im Frühjahr.

Neue Strecke erkennbar

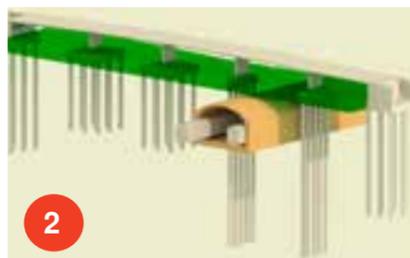
Seit dem ersten Spatenstich hat sich die Verkehrssituation am Kaiserlei deutlich verändert. Im nördlichen Bereich des Kreisels ist bereits die neue Streckenführung erkennbar: Teilbereiche des neuen, deutlich kleineren Kreisels sind asphaltiert worden. In einem langen Bogen geht es über die Innenfläche des großen Kreisels unter der Autobahn hindurch, die in diesem Bereich als Brücke geführt wird. Auf beiden Seiten der Hochbrücke schließen die neuen Anschlussrampen an, über die die Fahrzeuge dann auf die Autobahn gelangen bzw. heruntergeführt werden. Um diese Rampen herstellen zu können, mussten zunächst die beiden südlichen Autobahnzu- und -abfahrten provisorisch umverlegt werden.

Die neue Anbindung an die Autobahn gilt aus fachlicher Sicht als ingenieurtechnisch höchst anspruchsvoll, denn die je-

Autobahn und regionaler Verkehr werden getrennt

weils 130 Meter langen Rampenbauwerke werden auf Pfählen gegründet. Dafür rücken die Spezialisten vom Bickhardt Bau-Spezialtiefbau an, die mit ihrem großen Drehbohrgerät vom Typ Liebherr 36-410 Bohrpfähle mit einem Durchmesser von DN 1.200 in einer Gesamtlänge von 3.500 Metern herstellen. Aufgrund der geringen Tragfähigkeit des Untergrunds werden die Pfähle bis zu 42 Meter tief in den Untergrund eingebracht. Insgesamt werden 120 Bohrpfähle in den Boden versenkt. Nicht nur die geringe Tragfähigkeit und die Nähe zu der Autobahn, sondern vor allem der sich zwei Meter unter der Oberfläche befindliche S-Bahn-Tunnel sorgt dafür, dass die Bohrungen technisch höchst anspruchsvoll sind.

Die Überquerung des S-Bahn-Tunnels erfordert eine spezielle Gründungsmethode: Die Bohrpfähle für die Bauwerks Pfeiler



2



1



3



4

sind nicht wie im nördlichen Teil quadratisch angeordnet, sondern parallel zum Tunnel gestellt. 22 spezielle Hülspfähle mit besonderer Armierung sorgen entlang des Bahntunnels für die nötige Stabilität. Sie werden rund 38 Meter tief im Boden verankert. Jeder Pfahl hat einen Durchmesser von 1,20 Meter. Gute sechs Wochen sind im Bauzeitenplan für diese Arbeiten vorgesehen.

Der innerörtliche Verkehr zwischen Frankfurt und Offenbach wird zukünftig über die Kaiserleipromenade direkt in die Berliner Straße geführt. Die neue Querspange, die am westlichen Stadtrand südlich verschwenkt wird, ist bereits durch das Erdplanum deutlich sichtbar. Die neue Verbindung ist 450 Meter lang und wird vierspurig ausgebaut. 6.000 Quadratmeter Asphaltoberfläche werden in dem Bereich hergestellt.

Die Gesamtkosten der Maßnahme belaufen sich auf insgesamt 37,3 Millionen Euro. Fast 9 Millionen Euro trägt der Bund; das Land Hessen steuert 15,6 Millionen Euro bei, um die Städte Frankfurt und Offenbach zu unterstützen. In den nächsten drei Jahren werden die Mitarbeiter der Bickhardt Bau Niederlassung Rhein/Main knapp 40.000 Quadratmeter Asphaltflächen zurückbauen, 41.000 Quadratmeter neue Straßenflächen, 11.200 Quadratmeter Fußwege und 5.700 Quadratmeter Radwege herstellen sowie 2.400 Meter Entwässerungs- und 1.600 Meter Sinkkastenleitungen verlegen. Unterstützt werden sie dabei nicht nur von ihren Kollegen aus der Abteilung Spezialtiefbau, die für die Gründung der Bauwerke verantwortlich sind, sondern auch von den Mitarbeitern des Brücken- und Ingenieurbaus, die zwei fünffeldrige Brückenbauwerke herstellen, die als Auf- und Abfahrtsrampen zur Autobahn dienen.

1 Aus groß mach klein: Die neue Streckenführung des deutlich verkleinerten Kaiserlei-Kreisels ist durch die frisch asphaltierte Umfahrung schon deutlich sichtbar. (Foto: Stadt Offenbach / Georg-Foto).

2 Schematische Darstellung der Gründung mit den Hülspfählen im Bereich des S-Bahn-Tunnels.

3 Blick Richtung Westen auf die neue Querspange für die innerstädtische Verkehrsanbindung.

4 Das große Bohrgerät im Einsatz für die Gründung der Zufahrtsrampen.



Der Verkehr rollt

Muldebrücke in Dessau: Für den Verkehr freigegeben – Neues Entree für die Bauhaus-Stadt

Dessaus neues Entree: Die neue Friedensbrücke über die Mulde ist Ende Juni für den Verkehr frei gegeben worden. Die Anbindung an die innerstädtische Verkehrsführung folgt jetzt.

Der Verkehr rollt auf der neuen Muldebrücke in Dessau. Das 84 Meter lange Bauwerk wurde Ende Juni für den Verkehr frei gegeben. Die Arbeiten in den Anschlussbereichen dauern noch an.

„Eine leistungsfähige und moderne Verkehrsinfrastruktur ist für jeden Wirtschaftsstandort von zentraler Bedeutung“, sagte Sachsen-Anhalts Verkehrsminister Thomas Webel. Brücken seien dabei besonders neuralgische Punkte, betonte er während der feierlichen Verkehrsfreigabe, an der auch zahlreiche interessierte Bürgerinnen und Bürger teilgenommen haben. Das neue Bauwerk gewährleistet einen flüssigen und sicheren Verkehr durch Dessau-Roßlau bis zur Autobahn 9 und binde dabei alle Stadtteile optimal an das überregionale Verkehrsnetz an.



Sachsen-Anhalts Ministerpräsident Rainer Haseloff sprach denn auch von einem guten Tag für Dessau. Dessaus Oberbürgermeister Peter Kuras hatte zu Beginn der feierlichen Verkehrsfreigabe die größte Baumaßnahme der Stadt Dessau detailliert vorgestellt.

Für den Ersatzneubau haben die Mitarbeiter von Bickhardt Bau 15.000 Kubikmeter Boden bewegt, 950 laufende Meter Stahlbeton Bohrpfähle mit Durchmessern von DN 1.200 hergestellt, 3.500 Kubikmeter Unterwasserbeton und 4.000 Kubikmeter Stahlbeton verbaut. Der Überbau besteht aus einer 500 Tonnen schweren Stahlkonstruktion. 5.000 Quadratmeter Geh- und Radwege haben die Verkehrswegebauer hergestellt. Die asphaltierte Fläche beträgt rund 8.000 Quadratme-

ter. Die neue Friedensbrücke liegt etwa 1,40 Meter höher als das alte Bauwerk. Dadurch erhöht sich der Durchflussquerschnitt der Mulde und sorgt so im Hochwasserfall dafür, dass sich das Wasser nicht zu sehr zurückstaut.

Das Land Sachsen-Anhalt hat nach den Worten des Ministerpräsidenten rund elf Millionen Euro Fördermittel für den Neubau der Brücke bereitgestellt. Es ist knapp die Hälfte der Gesamtbaukosten. Bei einer Sonderprüfung im Jahr 2011 wurden gravierende Mängel am Vorgängerbauwerk festgestellt, weshalb dessen Instandsetzung nicht wirtschaftlich gewesen wäre und ein Ersatz dringend notwendig wurde.

Im Zuge der Baumaßnahme wurden auch mehr als vierhundert Meter der sich direkt anschließenden B 185 erneuert. Im Bereich der Wasserstadt wurde unter anderem ein Kreisverkehr errichtet. Auf der anderen Mulde-Seite werden die Anschlussbereiche an das vorhandene Straßennetz im Bereich des Friederikenplatz jetzt hergestellt. Für den Brückenneubau war zunächst eine Umfahrgestrecke mit einer Behelfsbrücke hergestellt worden, die nun wieder zurückgebaut werden muss.

Fische wandern wieder

Fischtreppe an der Muldebrücke Dessau wurde geflutet – Muldewehr wird halbseitig erhöht

Es ist sicher eines der ungewöhnlichsten Bauwerke in der über viereinhalb Jahrzehnte währenden Unternehmensgeschichte von Bickhardt Bau: Die Fischtreppe am Muldewehr in Dessau ist im Mai geflutet worden.

Die Lachse und Störe ziehen zum Laichen die Flüsse hinauf. In der Mulde bei Dessau blieben sie bis zum Frühsommer diesen Jahres vor dem Stadtwehr hängen – der Höhenunterschied von etwa zwei Metern war selbst für die agilen Schwimmer unüberwindbar. Abhilfe schafft die neue Fischaufstiegsanlage, die in nicht einmal zweijähriger Bauzeit – praktisch als Umleitung – neben dem Muldewehr errichtet worden ist. Die Mitarbeiter der Niederlassung Sangerhausen und der Abteilung Spezialtiefbau haben das rund 250 Meter lange Fließgerinne sorgsam aus Wasserbausteinen hergestellt.

Zunächst aber wurde das Baufeld mit großem Aufwand nach Kampfmitteln un-

tersucht – 25.000 laufende Meter Sondierungsbohrungen sind erfolgt – und freigegeben. Anschließend haben die Spezialtiefbauer beidseitig rund 800 Tonnen Spundwände in den Boden gerammt und so gewissermaßen die Umrandung für das neue Bauwerk geschaffen. Zur Wasserhaltung wurden zudem 28 Brunnen gebohrt. Anschließend wurde das Gerinne modelliert: 20.000 Kubikmeter Boden wurden ausgehoben und durch 15.000 Tonnen Wasserbausteine ersetzt. Etwa alle zehn Meter wurden besonders große Störsteine gesetzt, die die Fließgeschwindigkeit der Muldeumleitung deutlich herabsetzen

sollen. Aale, Lachse und Störe finden in ihrem Schatten Schutz und können so den Höhenunterschied von mehr als zwei Metern bewältigen.

Zwischen drei und sechs Kubikmeter Wasser fließen in der Sekunde an der Fischtreppe durch. Damit dies nicht zu einem Absinken des Wasserspiegels oberhalb des rund 70 Meter breiten Muldewehrs führt, muss das Bauwerk auf der halben Breite um zehn Zentimeter erhöht werden. Die Bickhardt Bau-Mitarbeiter haben deshalb einen etwa zehn Meter breiten Damm aufgeschüttet und eine Spundwand gerammt. So ist das



Wehr zugänglich und die eigentliche Erhöhung kann mittels speziell angefertigter Stahlsegmente erfolgen. Diese werden eingedübelt und auf dem Wehrrücken befestigt. Bis Ende Oktober sollen auch die Arbeiten abgeschlossen werden und eines der ungewöhnlichsten Bauvorhaben der Unternehmensgeschichte ist dann Geschichte.

Das neue Entree des Netto-Supermarkts in Bad Langensalza. Über dem freundlich hellen Eingangsbereich aus Glas-Elementen thronte zum Zeitpunkt der Aufnahme noch der Richtbaum.



Projektentwicklung: Neubau und Erweiterung eines Supermarkt in Bad Langensalza

Mehr Brutto für Netto

Gleicher Ort, gleiches Angebot aber ein großzügigeres, modernes Ambiente: Der Netto-Markt an der Tonnaer Straße in Bad Langensalza wird zurzeit umgebaut und erweitert. Genau genommen erfolgte zunächst der Abriss des alten, schon etwas in die Jahre gekommenen Marktes an gleicher Stelle. Vor allem der Standort auf dem Gelände erwies

sich aufgrund fehlender Sichtbeziehung zur Hauptstraße als nicht optimal. Dieses wird nun durch den Neubau korrigiert. Der Markt rückt näher an die Straße, die Parkmöglichkeiten dafür an die Seite des Grundstückes. Der zusätzliche Platzbedarf wurde durch die Einbeziehung eines benachbarten Grundstückes gedeckt.

Als Generalunternehmer ist die Bickhardt Bau Projektentwicklung für die schlüsselfertige Abwicklung der Baumaß-

nahme federführend. Nach dem Abriss der alten Liegenschaft erfolgte im April die Beräumung des Grundstückes mit anschließender Herstellung des Planums und Verlegung der Entwässerungs- und Versorgungsleitungen. Die Bodenplatte wurde im Juni betoniert und bereits Ende Juli wurden die ersten Dachbinder auf die inzwischen fertig gemauerten Wände gehoben.

Regionale Nahversorgung

Mit einer Grundfläche von 1.583 Quadratmetern steht in dem neuen Markt nun eine deutlich größere Verkaufsfläche von 1.028 Quadratmetern als bisher zur Verfügung. Denn neben Verkaufsflächen werden zudem noch etliche Lagerflächen, Kühlräume sowie die Wirtschafts- und Haustechnikräume benötigt. Durch den ambitionierten Bauzeitenplan kann der Markt im Oktober wieder seine Pforten und die Lücke in der regionalen Nahversorgung schließen.

Gute Raumaufteilung: Neben einem 1.000 Quadratmeter großen Verkaufsraum verfügt das neue Marktgebäude auch über Lager-, Kühl- und Haustechnikräume, die nach modernsten Gesichtspunkten geplant wurden.



Groß, modern, Top-Ausstattung: Tank- und Rastanlage Fürholzen-Ost unter Verkehr

EIN PARK(T)RAUM

Mehr Stellplätze für LKW und PKW an der Autobahn 9 vor den Toren der bayrischen Landeshauptstadt München: Vier Monate früher als geplant wurde Ende Mai 2017 die erweiterte und komplett neu gestaltete Rastanlage Fürholzen-Ost wieder für den Verkehr freigegeben. Sie zählt zu den modernsten und am besten ausgestatteten Tank- und Rastanlagen des Landes. ▶▶





1



2



3



es Frauenparkplätze und Stellplätze mit Ladestationen für Elektroautos. Der Strom dafür kommt nicht nur aus der Steckdose, sondern wird auch gleich an Ort und Stelle produziert: Auf der gegenüberliegenden Autobahnseite Fürholzen-West entstehen überdachte PKW-Stellplätze, auf denen Photovoltaik-Kollektoren installiert werden. Die Tank- und Rastanlage soll ihren Energiebedarf selbst decken und setzt auch in diesem Bereich neue Maßstäbe.

Gelände-Modellierung

Seit Baubeginn Ende August 2015 haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Bickhardt Bau ganze Arbeit geleistet: Auf einer Fläche von über vier Hektar haben sie zunächst das Gelände modelliert, den Boden verbessert und tragfähig gemacht

ter nördlich von München zum Halten kommt.

Die Ausstattung ist vom Feinsten: Stehtische laden zur kleinen Pause im Stehen ein, Tische und Bänke zum ausgiebigen Picknick. Auf den mit Beton eingefassten Hochbeeten wurden Sitzschalen montiert; der immer wieder unterbrochene, begrünte Erdwall mit aufgesetzten Gabionen begrenzt das Areal und schafft doch Sichtbeziehungen mit den angrenzenden Feldern und Äckern. Direkt in der Nähe des Rasthauses gibt

Rasten kann Spaß machen und erholsam sein. Besonders dann, wenn man an der Tank- und Rastanlage Fürholzen-Ost an der Autobahn A9 rund 25 Kilome-

und dann die neuen Parkplätze angelegt. Die Betonstraßenbauer haben rund 30.000 Quadratmeter Stellflächen in Betonbauweise hergestellt: Platz für 130 LKW. Zusätzlich wurde ein Längsparkstreifen für Großraum- und Schwertransporte errichtet. In Asphaltbauweise wurden die Fahrspuren und PKW-Parkplätze hergestellt. Insgesamt gibt es 170 PKW-Parkplätze, sechs Stellplätze für Busse und sieben Stellplätze für PKW mit Anhänger. Vor dem Ausbau gab es lediglich 19 Stellplätze für LKW und 48 PKW-Stellplätze.

Der Bund hat den Ausbau der Rastanlage Fürholzen-Ost mit insgesamt rund 20 Millionen Euro finanziert. Für Bayerns Innen- und Verkehrsminister Joachim Herrmann ist der Ausbau der LKW-Stellplätze auf bayerischen Autobahnen ein wichtiger Beitrag für mehr Verkehrssicher-

Wichtiger Beitrag zu mehr Sicherheit auf den Autobahnen

heit. „Der Schwerverkehr nimmt ständig zu und deshalb steigt auch der Bedarf an LKW-Stellplätzen an den Autobahnen“, so der Minister mit Blick auf die von Kraftfahrern zwingend einzuhaltenen Lenk- und Ruhezeiten.

Laut Herrmann sagen aktuelle Güterverkehrsprognosen für den Freistaat bis 2025 ein Wachstum von rund 50 Prozent voraus. „Daher setze ich mich mit Nachdruck für einen Ausbau der LKW-Stellplätze an Rastanlagen ein“, betonte der Minister in einer Presseerklärung. Für 2017 rechnet er mit weiteren rund 270 zusätzlichen LKW-Stellplätzen in Bayern. So wird derzeit auf der gegenüberliegenden Seite der A 9 in Fahrtrichtung München die Rastanlage Fürholzen-West mit weiteren

rund 110 LKW- und rund 150 PKW-Parkplätzen gebaut. Sie soll Anfang September 2017 fertig gestellt sein.

Die Verkehrswegebauexperten von Bickhardt Bau waren dort bereits im Erd-

Auf der Westseite wird noch bis September gebaut

bau tätig und haben dann noch einen Auftrag im Bereich des Oberbaus eingeworben: Mit Hochdruck asphaltieren sie die Stellflächen für PKW, pflastern Gehwege und stellen das Mobiliar auf: auftriebs-sichere Mülltonnen, Tische und Bänke – genauso einladend wie auf der Ostseite. So macht Rasten Spaß.

1 *Neue Zufahrt zur Tankstelle und zu den Parkmöglichkeiten weiter hinten. Im Mai, rechtzeitig vor Beginn der Ferien- und Reisezeit, wurde die großflächig erweiterte Tank- und Rastanlage Fürholzen für den Verkehr frei gegeben.*

2 *Jede Menge Platz: Die Stellflächen für PKW an der TRA Fürholzen wurden verdreifacht. So wenig Betrieb wie auf dem Foto herrscht eigentlich selten.*

3 *Stehtische und Sitzgelegenheiten: Auf den in Beton eingefassten Hochbeeten wurden Sitzschalen montiert.*

4 *Baustelle: Auf der Westseite wurden noch die Parkbuchten asphaltiert und die Gehwege gepflastert.*



4



In Ulm um Ulm um Ulm herum

In Ulm

Bahnprojekt Stuttgart 21: Umbau des Ulmer Hauptbahnhofs – Teil einer europäischen

In Ulm, um Ulm und um Ulm herum. So lautet einer der wohl berühmtesten Zungenbrecher der deutschen Sprache. Aus Sicht von Bickhardt Bau muss es sinnigerweise in Ulm heißen. Und dort tut sich vor allem im Bereich des Hauptbahnhofs eine ganze Menge.

Bickhardt Bau ist in Arbeitsgemeinschaft mit seinem Fuldaer Kooperationspartner Hartung Bau mit dem Teilumbau der Gleisanlagen beauftragt worden. Die Baumaßnahmen stehen im Zusammenhang mit dem Bahnbau-Großprojekt Stuttgart 21: Im Bereich des Nordkopfes des Ulmer Hauptbahnhofs tritt der Albstiegstunnel an die Oberfläche. Die unterirdische Verbindung bindet auf di-

rektem Wege die rund 60 Kilometer lange Neubaustrecke Wendlingen – Ulm an den Ulmer Hauptbahnhof an. Die neue Strecke ist für Höchstgeschwindigkeiten von 200 Stundenkilometern ausgelegt. Bisher rollen die Züge mit einer Maximalgeschwindigkeit von Tempo 160 zunächst in östlicher Richtung in einem großen Bogen über Geislingen/Steige und Göppingen in die Landeshauptstadt Stuttgart.

Um die Gleise aus dem Tunnel über ein Trogbauwerk an die Bahnsteige im Ulmer Hauptbahnhof anzubinden, war es zunächst wichtig Baufreiheit zu schaffen. Deshalb haben die Mitarbeiter der ARGE zuerst die Gleise im ehemaligen E-Lok-Betriebswerk zurückgebaut. Ebenso wur-

den im Bereich des ehemaligen Ostbahnhofs sowie der Postgleise 18 Gleise auf einer Länge von 2.800 Metern mitsamt 21 Weichen ausgebaut.

Die frei gewordenen Flächen dienen zunächst der Lagerung der Aushubmassen, die beim Bau des Trogs anfallen, und später sukzessive der Umverlegung der Bestandsgleise aus Stuttgart und Ellwangen zum Anschluss des Trogbauwerks an die Bahnsteige im Hauptbahnhof.

Der Kabeltiefbau gehört ebenfalls zum Auftrag der ARGE. Kilometerweise werden Kabeltröge verlegt, in denen künftig die Steuerleitungen für Signale, Telekommunikation und Stromversorgung liegen

Magistrale

werden. Zwischen Oktober 2016 und März dieses Jahres wurde unter anderem eine neue Hauptkabelquerung unter 17 Gleisen und drei Bahnsteigen hindurchgeführt. Die Stahlrohre wiesen teilweise einen Durchmesser von einem Meter auf. Gearbeitet wurde hauptsächlich in Sperrpausen an Wochenenden. Die Arbeiten waren notwendig, um einen neuen Hauptkabelweg zwischen Stellwerk und Nordkopf zu schaffen.

Der Abschnitt Stuttgart – Wendlingen – Ulm ist Teil einer europäischen Magistrale, die von Paris bis nach Budapest führt. Die Strecke soll Ende 2021 in Betrieb genommen werden.



Eine ganz neue Anbindung

Umfahrung Mosel: Verkehrsknoten mit Zufahrt zum VW-Werk

Die Bundesstraße 175 bei Mosel im Zwickauer Land wird auf einer Länge von rund 1.000 Metern zwischen dem bisherigen Ausbauende und der Ortslage Niederschindmaas vierspurig ausgebaut. Kernstück der Baumaßnahme ist die Neugestaltung des Verkehrsknoten mit der Zufahrt zum Automobilstandort Zwickau-Mosel.





Links das VW-Werk, rechts die Umfahrung, dazwischen der Baustellenbereich für den neuen Verkehrsknoten an der Bundesstraße B 175 bei Mosel. Auch abseits des öffentlichen Straßenverkehrs herrscht jede Menge Betrieb. Drei Kräne markieren den Bereich der Ingenieurbauer, die zwei Brücken herstellen. Eine Raupe schiebt den Oberboden für die Auf- und Abfahrten.

Es herrscht jede Menge Betrieb auf der Bundesstraße 175 bei Mosel im Zwickauer Land: Weit über 7.000 Mitarbeiter arbeiten im Volkswagenwerk Sachsen, hinzu kommen die Mitarbeiter weiterer Zulieferbetriebe in direkter Nachbarschaft. Es gibt einen direkten Gleisanschluss. Der Umbau des Verkehrsknotens ist daher längst überfällig.

Um während der Bauzeit den Verkehr so wenig wie möglich zu beeinträchtigen, wurde in einem ersten Bauabschnitt eine großflächige Umfahrung gebaut und der Verkehr von der alten B 175 verlegt. Gleichzeitig wurde Platz für die Brückenbauer der Bickhardt Bau AG geschaffen, die in diesem Bereich zwei neue Bauwerke errichten. Das ist zum einen der Ersatzneubau für die Brücke über die B 175 und zum anderen die Brücke über die Bahnlinie, die sich parallel zur Bundesstraße befindet. Nach der Fertigstellung der Widerlager wurden die Stahlverbundträger in Sperrpausen mit Hilfe von Schwerlast-Mobilkränen eingehoben. Inzwischen ist auch bereits die Betonage der Überbauten erfolgt.

Die Überführung über die B 175 ist rund 40 Meter lang und hat eine lichte Höhe von 4,70 Metern. Die Brücke über die Eisenbahnlinie Zwickau – Glauchau ist ein 60 Meter langes Zweifeldbauwerk mit einer Weite von 18 Metern. Auch der Bau einer 100 Meter langen Stützwand mit einer Höhe von 4 Metern gehört zum Auftrag der Brückenbauer.

Gleich nebenan haben die Kollegen von Bickhardt Bau Thüringen einen neuen Fahrbahndamm hergestellt. Bewehrte Erde, die in insgesamt sieben Lagen von knapp einem Meter eingebaut

Sieben Lagen: Neuer Fahrbahndamm aus bewehrter Erde

wird, sorgt für die nötige Tragfähigkeit in dem rund 600 Meter langen Streckenabschnitt. Dieser bindet die neuen Brücken an die bestehende Zufahrtstraße zu den Automobilwerken an. Auf der östlichen Seite des neuen Damms fließt inzwi-



Gleiches Bauprojekt, andere Perspektive: Blick auf den neuen Knotenpunkt aus Richtung VW-Werk.

sehen auch der Schäubigtbach in seinem neuen Flussbett. Der Bach wurde auf einer Länge von rund 300 Metern unter Beachtung hydraulischer, wasserbaulicher und ingenieurbioologischer Gesichtspunkte umverlegt.

Nach Fertigstellung der neuen Brücken werden die alten Bauwerke über die Bahn und die B 175 abgebrochen. An gleicher Stelle werden nach Abschluss der Hauptbauphase noch neue Radwegbrücken gebaut. Zudem erfolgt der eigentliche Straßenbau, der gesondert ausgeschrieben wurde. Diesen Auftrag hat Bickhardt Bau Thüringen inzwischen erfolgreich einwerben können. Neben dem Ausbau der eigentlichen B 175 gehört die Anbindung der beiden Brückenbauwerke über die neuen Dämme und Rampen zum Auftragsvolumen. Zudem wird die Umfahrung als Radweg genutzt.

Die Fertigstellung der Gesamtmaßnahme ist für 2020 geplant. Die Baukosten für das gesamte Vorhaben betragen voraussichtlich 17 Millionen Euro. Sie werden von der Bundesrepublik Deutschland, der Stadt Zwickau und VW Sachsen getragen.



Unaufhaltsam in Richtung Süd: Der große Bickhardt Bau Betonstraßenfertiger im Einsatz im Berliner Umland an der Autobahn 9 südlich von Klein Marzehns.

Decke aus einem Guss

In Brandenburg sanieren die Betonstraßenbauer gleich mehrere Autobahnabschnitte

Bei Betonstraßen geht man in der Regel von einer Lebensdauer von 25 bis 30 Jahren aus. Aber im Bundesfernstraßennetz wie zum Beispiel auf den viel befahrenen Autobahnen 2 und 9 rund um Berlin gibt es kilometerlange Streckenabschnitte, die bereits nach noch nicht einmal 20 Jahren so schadhaft sind, dass sie wieder erneuert werden müssen. Grund für die massiven Schäden, die eine aufwändige Deckensanierung mit sich ziehen, ist der so genannte Betonkrebs, der durch eine chemische Reaktion, die Alkali-Kieselsäure-Reaktion (AKR) ausgelöst wird (siehe Hintergrund).

Die Mitarbeiter der Abteilung Betonstraßenbau sind in diesen Wochen gleich an drei großen Baumaßnahmen in Brandenburg beteiligt. Zwei der Bauabschnitte betreffen die A 9 zwischen Klein Marzehns und Niemeck sowie bei Linthe. Die dritte Baumaßnahme führt sie auf die A 2 an den Bereich zwischen den Anschlussstellen Wollin und Brandenburg.

Alle drei Baulose werden in mittlerweile bewährten Arbeitsgemeinschaften mit der Firma Oevermann ausgeführt. Der ARGE-Partner ist zuständig für den Betondeckenaufbruch, die Aufbereitung der alten Betondecke zu einer Schottertragschicht bis hin zum Einbau der ungebundenen Tragschicht mitsamt den Entwässerungseinrichtungen. Bei der Herstellung der neuen Betondecken kommt dann der Bickhardt Bau-Betondeckenzug zum Einsatz.

Sieben Kilometer ist der Streckenabschnitt zwischen den Anschlussstellen Klein Marzehns und Niemeck lang, den die Betonstraßenbauer Anfang August betoniert haben. Im Zwei-Schichtbetrieb waren die Mitarbeiter rund um die Uhr im Einsatz. Die beiden benötigten Betone für Unter- und Oberbeton wurden am laufenden Band von der eigens hierfür errichteten mobilen Betonmischanlage, die auf einem im Baufeld befindlichen Parkplatz installiert wurde, von Vierachsern angeliefert. Je 24-h wurden um

die 4.000 Kubikmeter Beton verarbeitet. Das Einbauteam stellte bei diesem Einsatz rund 100.000 Quadratmeter Betonoberfläche her. Die neue Betondecke hat eine Stärke von 29 Zentimetern, wobei der Oberbeton eine Stärke von 7 Zentimetern aufweist.

Rund um Berlin

Anschließend wurde die rollende Straßenbaufabrik an den weiteren Bauabschnitt auf der A9 im Bereich der AS Linthe umgesetzt, um dort 75.000 Quadratmeter Betondecke herzustellen. Danach geht es auf die A2, um auf einer Länge von 3 Kilometern den Abschnitt Brandenburg – Wollin zu erneuern.

Zum Einbau gehört auch die entsprechende Oberflächenbehandlung des frisch eingebauten Betons. Mit einem Spezialgrader werden feine Zementpartikel ausgebürstet. Dabei entsteht eine waschbetonähnliche Oberfläche, die über gute Fahr- und Rollgeräuscheigenschaften verfügt. Zum Ausgleich der Längenänderung durch Abkühlung und Erwärmung wird die Betondecke durch Längs- und Quertrennen in einzelne Platten unterteilt. Die während des Betonierens im Bereich der späteren Fugen gesetzten Dübel und Anker dienen der Lagesicherung der einzelnen Betonplatten untereinander. Es versteht sich von selbst, dass großer Wert auf die Betonrezeptur und die fortwährende Qualitätskontrolle der Zuschlagstoffe gelegt wurde, schließlich sollen die neuen Betonpisten die eingangs erwähnte Lebensdauer von 25 bis 30 Jahren erreichen – ohne Betonkrebs.

Hintergrund

AKR: Betonkrebs

Beton besteht im Wesentlichen aus Gesteinskörnungen, Zement und Wasser. Die Alkali-Kieselsäure-Reaktion (AKR) ist eine chemische Reaktion zwischen den Alkalien des Zementsteines und den Gesteinskörnungen mit alkalilöslicher Kieselsäure. Sie tritt dann auf, wenn die Betonkonstruktion hoher Feuchtigkeit ausgesetzt ist und die eingeschlossene Gesteinskörnung einen zu hohen Anteil an alkalilöslichen Kieselsäuren enthält. Es bildet sich ein Gel, das sich ausdehnt und den Beton von innen heraus aufsprengt (Treiberscheinung) und so zerstört. Diese Alkali-Kieselsäure-Reaktion ist allgemein als Betonkrebs bekannt.

10.000 Besucher beim Tag der offenen Baustelle im ehemaligen Tagebau Cottbus-Nord

Ostsee-Feeling

Wenn das kein Ostsee-Feeling war: Der Tag der offenen Baustelle am zukünftigen Cottbuser Ostsee stieß auf riesengroßes Interesse. Die Lausitz Energie Bergbau AG hatte eingeladen und doppelt so viele als die erwarteten 5.000 Besucher fluteten das Areal. Die an diesem Tag ein- und letzte Gelegenheit die größte Landschaftsbaustelle Brandenburgs aus nächster Nähe kennenzulernen und über den späteren Seegrund zu wandern, wollte sich kaum jemand entgehen lassen.

Quasi über Nacht hatte sich die östliche Hälfte des Baucamps der ARGE Cottbus-Nord in eine Festmeile verwandelt: In einem großen Festzelt spielte eine Bergmannskapelle, sangen die Jungen und Mädchen aus einer Kindertagesstätte und erklangen zünftige Seemannslieder aus den Kehlen zweier Seemannsbräute. Die Gastronomie versorgte die hungrigen Gäste mit Fischspezialitäten, zahlreiche Stände informierten über das gigantische Renaturierungsprojekt in seinen vielfältigen Aspekten. Eine blaue Wassersäule markierte schon mal den Punkt, wo sich der Wasserspiegel in einigen Jahren befinden wird. Riesengroß war natürlich der Andrang für die Touren in das Baufeld, wo die Besucher den logistisch exakt geplanten und getimten Ablauf der Erdbauarbeiten in Aktion beobachten konnten. Insgesamt 17 Millionen Kubikmeter müssen zur Modellierung des künftigen Seegrundes und der Ufer sowie zur Verfüllung der früheren Kohlebahnausfahrt bewegt werden. Mit 13 Millionen Kubikmetern sind von dieser Leistung mehr als zwei Drittel bereits geschafft. Die Touren führten auch zum größten Rütteldruckverdichter, den es weltweit gibt. An den gekippten Ufern des künftigen Ostsees ist er im Einsatz, um hier den Boden zu verfestigen und zu sichern.

Wer wollte, der konnte sich auch auf einen 1,5 Kilometer langen Walking-Parcours begeben. Ein Fußmarsch, der sich lohnen sollte, denn er endete auf einer kleinen Insel mit Liegestühlen, Strandkörben und Strandbar. Ein einmaliger Ausflug, denn später ist das Eiland der Natur vorbehalten. Bis Ende des nächsten Jahres soll die Flutungsbereitschaft für den Cottbuser Ostsee hergestellt sein. Mitte Juni erfolgte bereits der Spatenstich für das Einlaufbauwerk. Die Flutungsdauer beträgt etwa fünf bis sieben Jahre. Mit einer Wasseroberfläche von 19 Quadratkilometern wird der Cottbuser Ostsee einmal das größte künstlich geschaffene Gewässer Brandenburgs sein.





32 neue Auszubildende bei Bickhardt Bau

Start ins Berufsleben

zeigt schon die hohe Zahl der eingehenden Bewerbungen. Auf alle drei Ausbildungsjahrgänge bezogen bleibt die Zahl der Auszubildenden auf einem

konstant hohen Niveau: Über 100 junge Menschen starten bei Bickhardt Bau ihre berufliche Karriere.

Es gibt viele Wege ins Berufsleben. Als engagierter Partner der Region und attraktiver Arbeitgeber bietet Bickhardt Bau jedes Jahr zahlreichen jungen Menschen auf vielfältige Weise berufliche Perspektiven. Zum 1. August haben wieder 33 junge Frauen und Männer der Unternehmenszentrale in Kirchheim sowie an den Standorten Fulda, Meerane, Neustadt/Holstein und Sangerhausen ihren Weg in das Berufsleben begonnen. In der ganzen Unternehmensgruppe sind es sogar 46 junge Menschen.

Das vielfältige Ausbildungsangebot in der Unternehmensgruppe reicht von den traditionellen Berufen des Bauhandwerks über den kaufmännischen Bereich bis hin zu zahlreichen dualen Studienangeboten und kommt bei den jungen Leuten sehr gut an. Das



Mitarbeiter im Mittelpunkt



UN 1202

Richtiger Umgang mit Gefahrstoffen



UN 1203

Ob Toner für den Laserdrucker im Büro oder Bremsenreiniger in der Werkstatt – überall treffen wir auf Gefahrstoffe. Auf den Baustellen finden sich noch weitaus mehr Gefahrstoffe, bei deren Umgang, Lagerung und Transport es vieles zu berücksichtigen gilt.

Wer auf einer Baustelle arbeitet, der kommt ganz sicher auch in Kontakt mit Kraftstoffen wie Diesel oder Benzin (Ottokraftstoff). Diesel als Kraftstoff für unsere Bagger, Walzen, Raupen und auch kleinere Werkzeuge wie Rüttelplatten und Steinsägen macht den größten Anteil unseres verbrauchten Kraftstoffes aus. Da Diesel als Gefahrstoff eingestuft wird, sind im **Umgang** besondere Richtlinien zu berücksichtigen.

Wer mit Kraftstoffen zu tun hat, sollte unbedingt Haut- und Augenkontakt vermeiden und die Dämpfe nicht einatmen. Diese sind schwerer als Luft und befinden sich deshalb in Bodennähe. Beim Betanken von Fahrzeugen sind immer die richtigen Nitril-Handschuhe zu tragen. Besteht die Gefahr von Flüssigkeitsspritzern sollte zudem eine Schutzbrille benutzt werden.

Da Diesel und Benzin brennbar sind und beim Umgang auch explosionsfähige Dampf-Luftgemische entstehen können, ist Rauchen und ebenso wie der Umgang mit offenem Feuer oder anderen Zündquellen verboten. Zudem ist für

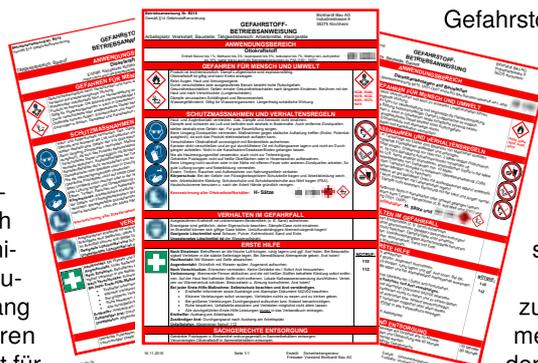
gute Lüftung zu sorgen. Verschüttete Kraftstoffe sind sofort mit Bindemitteln aufzunehmen, größere Mengen einzudämmen und die Gefahrenstelle abzusichern.

Ebenso wichtig wie der Umgang ist auch die **Lagerung** und der **Transport**. Kraftstoffe gehören in spezielle Behältnisse, die für Lagerung und Transport geeignet sind. Diese so genannten Gefahrgutverpackungen unterliegen bestimmten Bau- und Prüfvorschriften. Alle Behälter müssen für den Umgang nach **Gefahrstoffrecht** mit der **Umgangskennzeichnung** nach GHS/CLP vorgeschriebenen Etiketten je nach Kraftstoffart (Diesel = UN 1202, Benzin = UN 1203) deutlich sichtbar gekennzeichnet werden. Da auf den Baustellen die Behälter auch transportiert werden, ist außerdem die Kennzeichnung nach **Gefahrgutrecht** auf den Kanistern auf einer Seite anzubringen.

Was nützen die besten Behältnisse, wenn sie nicht ordnungsgemäß verschlossen werden oder umfallen können? Für die Lagerung der Kanister in den Materialcontainern sind im Zuge des Arbeitsschutz und Umwelt-Managements im Unternehmen Auffangwannen zum Abstellen der Gefahrstoffe angeschafft worden. So wird sichergestellt, dass die gelagerten Gefahrstoffe bei Beschädigungen oder Umkippen ausreichend aufgenommen werden können.

Weitere Informationen finden sich in den Betriebsanweisungen für Gefahrstoffe, die auf Grundlage einer Gefährdungsbeurteilung erstellt worden sind.

Auch ihr liegt die Prämisse zu Grunde, dass alle Arbeitnehmer abends wieder gesund von der Baustelle heimkehren.





Ganz schön schlagfertig unsere kaufmännischen Auszubildenden: Nicht nur bei ihrer täglichen Arbeit in der Ausbildung sind sie mit vollem Eifer dabei, sondern auch bei einem von der Jugend- und Auszubildendenvertretung (JAV) organisierten Selbstverteidigungs-Workout machten die jungen Damen und Herren eine gute Figur. Doch zunächst einmal wurde ein Tagungsraum für die Trainingseinheit umgerüstet. Wie gut, dass Bickhardt Bau in seiner Belegschaft vielseitige Talente hat: Unter der professionellen Anleitung von Baukaufmann Michael Heß, selbst erfolgreicher Vollkontaktsportler mit erstem Dan und Trainerlizenz, wurden Abwehrtechniken trainiert und gleichzeitig etwas für die allgemeine Fitness getan. Ein ausgiebiges Aufwärm- und Dehnprogramm legte die perfekte Grundlage für das anstehende Training. Durch eine Kombination aus verschiedenen Kick- und Boxtechniken konnten sich die angehenden Industriekaufleute kräftig auspowern und ein wenig Dampf ablassen. Nach gut zwei Stunden Training waren alle zwar ein wenig erschöpft, aber mit ihrer Leistung umso zufriedener. „Bei einer Fortsetzung bin ich auf jeden Fall dabei“, schwärmte die Vorsitzende der JAV, Annalena Sauer.



Das starke Team von Bickhardt Bau Thüringen war nicht ganz unschuldig daran, dass der Erfurter City-Lauf in diesem Jahr eine Rekordbeteiligung zu verzeichnen hatte: 618 Firmen hatten sich angemeldet. Insgesamt 8.861 Starter gingen bei bestem Wetter auf den 4,2 Kilometer langen Lauf vorbei am Domplatz, über die Krämerbrücke und durch die Altstadt der Thüringer Landeshauptstadt. An den Start gingen von links Javier Sanchez, Marius Gleis, Daniel Schiller, Mike Milewski, Lars Beese, Holger Orlamünde, Torsten Weißer und Timo Mey. Es fehlen Eileen Rohrbach und Sebastian Gonnermann, die auf den Auslöser der Kamera drückten.



Einblicke in den Baustellenalltag erhielt eine Gruppe von Studierenden der Staatlichen Technikerakademie Alsfeld während einer Exkursion zu der Baustelle in Herbstein. Bickhardt Bau erneuert dort grundhaft die Bundesstraße 275 auf einer Länge von 2.700 Metern. Neben der technischen Bauausführung war für die angehenden Bautechniker auch die Abrechnung von Bauleistungen von besonderem Interesse. So wurden gemeinsam einige Meter der Kanalleitungen aufgemessen. Im Zuge der Baumaßnahme werden insgesamt 2.542 Meter Kanal in den Durchmessern DN 300 bis DN 1.000 verlegt. Für die Entwässerung sorgen zudem mehrere hundert Meter Mulden, Gräben sowie zehn Tosbecken.



Steht nur ungerne im Mittelpunkt: Ingrid Blume – hier im Kreise ihrer Kolleginnen und Kollegen der Niederlassung Meerane – hat sich in den Ruhestand verabschiedet.

FRAU DER 1. STUNDE

Ingrid Blume geht in den Ruhestand – Dienstälteste Kollegin in der Niederlassung Meerane

Ingrid Blume gehört zur Niederlassung Meerane wie die Steile Wand zur Stadt. Doch die dienstälteste Mitarbeiterin hat sich kürzlich in den wohlverdienten Ruhestand verabschiedet. „Ich muss jetzt einfach mal kürzertreten. Ich freue mich auf die Zeit in meinem Garten und möchte mit meinem Mann einige Reisen unternehmen“, sagt Ingrid Blume. Fast 25 Jahre sorgte sie mit ihrer täglichen Arbeit in der Niederlassung Meerane dafür, dass sich Bickhardt Bau zu einem anerkannten Unternehmen und Arbeitgeber in der Region Westsachsen entwickelte.

tilwerkes ihre Papiere und mussten sich nach einem neuen Job umsehen.

Die erneute Begegnung von Ingrid Blume und Bickhardt Bau sollte langfristiger sein. Zu dem Zeitpunkt hatte das Unternehmen seinen Sitz in einem Camp in Härtensdorf an der A 72. Oberschachtmeister Gerhard Mötzung stellte noch eine Holzbaracke auf und richtete ein Büro ein – die Niederlassung war geboren. Sie wurde durch die Niederlassung in Fulda bei der Erstellung von Angeboten unterstützt. Ingrid Blume brachte die Angebote damals zu den meisten Submissionen.

kümmerte ich mich um die Mietgeräte und um das Lager für den Bauhof. Ich schrieb Rechnungen und ich war für die Beantragung der Hausanschlüsse für das neue Wohngebiet Rittergut Vielau verantwortlich“, berichtet die frisch gebackene Ruheständlerin. Im Jahr 2000 erfolgte der Umzug an den heutigen Standort an der Seiferitzer Allee 23.

Von den vielen Bauvorhaben, die in all den Jahren realisiert wurden, sind ihr vor allem die Rennstrecke Sachsenring, die Einfahr- und Teststrecke Porsche in Leipzig und die Rennstrecke Hockenheimring in Erinnerung geblieben: „Auch damals fuhr ich zur Submission zum Hockenheimring mit einem alten Golf – ohne Navi, heute fast unvorstellbar. Der Kollege von Kirchner fuhr damals mit einem neuen Passat vor. Das Rennen bei der Submission haben aber wir gemacht.“

Mit Sächsisch zum Ziel

An eine Begebenheit erinnert sie sich noch genau: „Einmal kam Gerhard Mötzung zu mir und sagte, dass er eine Verkehrsrechtliche Anordnung brauche, er hätte schon alles versucht – aber immer würde etwas fehlen. Also kümmerte ich mich darum und am nächsten Tag lag die Anordnung vor. Gerhard Mötzung fragte mich wie ich das gemacht hätte – ja ich sprach halt am besten Sächsisch.“

In den vergangenen 14 Jahren hat Ingrid Blume unter anderem den Einkauf für die Kalkulation gemanagt. Ihre Nachfolgerin hat sie inzwischen eingearbeitet, so dass sie nun beruhigt in den Ruhestand gehen konnte. In den fast zweieinhalb Jahrzehnten in der Niederlassung Meerane hat sie einige Chefs erlebt. Am längsten hat sie mit Marco Auth zusammengearbeitet. Die ganzen Jahre zusammengefasst drückt sie es so aus: „Ich habe gern bei Bickhardt Bau gearbeitet. Es war nicht immer leicht, aber es hat immer Spaß gemacht.“

Im Januar 1994 zogen die Mitarbeiter von Härtensdorf in ein Büro an der Seiferitzer Allee 14 in Meerane. Die Niederlassung akquirierte immer mehr Aufträge, wie die Ortsumgehung Zschopau, die neue B 93 in Zwickau, die Wohngebiete Rittergut Vielau und Seifersdorf. Mit den Aufträgen stieg die Zahl der Mitarbeiter. „Ab 1995

Während Ingrid Blume mit ihren Kollegen den Abriss einiger Gebäude vorbereitete, führten die Bauarbeiter aus Kirchheim die Tiefbauarbeiten für die spätere Nutzung der Flächen als Einkaufszentrum aus. Einige Zeit später bekamen auch die letzten Mitarbeiter des ehemaligen Tex-



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