Ausgabe 02/2018

Blickpunkt

Magazin für Mitarbeiter und Freunde

bickhardt bau

- Das **Hoch im Norden:** Erweiterung des Skandinavienkais
- Neufahrner Nordkurve vor der **Inbetriebnahme**
- Im großen Bogen um Mögglingen **Ortsumgehung B 29**
- Die **Instandsetzung** von denkmalgeschützten Brücken
- Niederlassung Meerane feiert ihr **25-jähriges Bestehen**

In dieser Ausgabe

Inhalt

04 **Auftakt: Kreuzungsbauwerk Erlenbruch**
Zwischen Riederwald und FSV-Stadion wächst an der Autobahn 661 das dreigeschossige Kreuzungsbauwerk Erlenbruch in die Höhe.

06 **Ortsumgehung B 29: Im großen Bogen rund um Mögglingen**
Entlastung für eine der am meisten befahrenen Bundesstraßen auf der Schwäbischen Alb: Westlich von Aalen wird die B 29 in einem sieben Kilometer langen Bogen um die Ortschaft Mögglingen herum geführt. Zur Landesgartenschau 2019 rollt der Verkehr.

08 **Nächster Halt Trelleborg: Erweiterung der Hafenkapazitäten in Travemünde**
In direkter Nachbarschaft der Fährterminals des Skandinavienkais in Lübeck-Travemünde sorgt Bickhardt Bau für die Erweiterung der Hafenanlagen.

11 **Projektentwicklung modernisiert drei große Einkaufsmärkte**
Für das Lebensmitteleinzelhandelsunternehmen Kaufland modernisiert die Bickhardt Bau Projektentwicklung die Einkaufsmärkte in Mittweida, Sangerhausen und Bendorf.

12 **Neufahrner Nordkurve steht kurz vor der Inbetriebnahme**
Die Arbeiten für die Neufahrner Nordkurve befinden sich auf der Zieleinfahrt: Knapp vier Jahre nach dem ersten Spatenstich steht die neue Gleisanbindung an den Münchener Flughafen kurz vor ihrer Inbetriebnahme.

15 **Neuer Bahnsteig für den Bahnhof Remagen**
Vom Gleis aus erfolgte der Umbau des 375 Meter langen Mittelbahnsteiges am Bahnhof Remagen. Maschinen und Baumaterialien wurden mit der Bahn angeliefert.

17 **Neue Betondecke für Deutschlands Verkehrs-Spitzenreiter**
Die Autobahn 1 bei Bremen ist Deutschlands am stärksten befahrener Autobahnabschnitt. Am Kreuz Stuhr wurde eine neue Betondecke hergestellt.

18 **Startklar! Vorfeldsanierung am Flughafen Hamburg**
Nach einer Bauzeit von rund zwei Jahren wurde der grundhaft sanierte Teilbereich des Hauptvorfeldes am Hamburg Airport pünktlich an den Bauherren übergeben.

21 **Bauwerkssanierungen mit viel Liebe zum Detail**
Bei der Bauwerksinstandsetzung gehen Brückenbau und Denkmalschutz Hand in Hand, wie an mehreren aktuellen Bauprojekten deutlich wird.

23 **Neue Baugebiete für die Dom- und Kaiserstadt Fritzlar**
In zwei Bauabschnitten erschließt die Niederlassung Kirchheim ein 60 Hektar großes Wohngebiet vor den Toren Fritzlars.

24 **Es boomt in West-Sachsen – Viele Aufträge im Raum Meerane**
Erschließungen, grundhafter Ausbau, Straßensanierungen – die Mitarbeiter der Niederlassung Meerane haben im Jubiläumsjahr alle Hände voll zu tun.

26 **Niederlassung Meerane besteht seit einem Vierteljahrhundert**
Mit einem Fest für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beging die Niederlassung Meerane ihr 25-jähriges Bestehen.

28 **Grundhafter Ausbau der Eschersheimer Landstraße in Frankfurt**
Innerstädtische Baumaßnahmen haben ihre Besonderheiten und erfordern einen höheren Koordinierungsbedarf wie der Ausbau der Eschersheimer Landstraße zeigt.

30 **Die Mitarbeiter im Mittelpunkt**
Welcome Days zum Ausbildungsstart 2018, neue Verantwortliche bei der gewerblichen Ausbildung im Bauhandwerk, ein Mitarbeiter, der als DJ die Discobesucher zum Tanzen bringt und weitere Momentaufnahmen aus dem Unternehmensalltag sowie wieder jede Menge Jubilare und Geburtstagskinder – Namen und Nachrichten aus der großen Bickhardt Bau-Familie.

Impressum

Herausgeber:
Bickhardt Bau AG

Redaktion: Thorsten Sindel
Industriestraße 9
36275 Kirchheim

www.bickhardt-bau.de
info@bickhardt-bau.de

Editorial

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

der Sommer 2018 ist ein außergewöhnlicher, der uns viel Leidensfähigkeit, Demut und Tribut abverlangte. Aber – auch das dürfen wir freudig mitteilen – unsere Auftragsbücher sind in allen Sparten gut gefüllt. Ein Hitzerekord nach dem anderen erschwerte das Tagwerk insbesondere unserer auf den Baustellen tätigen Mitarbeiter und stahl uns nachts Zeiten der Ruhe und Erholung. Wer in Anbetracht dieser klimatischen Veränderungen weiterhin den menschengemachten Klimawandel bestreitet, darf gerne ein paar Stunden zusätzlich in der Sonne auf unseren Baustellen arbeiten. Vorstand und Geschäftsleitung würdigen an dieser Stelle insbesondere die Arbeitsleistung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unter diesen außergewöhnlichen Umständen.

Unsere gewählten Volksvertreter laufen hingegen weiterhin in die falsche Richtung. Sie beschäftigen sich ausschließlich mit sich selbst oder kopieren vermeintlich erfolgversprechende Positionen der Konkurrenz. Die liberale Demokratie unseres Landes war in Verbindung mit der sozialen Marktwirtschaft das besondere Erfolgsmodell der westlichen Welt. Vor dem Hintergrund der Globalisierung der Weltwirtschaft, der Digitalisierung vieler Prozesse und direkter und schnellster medialer Kommunikation haben die Menschen unseres Landes Fragen, Sorgen und Ängste. Wie verlässlich und sicher sind Informationen der sozialen Medien, wie ist die zukünftige wirtschaftliche Perspektive für uns und unsere Kinder, was sind unsere patriotischen Werte und welche Identität wollen wir hierzulande pflegen? Hier sind dringend Erklärungen und politische Aufarbeitungen erforderlich. Jegliche Unsicherheit zu dringenden Fragen und Perspektivlosigkeit in der Bevölkerung fördern den Populismus und nähren den Boden für die Gegner der liberalen Demokratie. Auf Sicht zu fahren und spontan auf Veränderungen zu reagieren, sind nicht die Zeichen der Zeit. Denn Zukunft gestaltet man mit Ideen und zuverlässigem Handeln, begeistert Menschen mit Antworten auf dringende Fragen und agiert unbeirrbar Richtung Zukunft.

Die wirtschaftliche Entwicklung der Bauindustrie und damit der Bickhardt Bau AG ist weiterhin geprägt von der sehr hohen Nachfrage nach Bauleistung. Nach Jahrzehnten, in denen das Anlagevermögen „Verkehrsinfrastruktur“ in Deutschland finanziell vernachlässigt wurde, wird ein Jahrzehnt der nachholenden Instandsetzung erforderlich sein, um nachfolgend die Erhaltungsinvestitionen auf einem volkswirtschaftlich angemessenen Niveau zu verstetigen.

Der mehr als ordentliche Tarifabschluss in der Bauindustrie lässt die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer an der Hochkonjunktur am Bau teilhaben. Das fördert die Akzeptanz und Attraktivität der Bauberufe. Die Perspektiven für den Verkehrswegebau sind sehr positiv und avisieren bereits heute nachfolgenden Bau-Generationen Zuversicht in der Berufswahl. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 hat mit einem Volumen von 270 Milliarden Euro und über 1.000 Projekten eine realistische Finanzierungsperspektive und fördert weitere bauwirtschaftliche Entwicklung. Das Planungsbeschleunigungsgesetz liegt im Entwurf vor und wird bereits ab 2019 deutliche Verkürzungen der Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich zur Folge haben. Die Infrastrukturgesellschaft Autobahn hat mittlerweile Organisationsstrukturen etabliert und rekrutiert aktuell kompetentes Personal für die regionalen Niederlassungen aus den Straßenbauverwaltungen.

Vorstand und Geschäftsleitung haben sich mittelfristig zur deutlichen strategischen Weiterentwicklung der Bickhardt Bau AG verständigt. Ziel dieser Weiterentwicklung wird die Stärkung der Marktposition in Mitteldeutschland, die Erhöhung der Bauleistung und Verbesserung der Rendite durch mittelfristigen Zuwachs der Beschäftigten auf 2.500 Mitarbeiter sein.

Viele Arbeitsplätze werden sich auch in der Bauindustrie durch weitere Automatisierung und Digitalisierung von Prozessen verändern. Durch Investitionen in die Schulung, Weiterbildung und Ausbildung unserer Mitarbeiter wollen wir unsere Belegschaft weiterentwickeln, um die Geschäftsfelder der Bickhardt Bau nachhaltig zu fördern. Es bleibt also weiter spannend bei Bickhardt Bau.

Welche interessanten Bauprojekte aktuell umgesetzt werden, das können Sie auch diesmal wieder in dieser neuen Ausgabe unseres „**Blickpunkt Bickhardt Bau**“ nachlesen. Neben der Erweiterung des Skandinavienkais in Travemünde, der von unserer Niederlassung Lübeck betreut wird, und dem Bau der Ortsumgehung B 29 Mögglingen stellen wir für den Bereich des Bahnbaus und der Bauwerksinstandsetzung jeweils gleich mehrere Bauprojekte vor. Darüber hinaus blicken wir auf unsere Niederlassung in Meerane, die nicht nur ihr 25-jähriges Bestehen gefeiert hat, sondern auch einen Bauboom vor der Haustür erlebt. Wir denken, dass wir Ihnen auch diesmal wieder anlässlich unseres Sommerfestes 2018 eine interessante Ausgabe präsentieren können. Viel Spaß bei der Lektüre.

Herzlichst
Ihr Vorstand

Ralf Schär

Frank Finster

Horst Müller

Verkehr auf drei Etagen

Das Kreuzungsbauwerk am zukünftigen Autobahndreieck Erlenbruch in Frankfurt/Main nimmt Formen an. Es soll später einmal die bestehende Autobahn 661 mit der aus der Region Fulda kommenden Autobahn 66 verbinden. Die Verkehrsführung ist auf drei Ebenen angelegt. Auf unserem Foto, das aus einem etwa 30 Meter hohen Krankorb aufgenommen wurde, ist sehr gut zu erkennen, wie die Verbindungsspange in Richtung Osten in einem langgezogenen Trog als unterste Fahrspur geführt wird. Darüber befindet sich der Zubringer aus östlicher Richtung. Zum Zeitpunkt der Aufnahme wurde die Schalung für die Seitenwände gestellt und in Teilbereichen bereits mit der Bewehrung begonnen. In dem Trog wird dann der Verkehr von Osten kommend auf die A 661 in Richtung Süden geleitet. Nach der Betonage der Seitenwände wird in einem nächsten Arbeitsschritt der Deckel – ebenfalls in Schalungsbauweise – hergestellt. Rund 2.100 Kubikmeter Beton und 490 Tonnen Bewehrungsstahl werden für diesen Bauabschnitt benötigt. Für das dreigeschossige Kreuzungsbauwerk werden insgesamt 4.050 Tonnen Stahl und 23.000 Kubikmeter Beton verarbeitet. Auf dieser obersten Betonplatte wird dann die A 661 in Nord-Süd-Richtung geführt. Die Autobahn kommt damit wieder zurück auf ihre alte Trasse. Sie musste, um die nötige Baufreiheit zu gewinnen, verlegt werden. Während an den Anschlüssen an der A 661 unter Hochdruck gebaut wird, fehlt für den Lückenschluss mit der A 66 allerdings noch der seit Jahrzehnten geplante Riederwald-Tunnel.

1 *Streckenbau aus der Vogelperspektive: In einem langgezogenen Bogen zieht sich die neue Trasse südlich von Mögglingen durch die hügelige Landschaft der Schwäbischen Alb.*

2 *In den größten Einschnittsbereichen wurde der Boden zwölf Meter tief abgetragen.*

3 *Qualitätsarbeit: Mit der neuen Wirtgen-Großfräse wurde der inhomogene Boden verbessert.*

Im großen Bogen um Mögglingen

Ortsumgehung B 29 Mögglingen – Arbeitsgemeinschaft für den größten Bauabschnitt

Entlastung für eine der am meisten befahrenen Bundesstraßen auf der Schwäbischen Alb: Die B 29 wird westlich von Aalen auf einer Länge von sieben Kilometern an der Ortschaft Mögglingen vorbeigeführt. Der vierspurige Ausbau erfolgt in drei Baulosen. Bickhardt Bau stellt in Arbeitsgemeinschaft den größten Abschnitt her.

Die Bundesstraße 29 verbindet im Bereich des Remstals das Mittelzentrum Aalen im Osten mit den westlicher gelegenen Städten Schwäbisch-Gmünd, Waiblingen und der Landeshauptstadt Stuttgart. Wer dort zur falschen Zeit unterwegs ist, kommt nur langsam voran: Stoßstange an Stoßstange sind die Fahrzeuge in den Stoßzeiten vor und nach Feierabend unterwegs. Rund 25.000 Fahrzeuge quälen sich täglich auf der B 29 durch die Ortsdurchfahrt von Mögglingen. Tendenz steigend.

Sieben Brücken auf fünf Kilometern Strecke – Personal- und maschinenintensiv

Abhilfe ist in Sicht, denn derzeit wird kräftig an einer Verbesserung der Verkehrssituation gearbeitet: Südlich des Ortskerns entsteht die knapp sieben Kilometer lange Umgehungsstraße, die den Verkehr ab dem nächsten Jahr in einem großen Bogen um Mögglingen herum führt.

Die ARGE B 29 OU Mögglingen, BA 2+3 Bickhardt Bau/Strabag stellt dabei den größten Bereich der Ortsumgehung her. Die Bauzeit ist ambitioniert: In etwas mehr als eineinhalb Jahren wird die 4,8 Kilometer lange Haupttrasse auf der sprichwörtlich grünen Wiese hergestellt – rechtzeitig zur Landesgartenschau 2019 im Remstal. Jede Fahrtrichtung wird zweispurig mit Standstreifen ausgebaut. Hinzu kommen sämtliche Nebenstrecken und Anbindungen an das bestehende Straßen- und Feldwegenetz.

12 Meter Ab- und Auftrag

Rund 100.000 Quadratmeter Fläche sind zu asphaltieren. In den Einschnittsbereichen muss der Boden knapp zwölf Meter tief ausgehoben werden; die maximale Höhe der Dammschüttung beträgt ebenfalls zwölf Meter. Etwa 400.000 Kubikmeter Boden werden in dem Streckenbereich insgesamt bewegt. Da der Boden wenig homogen ist (von Lehm und Ton bis zum Fels ist alles dabei), sind Großfräsen im Einsatz, die den Boden aufbereiten und durch das Beimengen von Kalk und Zement verfestigen. Bislang wurden über 10.000 Tonnen Bindemittel eingefräst. Für die Entwässerung der neuen Trasse stellen die Mitarbeiter zwei große Regenrückhaltebecken mit Einlaufbauwerken her. Rund 15.000 Meter Kanalrohre mit Durchmessern von DN 300 bis DN 1.000 müssen verlegt werden. Für den Straßenbau werden darüber hinaus 130.000 Tonnen ungebundene Tragschichten (Frostschutzkies und Schotter) sowie 72.000 Tonnen Asphalt eingebaut. Entlang der neuen B 29 stellen die Mitarbeiter auf einer Länge von zwei Kilometern Hangsicherungen her, die eine Gesamtfläche von zwei Fußballfeldern haben.

Zu dem Auftrag der Arbeitsgemeinschaft gehört auch der Bau von sieben Brückenbauwerken. Mit den Arbeiten wurden Nachunternehmer beauftragt. In Spitzenzeiten sind insgesamt 150 Facharbeiter auf der Baustelle. Ohne sie und den hohen Maschineneinsatz ließe sich das Bauvorhaben in der kurzen Bauzeit nicht stemmen.

Nächster Halt Trelleborg

Erweiterung der Hafenkapazitäten am Skandinavienkai in Lübeck-Travemünde

In direkter Nachbarschaft des Fährterminals am Skandinavienkai in Lübeck-Travemünde realisiert Bickhardt Bau in einer Arbeitsgemeinschaft mit Bickhardt Bau Thüringen den Erdbau für die Erweiterung der Hafenanlagen. Rund 900.000 Kubikmeter Boden müssen dort bewegt werden.

Nils Holgersson schaut täglich vorbei. Nein, natürlich ist es nicht der Titelheld des gleichnamigen Kinderbuchs, der auf dem Rücken der Wildgänse von Abenteuer zu Abenteuer fliegt, sondern das Fährschiff der TT-Line, das von Travemünde aus täglich den Hafen von Trelleborg in Südschweden anläuft. Von den Decks der hochhaushohen Fähre haben die Passagiere so ziemlich den besten Blick auf das rege Baugeschehen am Rande der Hafenflächen.

Große Planierraupen schieben Berge von Boden vor sich her. Mit vier, fünf Löffelhüben laden vier große Bagger die Ladeflächen der scheinbar nicht abreißenden Kolonne der Dumper. Knapp 30 dieser nicht für den Straßenverkehr zugelassenen Groß-LKW sind im Einsatz. 18 Kubikmeter fassen ihre Ladekübel. Von der Ladestelle aus geht es zunächst vorbei an den Aufstellflächen für die auf die Verschiffung wartenden Lastzüge, dann über die Hauptzufahrt zu den Doppelstock-Laderampen an den Schiffen quer durch das Hafenareal hinüber bis zu einer eigens für die Baumaßnahme hergestellten Baustraße in die Kippfläche. Rund 900.000 Kubikmeter Boden werden auf diesem Weg in eine nahegelegene ehemalige Kiesgrube im Dummersdorfer Feld transportiert – ohne die öffentlichen Straßen mit zusätzlichem Verkehr zu belasten. Vier Kilometer lang ist eine Wegstrecke von der Lade- zur Einbaustelle. In der alten Kiesgrube sind drei Raupen im Einsatz, die den Boden einbauen und das Gelände modellieren. Bis zu 13 Meter hoch wird das Material aufgeschüttet. Bis zum Jahresende will

Bodentransporte quer durch das Hafengelände zu einer Deponie

das Bauteam den großflächigen Erdbau weitestgehend fertiggestellt haben. Auch 400 Meter Entwässerungsleitungen mit Durchmessern von DN 500 bis DN 1.000 werden die Erdbauspezialisten dann verlegt haben.

Die Baumaßnahme, die von der Bickhardt Bau-Niederlassung in Neustadt/Holstein betreut wird, dient der Erweiterung des Hafens. Der Ausbau erfolgt in mehreren Stufen. Dadurch vergrößert sich die nutzbare Hafenfläche bis zum Jahre 2021 um 16 Hektar. Zunächst aber bereiten die ARGE-Mitarbeiter im Auftrag der Hansestadt Lübeck, vertreten durch die Lübeck Port Authority (LPA), den Baugrund für eine etwa 110.000 Quadratmeter große Erweiterungsfläche. Der Auftrag beinhaltet den Erdbau. Der Oberbau wird gesondert ausgeschrieben.

Bis 2019 soll auf der neu geschaffenen, ebenen Fläche ein Terminal für Forstprodukte inklusive zweier Logistikhallen entstehen. Schon Ende 2019 will dort ▶▶

Bagger, Raupen, Walze: mit großem Baugerät wird die Anhöhe am Lübecker Skandinavienkai abgetragen und auf das Niveau der Fährterminals gebracht. 900.000 Kubikmeter Boden werden dabei in diesem Bauabschnitt bewegt.

unter anderem ein skandinavischer Papierhersteller, der zurzeit noch seine Ladungen am Nordlandkai löscht, den Betrieb an den Skandinavienkai verlegt haben.

Investition in die Zukunft

Für die Lübecker Hafen-Gesellschaft ist der großflächige Ausbau des Skandinavienkais gleichbedeutend mit einer Investition in die Zukunft. Durch zusätzliche Umschlagflächen möchten die Lübecker konkurrenzfähig bleiben, Arbeitsplätze sichern und schaffen. Wirtschaftsexperten gehen von einem deutlichen Anstieg des Güterumschlags am Skandinavienkai in Lübeck-Travemünde aus.

Neben den Fähren gehen hin und wieder auch Kreuzfahrtschiffe am Skandinavienkai vor Anker. Anfang August bekam Nils Holgersson sogar königlichen Beistand: Die Queen Elizabeth, das fast 300 Meter lange Flaggschiff der englischen Luxusliner-Linie Cunard, machte für mehrere Stunden am Skandinavienkai fest – begleitet von den staunenden Blicken vieler tausend Schaulustiger an der Travemünder Vorderreihe.

HINTERGRUND

Der Lübecker Ostsee-Hafen

Die Lübecker Hafen-Gesellschaft ist Deutschlands größte RoRo-Hafenbetreiberin an der Ostsee: Neben dem Skandinavienkai gibt es mit dem Seelandkai, Nordlandkai und Schlutup drei weitere Terminals. Der nahe der Trave-Mündung gelegene Skandinavienkai ist das größte Terminal. Er ist eine der größten Drehscheiben Europas für alle Güter, die mit LKW, Sattelaufliegern, in Containern oder Wechselbrücken transportiert werden. Die Fähren operieren im RoRo-Betrieb (Roll on/Roll off), d.h. die Ladung wird mit Hafenzugmaschinen auf das Schiff gezogen (Sattelauflieger) oder rollt selbständig an Bord (LKW) und wird auf gleichem Wege wieder gelöscht. Knapp 22 Mio. Tonnen Güter werden dort durchschnittlich im Jahr umgeschlagen (davon rund 18 Mio. Tonnen am Skandinavienkai).

Neue Generation Einkauf

Bickhardt Bau Projektentwicklung modernisiert zeitgleich drei Kaufland-Einkaufsmärkte

Das Lebensmitteleinzelhandelsunternehmen Kaufland feiert in diesem Jahr sein 50-jähriges Bestehen und beschenkt sich und seine Kunden mit der Modernisierung seiner Einkaufsmärkte: Für den Umbau in Mittweida, Sangerhausen und Bendorf erhielt die Bickhardt Bau Projektentwicklung den Zuschlag.

Einkaufen soll ganz einfach werden: Offen, transparent, mehr Übersichtlichkeit. Diese Eigenschaften zeichnen inzwischen auch die Kaufland-Märkte in Bendorf, Mittweida und Sangerhausen aus, welche die Bickhardt Bau Projektentwicklung seit Jahresbeginn modernisiert hat. Großzügige Frischebereiche, einladend ausgestaltete Backshops und Bedientheken und ein neues Leitsystem, das mit gut sichtbaren Icons die Orientierung in den Regalreihen deutlich vereinfacht – das sind die wohl augenscheinlichsten Veränderungen, die praktisch über Nacht in den teilweise über 4.000 Quadratmeter großen Verkaufsflächen Einzug gehalten haben. Im Markt in Sangerhausen sind zudem SB-Kassen aufgestellt worden, an denen der Kunde die Ware selber über die Lesegeräte zieht und bezahlt.

Gebaut wurde im laufenden Betrieb; das heißt Teilbereiche des Marktes wurden mit Staubschutzwänden abgetrennt.

Besonders lärmintensive Arbeiten wurden in die Nachtstunden oder ins Wochenende verlegt. Abschnittsweise wurden Nebenbereiche wie Getränkelager, Anliefer- und Laderampen und Sozialräume für die Mitarbeiter ebenso umgebaut und an moderne Konsum-Ansprüche angepasst wie die Hauptverkaufsflächen mitsamt Kühl- und Frischebereichen.

Auf den gesamten Marktflächen wurde dann die Technische Gebäudeausrüstung mit Heizung, Lüftung, Sanitär, Sprinkler und Elektro sowie deren Ver- und Entsorgungsleitungen auf den neuesten Stand der Technik gebracht. In einigen Bereichen wurden auch die Decken und Fußböden erneuert. Die alten Leuchtmittel wurden durch Energiesparlampen ausgetauscht: Die Einkaufsmärkte in Bendorf, Mittweida und Sangerhausen erstrahlen jetzt in neuem Glanz.

ES GEHT RUND

Neufahrner Nordkurve kurz vor der Fertigstellung – Nach vier Jahren Bauzeit rollen die Züge

Die Arbeiten für die Neufahrner Nordkurve befinden sich auf der Zieleinfahrt: Knapp vier Jahre nach dem ersten Spatenstich arbeiten die Gleisbauer unter Hochdruck an den letzten Gleisen. Zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2018 rollen die ersten Züge auf der neuen Verbindungsspange, die die Region um Regensburg direkt an den Flughafen München West (Erding) anbindet.

Die Stopfmaschine von Bahnbau Hartung im Einsatz an der Neufahrner Nordkurve. Wegen der hohen Tagestemperaturen im Sommer wurden die Arbeitszeiten in die Abend- und Nachtstunden verlegt.

Querverbindung

Neufahrner Nordkurve vor fahrplanmäßiger Inbetriebnahme

Wer aus Regensburg oder der Oberpfalz mit der Bahn zum Münchener Flughafen reist, der musste bisher bis München Hauptbahnhof fahren, dort umsteigen und mit der S-Bahn zum Flughafen München West fahren. Nach Fertigstellung der Neufahrner Nordkurve – als Verbindungsspange zwischen der Bahnlinie Regensburg - München-Flughafen – wird die Fahrzeit der Reisenden aus der Region Regensburg um ca. 1 Stunde verkürzt.

Im Schritttempo rollt der Arbeitszug das lange Rampenbauwerk hinauf und fährt dann über das langgeschwungene Überführungsbauwerk aus Stahl und Beton auf den bereits begrünten Bahndamm. Deutlich schneller fließt der Verkehr auf der Autobahn 92 München - Freising, die unter der Brücke hindurchführt. So kurz vor der Fertigstellung strahlt die Neubaustrecke eine Selbstverständlichkeit aus, als wäre sie schon immer dort gewesen. Wenig erinnert offensichtlich an die Komplexität und ingenieurtechnischen Herausforderungen des Bauprojektes, das in einer Bauzeit von immerhin vier Jahren unter dem „Rollenden Rad“ realisiert wurde.

2.300 Meter voller ingenieurtechnischer Herausforderungen

Das Trogbauwerk im Norden des Bauabschnittes. Neben der Bahn führt die neue Gemeindeverbindungsstraße entlang.

Zahlreiche Sperrpausen waren nötig, um Baufreiheit an der Bahnstrecke zu schaffen und u.a. die S-Bahnstrecke zu verlegen, Taucher waren im Einsatz, um im Bereich des Trogbauwerks Neufahrn Nord eine Unterwassersohle aus 7.600 Kubikmetern Beton herzustellen. Ein 310 Meter langes Rampenbauwerk wurde hergestellt. 100.000 Kubikmeter Boden haben die Erdbauer in einer Breite von 46 Metern und bis zu 12 Metern über Geländeniveau für den 620 Meter langen Bahndamm aufgeschüttet. Die 193 Meter lange Eisenbahnüberführung über die A 92 wurde nicht nur aus 30 vorgefertigten Stahlsegmenten zusammengeschweißt, sondern mit Hilfe eines Traggerüstes überhöht hergestellt und später abgesenkt. Durch ihre architektonisch ansprechende Bauweise wirkt das Bauwerk geradezu leicht und schlank.

Zusammengefasst ausgedrückt: Auf gut der Hälfte der neuen rund 2.200 Meter langen elektrifizierten Verbindungsspange verlaufen die Gleise auf Brücken, Kreuzungs- und Rampenbauwerken. An den beiden Abzweigstellen fädelt die Neufahrner Kurve mit sogenannten Überwerfungsbauwerken höhenfrei (mit Weichen) mittig in die vorhandenen Gleistrassen ein.

Als eines der letzten Gewerke sind die Gleisbauer im Einsatz. Anfang August hat das ARGE-Partnerunternehmen Bahnbau Hartung aus Fulda knapp 11.000 Tonnen Schotter und 6.700 Schwellen mit Güterzügen angefahren und in das neue Gleisbett der Neufahrner Kurve eingebracht. Anschließend waren die große Stopfmaschine und der Schotterpflug im Einsatz, um die neuen Schienen höhen- und neigungstechnisch in ihre endgültige Lage zu bringen.

Rund 8.100 Meter Gleise haben die Hartung-Mitarbeiter im Zuge der Maßnahme neu verlegt und acht Weichen eingebaut. Danach wurden dann die letzten Oberleitungsmasten gesetzt und die Leitungen gezogen. Bereits Ende Juli war auch das neue Stellwerk, mit dem 36 Signale und die acht Weichen gesteuert werden, in Betrieb genommen worden. Dafür waren über 50 Kilometer Kabel notwendig.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember diesen Jahres nimmt der reguläre Zugbetrieb seine Arbeit auf. Reisende aus der Oberpfalz und Regensburg können dann auch auf direktem Weg zum Münchener Flughafen reisen.

Abendlicher Einsatz am Bahnhof Remagen: Die Gleise vor dem sanierten Bahnsteig wurden mit der Stopfmaschine wieder in die richtige Lage gebracht.

Neuer Bahnsteig für Remagen

Baustellenlogistik: Grundhafte Sanierung vom Gleis aus

Eine äußerst ambitionierte Bauzeit und eine Baustellenlogistik, die Arbeiten und Versorgung nur vom Gleis aus zulässt, das sind die Parameter in denen sich die Mitarbeiter der Arbeitsgemeinschaft Bickhardt Bau / Bahnbau Hartung bei der grundhaften Sanierung des Mittelbahnsteigs in Remagen bewegen müssen.

375 Meter lang ist der Bahnsteig im Bahnhof Remagen, der im Zuge der Bahnhofs-Modernisierung grundhaft erneuert und mit einem neuen ICE Standard-Höhenmaß von 76 Zentimeter über dem Gleis neu errichtet wird. Dies ermöglicht einen barrierefreien, niveaugleichen Ein- und Ausstieg in die Züge. Vor allem Berufspendler und viele Touristen, die das Rheinland besuchen, nutzen die viel befahrene linksrheinische Strecke zwischen Köln und Koblenz. Der Umbau erfolgt deshalb auch im laufenden Betrieb unter halbseitiger Sperrung des Bahnsteigs. Während auf der einen Seite des mit einem Bau- ▶▶

Vom Gleis aus wurden die Baumaterialien für die Bahnsteigsanierung in Remagen angeliefert. Im Hintergrund ist die berühmte Apollinariskirche zu erkennen.

zaun abgetrennten Bahnsteigs der Betrieb ganz normal weiterlief und die Reisenden in die Züge ein- und ausstiegen, wurde auf der anderen Seite rund um die Uhr unter Hochdruck gearbeitet. Nach Abtrag der alten Bahnsteigbefestigung und Bahnsteigkanten wurden zunächst Betonfundamente und Winkelstützen gesetzt, die den neuen Bahnsteig zum Gleis hin begrenzen. Zudem wurden die weißen Bahnsteigkantensteine aufbetoniert. Anschließend wurden die neuen Leerrohre für Strom-, Steuerungs- und Versorgungstechnik sowie eine neue Entwässerungsleitung verlegt. Schließlich wurde der Bahnsteig verfüllt, ein neues Planum hergestellt und die Fläche nach den neuesten Richtlinien von DB Station & Service neu gepflastert. Auch der Treppenaufgang und Teilbereiche der Personenunterführung wurden im Zuge der Baumaßnahme erneuert.

Da es sich um einen Mittelbahnsteig handelt, musste die gesamte Baustellenlogistik zwischen Lagerflächen und Einbauort über die Schiene abgewickelt werden. Das ist deutlich zeitaufwendiger als ein direkter LKW-Transport zur Baustelle: Die Züge mit den Boschki-Zweiseiten-Kippwagen, auf denen Frostschutzkies, Schotter und alle anderen Baumaterialien transportiert wurden, mussten sich bei der Ausfahrt aus dem jeweiligen Baugleis in den regulären Bahnverkehr einordnen, um den Zwischenlagerplatz einige Kilometer vor den Toren Remagens anzufahren.

Die 16.000 Einwohner zählende Stadt Remagen liegt an der linksrheinischen Bahnhauptstrecke zwischen Köln und Koblenz. Rhein-Express, Mittelrhein Bahn, Rhein-Ahr-Bahn und Ahrtalbahn halten im Stundentakt; hinzu kommen noch etliche IC-Verbindungen im Nord-Süd-Fernverkehr und der Güterverkehr. Anders ausgedrückt: Es herrscht jede Menge Betrieb.

Starkes Team: Im Zweischicht-Betrieb produziert die Belegschaft des MKW Kieswerks Fambach die Baustoffe, die für die Haldenerweiterung am Kali-Standort Hattorf zur Herstellung der Dichtungsschichten benötigt werden.

Baustoffe für die Dichtungsschicht

MKW beliefert Baustelle für Kali-Haldenerweiterung

Das Werk Werra der K+S Kali GmbH benötigt zusätzliche Haldenkapazitäten, um am Standort Hattorf weiterhin jährlich rund 19 Millionen Tonnen Rohsalz für die Produktion von Mineraldünger, Pharmasalzen und Industrieprodukten zu fördern. Das in den Produktionsprozessen übrig bleibende Steinsalz wird aufgehaldet. Für die Haldenerweiterung wird deshalb ein über 60 Hektar großes Areal vorbereitet. Der Bau einer Basisabdichtung mit einer Gesamtfläche von 160.000 Quadratmetern hat inzwischen begonnen. In einem Zeitraum von acht Monaten werden dafür etwa 500.000 Tonnen Schüttgüter (250.000 Tonnen Dichtungsschicht, 150.000 Tonnen Filterschicht sowie die Restmenge für Wegebau u.a.) benötigt.

Erst die Gründung einer Liefer-ARGE macht es möglich, diesen hohen Bedarf zu decken. Das Kieswerk Fambach spielt dabei eine tragende Rolle.

Doch zunächst einmal mussten die Baustoffe für die Dichtungsschicht in einem anspruchsvollen Zulassungsprozess Einbaureife erreichen. Seit Mai diesen Jahres läuft die Produktion auf Hochtouren, denn die Groß-Baustelle am Fuße des Kali-Bergs in Philippsthal benötigt täglich mehr als 3.000 Tonnen Zuschlagsstoffe. Fünf verschiedene Werke sind an der Baustoffproduktion beteiligt, der Hauptteil der Lieferungen stammt aus den Kieswerken Fambach und Immelborn.

Auf Grund des derzeit vorherrschenden Booms – vor allem im Hochbau – ist der Bedarf in diesem Jahr grundsätzlich gestiegen. Die durchschnittliche Produktionsmenge von rund 250.000 Tonnen per anno wird in diesem Jahr im Werk Fambach auch in Folge dieses Großauftrages um rund 50 Prozent gesteigert. Seit Juli 2018 läuft die Produktion dort im Zweischichtbetrieb. Bei den extremen Witterungsbedingungen in diesem Jahr ist dies für die Mitarbeiter, die in Fambach und den anderen Werken Höchstleistungen vollbringen, besonders anstrengend.

Auch für den Vertrieb und die Disposition der MBC bedeutet dieser Großauftrag eine Herausforderung: Trotz immer knapper werdenden Frachtraums, gelingt es der Logistikabteilung die gewünschten Materialien bedarfsgerecht in enger Absprache mit der Projektleitung auf die Baustelle zu transportieren.

Im Land der weißen Berge: Die Kali-Halde im Werk Hattorf bei Philippsthal soll erweitert werden.

Neue Decke für den Spitzenreiter

Die Autobahn 1 wird im Bereich von Bremen saniert

Deutschlands am stärksten befahrenes Autobahn-Teilstück im Bereich der A 1 bei Bremen bekommt eine neue Fahrbahndecke. Die Bickhardt Bau-Mitarbeiter der Abteilung Betonstraßenbau sind in einer Arbeitsgemeinschaft im Einsatz, den 8,5 Kilometer langen Streckenabschnitt am Autobahndreieck herzustellen.

Die Autobahn 1 im Bereich des Bremer Kreuzes ist Spitzenreiter in Deutschland, wenn es um die Verkehrsbelastung geht. Das geht aus den aktuellsten Verkehrszahlen hervor. Fast 20.000 Lastwagen passieren täglich das Nadelöhr. Insgesamt sind es rund 120.000 Fahrzeuge, die täglich die wichtige Verkehrsschlagader zwischen dem Ruhrgebiet und der Hansestadt Hamburg nutzen. Dass da Staus vorprogrammiert sind, versteht sich von selbst. Wenn dann auch noch gebaut wird, dann müssen schon mal längere Wegzeiten einkalkuliert werden. Staut sich dann noch der Verkehr, dann ist sogar der große Bickhardt Bau-Betonstraßenfertiger schneller.

In Arbeitsgemeinschaft mit der Firma Oevermann haben die Betonstraßenbauer in diesem Sommer gerade einen 8.500 Meter langen Abschnitt der A 1 von der Anschlussstelle Bremen-Brinkum bis südwestlich des Autobahndreiecks Stuhr hergestellt.

130.000 Quadratmeter

Die hohen Verkehrsbelastungen durch LKW- und Schwerlastverkehr hatten deutliche Spuren hinterlassen; eine Sanierung der Fahrbahn in Richtung Osnabrück war deshalb dringend erforderlich. Während der ARGE-Partner – mit dem die Betonstraßenbauer zuvor bereits im Großraum Berlin erfolgreich mehrere Autobahnabschnitte ausgebaut und grundhaft erneuert haben – für den Abbruch der alten Fahrbahn und die Teilsanierung des Unterbaus bis zur Ausbesserung der HGT zuständig war, sorgten die Bickhardt Betonstraßenbauer mit ihrer rollenden Straßenbaufabrik für die neue Fahrbahndecke. Die rund 130.000 Quadratmeter große Betonfläche wurde in einer Gesamtstärke von 27 Zentimetern (22 Zentimeter Unterbeton und 5 Zentimeter Oberbeton) hergestellt.

Um die Lieferwege kurz zu halten und für einen ständigen Materialfluss zu sorgen, wurde eine mobile Mischanlage etwa in der Mitte des Streckenabschnitts am Rande der Autobahn aufgestellt. Mit Vierachsern wurde der Beton dann zur Einbaustelle transportiert und der nimmersatte Betonstraßenfertiger mit Einbaumaterial rund um die Uhr gefüttert. In zwei Schichten waren die Betonbauspezialisten Tag und Nacht im Einsatz und haben pro Schicht etwa 800 Meter neue, dreispurige Autobahndecke hergestellt.

Im November diesen Jahres soll der Verkehr dann wieder in dem Streckenabschnitt rollen können. Ob die Fahrzeuge dann ungestört fahren können, wird sich zeigen: Weitere Bauprojekte wie der Neubau der Weserbrücke stehen in Kürze an und machen eigentlich einen achtspurigen Ausbau der A 1 rund um Bremen erforderlich.

Hamburg Airport: Grundhafte Erneuerung des Vorfelds wurde pünktlich abgeschlossen

Startklar!

Ready for Take off“ heißt es wieder vor den Flugsteigen am Terminal 1 des Hamburg Airports. Dort haben die Bickhardt Bau-Verkehrswegebauer in Arbeitsgemeinschaft Zweidrittel des Hauptvorfelds grundhaft erneuert. Nach einer Bauzeit von rund zwei Jahren haben sie pünktlich zum Beginn der Sommerferien die letzten Flächen der fünf Bauphasen an den Bauherren übergeben. Unter laufendem Flughafenbetrieb haben die ARGE-Mitarbeiter im letzten Abschnitt die Anbindungen an die Start- und Landebahn hergestellt. Die vier Rollweg-Äste wurden zur Hälfte in Beton- und zur anderen Hälfte in Asphaltbauweise hergestellt. Sie sind in unserer aktuellen Luftaufnahme sehr gut direkt oberhalb dieses Textfeldes durch den hellen Beton zu erkennen. Gleiches gilt für die neuen Betonflächen unmittelbar vor den Flughafengebäuden sowie die angrenzenden Rollbereiche, die in Asphaltbauweise hergestellt wurden. Rund 220.000 Quadratmeter neue Vorfeldflächen inklusive der Entwässerungseinrichtungen und Versorgungsleitungen haben die Verkehrswegebauer hergestellt. Der Flughafen wird mit der neuen Steuerungstechnik „Follow the Greens“ ausgestattet. Dabei weisen in den Boden eingelassene grüne Lichtreihen den Piloten den Weg zum Start oder der richtigen Parkposition.

Mit viel Liebe zum

Detail

Die Abteilung Bauwerksinstandsetzung saniert historische, denkmalgeschützte Brücken

Es ist keine Seltenheit, dass bei der Bauwerksinstandsetzung Brückenbau auf Denkmalschutz trifft. Ein Musterbeispiel für die enge Verzahnung der beiden Gewerke ist die Burgbrücke in Halle an der Saale, die seit dem Frühjahr von der Bickhardt Bau Abteilung Bauwerksinstandsetzung von Grund auf saniert wird.

1 *Die Burgbrücke über die Mühlengrabensaale in Halle befindet sich direkt unterhalb der imposanten Moritzburg.*

2 *Die Mitarbeiter der Bauwerksinstandsetzung haben den kompletten Überbau freigelegt. Zum Zeitpunkt der Aufnahme wurde die Schalung für die Betonage hergestellt.*

3 *Die historischen Sandstein-Postamente wurden bauseits gelagert, aufbereitet und dann wieder eingebaut.*

4 *Seltene Perspektive: Der Blick unter die Brücke mit ihren markanten gebogenen Stahllängsträgern erinnert an eine Hallenkonstruktion.*

Weithin sichtbar überragt die Moritzburg die Altstadt von Halle an der Saale. Direkt am Fuße des markanten Rundturmes befindet sich die Burgbrücke über die Mühlengrabensaale, einem Nebenarm der Saale. Das Ende 1898 errichtete Brückenbauwerk mit seinen Stahlrundbögen wies erhebliche Schäden am Überbau auf: Wind, Wetter und vor allem Verkehrsbelastungen hatten dem Bauwerk so zugesetzt, dass teilweise schon die Stahllängsträger derart korrodiert waren, dass einige von ihnen dringend durch neue Walzprofile ausgetauscht werden mussten. Die Bewehrungseisen der Fahrbahnplatte lagen teilweise bereits frei, im Bereich der Widerlager traten Verdrückungen auf und die Fugen im Sichtmauerwerk waren längst zu größeren Spalten geworden.

Für die gesamte Dauer der Sanierungsarbeiten wurde als erstes ein Hängegerüst als Arbeitsplattform unter die Brückenbögen gehängt. Das Besondere dabei: Das Gerüst wurde zunächst mit über 100 Ankerstäben an den Stahlträgern befestigt. In einer der letzten Bauphasen – wenn der neue Stahlbetonüberbau hergestellt worden ist – wird das Gerüst umgehängt und am neuen Betonüberbau verankert. Von der Arbeitsplattform aus konnte das Stahlträgerwerk von der Unterseite her gesandstrahlt und so zunächst von alter Farbe und Rost befreit werden. Anschließend wurde es mit einem neuen Schutz überzogen. Insgesamt 1.600 Quadratmeter Korrosionsschutz wurden aufgetragen.

Hängegerüst und Einhausung

Viel Platz und Bewegungsfreiheit gibt es unter den Stahlbögen natürlich nicht – vor allem zu den Widerlagern hin werden die Arbeitsräume immer enger. Dennoch wurden die Stahlstreben Meter für Meter instandgesetzt. Da die alte Beschichtung bleihaltig war, erfolgten die Arbeiten in einer Einhausung. Zudem mussten die Bickhardt Bau-Facharbeiter spezielle Arbeitsschutzkleidung tragen. Doch nicht nur in der alten Farbschicht wurden Altlasten gefunden und erfolgten die Arbeiten im kontaminierten Bereich, sondern auch bei der Bauwerksabdichtung sind PAK-haltige Dichtungsbahnen eingesetzt worden. Diese polyzyklischen, aromatischen Kohlenwasserstoffe sind in teerhaltigen Dichtungspappen enthalten, die bis in die 70er Jahre eingesetzt wurden. 500 Quadratmeter belastete Flächen wurden aufgenommen und fachgerecht entsorgt.

Mitte Juni haben die Mitarbeiter der Bauwerksinstandsetzung die Schalung für den Überbau hergestellt, der dann im Juli betoniert wurde. Dafür mussten die äußeren Träger in ihrer Höhe abgesenkt und auf das gleiche Niveau wie die Fahrbahnplatte gebracht werden.

Im Zuge der Generalüberholung werden zudem viele ursprüngliche Brückendetails wieder herausgearbeitet. Dazu zählen neben der Gesimsausbildung und Verkleidung der Widerlager auch die acht aufgearbeiteten Postamente, die an allen vier Ecken des Bauwerks platziert sind und an denen die Geländer befestigt werden. In Höhe der Brückenmitte wird das Stadtwappen von Halle als Ornament eingearbeitet.

Die Fuldabrücke im Schlitzer Stadtteil Pfordt: Das 65 Meter lange historische Bauwerk gilt als eine der am besten erhaltenen klassizistischen Sandsteinbrücken. Nach der Instandsetzung ist sie sicher auch eine der Schönsten.

6 Bögen über die Fulda

Eine weitere Brücke, die die Spezialisten der Abteilung Bauwerksinstandsetzung neben der Burgbrücke in Halle und der Karlsbrücke in Erfurt derzeit grundhaft sanieren, ist die Fuldabrücke am östlichen Ortsrand des Schlitzer Stadtteils Pfordt. Die um 1804 errichtete klassizistische Bogenbrücke aus Sandsteinquadern gilt trotz ihrer erheblichen Baumängel als eines der am besten erhaltenen Brückenbauwerke aus dieser Epoche. Der Zahn der Zeit hat der 65 Meter langen Fuldabrücke mit ihren sechs Bögen arg zugesetzt: So wurden zahlreiche Verschiebungen im Mauerwerk festgestellt, der Fahrbahnbelag und die Bauwerksabdichtung waren ebenfalls stark beschädigt. Die Fulda hat darüber hinaus am Fuße der Brückenpfeiler ebenfalls deutlichen Spuren in Form von Ausspülungen, Ausbrüchen, Rissen und Durchfeuchtungen hinterlassen.

Seit März sind die Mitarbeiter der Bauwerksinstandsetzung dabei, das altehrwürdige Bauwerk in enger Abstimmung mit der Denkmalpflege wieder in Schuss zu bringen. Sie haben zunächst die Kappen und den Fahrbahnbelag abgebrochen. Die alte Geländerbeschichtung wurde vor Ort erneuert. Da diese eine Bleimennige-Grundierung enthielt, wurde für den Beschichtungs-Abtrag ein Schwarz-Weiß Bereich mit einer Einhausung aufgebaut, um so eine Verunreinigung der Fulda sowie eine Verschleppung des kontaminierten Materials zu verhindern.

Blei-Grundierung: Einhausung und Schwarz-Weiß-Bereich

Am Fuß der Brückenpfeiler wurde ein so genannter Kolkriegel aus Beton und Natursteinen als Unterspülschutz hergestellt.

Inzwischen ist der Überbau grundhaft erneuert worden. Die alten Sandsteine wurden gereinigt und gesandstrahlt. Um die beschädigten Sandsteine zu ersetzen, wurden vor Ort lagernde Sandsteine bearbeitet und eingebaut. Für die Straßenentwässerung haben die Instandsetzer verzinkte Fallrohre eingebaut, die das Regenwasser von der Straße über einen Filtereinsatz direkt in die Fulda leiten. Die neue Fahrbahnbreite beträgt nach einer Aufweitung künftig 3,20 Meter. In den Sandsteinbögen unter der Brücke sind sämtliche Fugen erneuert worden. Hohlräume im Mauerwerk wurden mit so genannten Packern im Injektionsverfahren zubetoniert. Einige Mauerwerksspalten sind bewusst erhalten worden, da sie Fledermäusen als Unterschlupf dienen. Für die Wasseramsel werden zudem noch einige Nistkästen unter der Brücke aufgehängt.

Die deutlich sichtbarsten Veränderungen hat es am Fuße der Brücke gegeben: Vor den Pfeilern und Widerlagern haben die Instandsetzungsspezialisten so genannte Kolkriegel als Unterspülschutz hergestellt. Das sind etwa einen Meter hohe Fundamente aus Beton, die vor den Sandstein der Brückenpfeiler gesetzt wurden. Auf der Oberseite wurden Wasserbausteine einbetoniert. Durch diese Maßnahmen soll die mit 30 Tonnen Traggewicht angegebene Nutzlast auch dauerhaft gesichert werden. Bei den Arbeiten haben die Mitarbeiter ein Gefache aus alten Eichenbalken teilweise freigelegt, auf dem die Brücke damals gegründet wurde. Dies und eine auf das Jahr 1781 datierte Inschrift legen die Vermutung nahe, dass die Brücke vor 1804 erbaut wurde, wie es offiziell angegeben wird.

In diesen Tagen laufen die letzten Arbeiten an der Pfordter Fuldabrücke: Dabei wird noch eine neue Schutzschicht aus Gussasphalt als Brückenabdichtung sowie eine Asphaltbetondecke hergestellt bevor der Verkehr wieder auf der Kreisstraße 80 und dem Fulda-Radweg rollen kann.

Wohnen

vor den Toren Fritzlars

Roter Rain IV: Bickhardt Bau erweitert Baugebiet – 87 neue Bauplätze

Die Dom- und Kaiserstadt Fritzlar schafft neue Baugebiete: Östlich des Wohngebietes Roter Rain entstehen unter dem Arbeitstitel Roter Rain IV weitere 87 neue Bauplätze. Das 60 Hektar große Areal wird in zwei Bauabschnitten erschlossen.

In einem ersten Bauabschnitt stellen die Mitarbeiter von Bickhardt Bau Kirchheim die Anliegerstraßen und Gehwege, sämtliche Versorgungs- und Entwässerungsleitungen mitsamt Regenrückhaltebecken und einen Lärmschutzwall als westliche Begrenzung zur Autobahn 49 her. Gleichzeitig erschließen sie zunächst 48 Bauplätze. Die Grundstücke haben Größen zwischen 600 und 850 Quadratmetern.

„Mit der Erschließung dieses neuen Baugebietes bedienen wir das unverändert hohe Interesse an Bauplätzen in Fritzlar“, sagte Bürgermeister Hartmut Spogat während des Spatenstiches Ende Mai. Dies zeige, dass Fritzlar attraktiv sei und sich durch einen hohen Wohnwert auszeichne. In unmittelbarer Nähe befinden sich eine Kindertagesstätte und ein Biogas-Blockheizkraftwerk. Zudem gibt es eine direkte Busanbindung in die Fritzlarer Innenstadt. Ab Januar 2019 können dort Bauwillige mit dem Errichten ihres Eigenheimes beginnen.

Bis dahin stellen die Verkehrswegebauer aus Kirchheim in einer ersten Bauphase insgesamt 730 Meter asphaltierte Anliegerstraßen und Stichwege als Vorausbau (Asphalttragschicht) her. Zudem wird ein 320 Meter langer Verbindungs-Fußweg zwischen dem neuen Baugebiet und dem zuvor erschlossenen BG Roter Rain III gepflastert. Für das getrennte Abwassersystem werden 1.100 Meter Schmutzwasserkanal DN 250 und 1.450 Meter Regenwasserkanal mit Durchmessern von DN 300 bis DN 800 verlegt. Zudem erfolgt die Ausstattung des Baugebietes mit den Versorgungsträgern der Telekom, Unitymedia, EWF und Gruppenwasserwerk Homberg-Fritzlar. Den bestehenden Lärmschutzwall verlängern die Bickhardt Bau Mitarbeiter um rund 600 Meter in südlicher Richtung.

In einer zweiten Bauphase – nach Bebauung der Grundstücke – erfolgt der Straßenendausbau mit Asphaltbinder- und -deckschicht inklusive sämtlicher noch zu erstellender Gehwege.

Es boomt in West-Sachsen

Niederlassung Meerane: Das Jubiläumsjahr beschert zahlreiche Aufträge in der Region

Es ist, als machten Stadt und Region ihre Aufwartung: Im Jubiläumsjahr ihres 25-jährigen Bestehens haben die Mitarbeiter der Niederlassung Meerane rund um ihren Firmensitz alle Hände voll zu tun. Die Stadt mit der steilen Wand erlebt derzeit einen wahren Bauboom und Bickhardt Bau hat wesentlichen Anteil daran.

Die Lage ist günstig – nicht nur wenn private Wirtschaft und Kommunen zielgerichtet an einem Strang ziehen: Nördlich der Autobahn 4, westlich der Bundesstraße 93 ist ein etwa 70 Hektar großes Areal als Industrie- und Gewerbestandort ausgewiesen worden, das in nicht einmal zwei Jahren komplett erschlossen und bebaut wird. Auf der sprichwörtlich grünen Wiese entstehen in verschiedenen Baufeldern über 700 neue Arbeitsplätze. Metawerk Meerane heißt der neue Logistik- und Light-Industrial-Park. Für Projektentwicklung, Investition und Vermarktung zeichnet die gleichnamige Projektentwicklungsgesellschaft Metawerk AG verantwortlich.

Die Mitarbeiter der Niederlassung Meerane haben die Erschließungsarbeiten für die Halle 2 ausgeführt, die der Logistik-Riese Rhenus bereits in Betrieb genommen hat. Rund 50.000 Kubikmeter Boden haben die Erdbauspezialisten dabei zuvor bewegt und verbessert, 13.000 Quadratmeter Fahrwege und Straßen asphaltiert und rund 2.000 Quadratmeter Pflasterflächen hergestellt.

Vor dem Bau der Gewerbe- und Industriehallen waren zunächst aufwendige Bodenverbesserungsarbeiten notwendig. Wie im Gewerbehallenbau üblich, arbeiteten verschiedene Gewerke parallel: Während die Erdbauspezialisten von Bickhardt Bau auf der einen Seite des Baufelds noch die Fundamente für die Betonpfeiler aushoben, stellten auf der anderen Seite Montageteams bereits die Betonpfeiler auf. Als der Grader im April noch in einigen Bereichen der Halle 2 das Frostschutz-Feinplanum schob, erfolgte dies bereits unter Dach. Zeitgleich wurden an anderer Stelle noch zusätzliche Betonpfähle zur Bodenstabilisierung ins Erdreich eingebracht, während an einer dritten Stelle bereits die Bodenplatte betoniert wurde.

Zentrum der E-Mobilität

Nur einen Steinwurf davon entfernt, erfolgen die Erschließungsarbeiten für ein neues Zeitalter im Fahrzeugverkehr. Unter dem Titel Halle 4 entsteht eine knapp 40.000 Quadratmeter große Montage- und Logistikhalle, in der künftig Fahrwerkmodule für Elektrofahrzeuge von VW hergestellt werden sollen. Für den Erdbau sind die Mitarbeiter von Bickhardt Bau Thüringen zuständig: 70.000 Kubikmeter Boden haben sie dort bewegt. Anschließend stellten sie das Frostschutzplanum her: 60.000 Tonnen Material haben sie dabei fachgerecht eingebaut. Auch dort musste der Boden zunächst mit Bindemitteln stabilisiert und zudem mit Rüttelstopfsäulen tragfähig gemacht werden.

In dem Bereich zwischen den beiden Logistikhallen haben die Tiefbauspezialisten von Bickhardt Bau im Auftrag des regionalen Abwasserzweckverbands einen Kanal mit einem Durchmesser bis DN 1.600 hergestellt. Die riesigen Kunststoffrohre wurden in sieben bis neun Metern Tiefe verlegt. Über den etwa 400 Meter langen Kanal werden sämtliche Flächen des Metawerks Meerane entwässert. Der Kanal schließt an ein Regenrückhaltebecken an, das Bickhardt Bau Thüringen bereits im vergangenen Jahr als Auftaktmaßnahme für die Gesamterschließung hergestellt hatte. Auch mit dem Bau einer 600 Meter langen Erschließungsstraße ist die Niederlassung beauftragt worden.

Neuer Knotenpunkt

Im Zuge der Neuordnung des Verkehrsknotenpunktes B 175 / Zufahrt zum VW Werk Mosel nördlich der Stadt Zwickau rollt der Verkehr inzwischen über den neuen Streckenabschnitt. Die Brückenbauer von Bickhardt Bau haben zunächst zwei Bauwerke (Überführung Bahnlinie und Überführung Bundesstraße 175) sowie eine etwa 100 Meter lange Stützmauer hergestellt, während ihre Kollegen von Bickhardt Bau Thüringen für die Anbindung an die Umfahrung und die Aufschüttung des Fahrbahndamms zuständig waren. Im Frühjahr erfolgte dann der Abbruch der alten Brückenbauwerke. So wurde Platz für den vierspurigen Ausbau der B 175 geschaffen, der Ende des Jahres abgeschlossen sein soll. Die B 175 läuft dann wieder auf ihrer ursprünglichen Streckenführung. In einem letzten Bauabschnitt erfolgt dann der Rückbau der Umfahrung, die dann zu einem Radweg verengt wird.

Etwa 20 Kilometer von der Niederlassung Meerane entfernt liegt die Gemeinde Callenberg im Nordosten des Landkreises Zwickau. Dort erneuern die Verkehrswegebauexperten in Arbeitsgemeinschaft die Bundesstraße 180 zwischen Callenberg und Waldenburg auf einer Länge von 1.250 Metern. Der Ausbaubereich mündet am nördlichen Ortsende von Callenberg in einen Kreisverkehr, wodurch eine unübersichtliche Kreuzung entschärft wird. Im Zuge des Straßenausbaus wurden sämtliche Entwässerungseinrichtungen erneuert: Statt wie sonst üblich wurde kein Regenrückhaltebecken hergestellt, sondern es wurden drei Rigolenspeicherboxen aus Kunststoff verlegt, die das Wasser bei großen Niederschlagsereignissen speichern und dann nach und nach ins umliegende Erdreich abgeben können. Parallel zur Ausbaustrecke wurde zudem ein Radweg asphaltiert.

Der Ausbau der B 180 ist gleichbedeutend mit einer leistungsfähigen Zufahrt zum Sachsenring in Hohenstein-Ernstthal. Sie ist eine der wichtigen Zufahrtsstrecken zum Motorsport-Mekka. Der Umbau des Sachsenrings im Jahr 2000 durch die Mitarbeiter der Niederlassung Meerane war übrigens der Startschuss für die erfolgreichen Aktivitäten von Bickhardt Bau im Rennstreckenbau.

Das Metawerk Meerane: Nördlich der A 4 und westlich der B 93 wird ein moderner Gewerbe- und Logistikstandort erschlossen. Hier wird der Grund für die Halle 4 bereitet.

Eine ganz neue Verkehrsanbindung am Knotenpunkt B 175/ Abzweiger Mosel:

In einem nächsten Bauabschnitt wird die alte Trasse grundhaft erneuert.

Eine bessere Anbindung an das Motorsport-Zentrum Sachsenring: Die B 180 bei Callenberg wird auf 1.250 Metern grundhaft ausgebaut.

Erschd de Orbeit, dann es Vorgnieschn!

Kopfsteinpflaster, 248 Meter Länge, 13 Prozent Steigung: So erhebt sich die Steile Wand, die berühmteste Straße Meeranes, von der Zwickauer Straße hoch zur Chemnitzer Straße. Das Wahrzeichen der rund 16.000 Einwohner zählenden Stadt in Sachsen steht sinnbildlich für die positive wirtschaftliche Entwicklung der Bickhardt Bau Niederlassung, die im Mai ihr 25-jähriges Bestehen gefeiert hat.

Niederlassung Meerane feierte 25-jähriges Bestehen

Bescheiden waren die Anfänge, positiv die Gesamtentwicklung. Was mit drei Mann, einer Pritsche und einem Anhänger ihren Anfang nahm, ist inzwischen ein fester Bestandteil der Bickhardt Bau Unternehmensgruppe und der Wirtschaftsregion West-Sachsen/ Zwickauer Land. Seit einem Vierteljahrhundert trägt die Niederlassung Meerane zum Ausbau einer funktionierenden Verkehrsinfrastruktur bei und ist anerkannter Arbeitgeber und Ausbildungsbetrieb gleichermaßen.

Zu der Jubiläumsfeier Ende Mai begrüßte Niederlassungsleiter Patrick Haupt nicht nur seine aktuellen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, sondern auch Männer und Frauen der ersten Stunden, die inzwischen im Ruhestand sind, Vertreterinnen und Vertreter aus lokaler Wirtschaft und Kommunalpolitik sowie zahlreiche Kolleginnen und Kollegen aus den Unternehmenszentralen in Kirchheim und Schwabhausen. Marco Auth, Geschäftsführer von Bickhardt Bau Thüringen und selber als langjähriger Leiter der Niederlassung Meerane maßgeblich an der positiven Entwicklung beteiligt, ließ in seiner unterhaltsamen Rede noch einmal die wichtigsten Ereignisse und Daten Revue passieren: „Zunächst bezog die 1. Besatzung von Bickhardt Bau ein Containerbüro in Härtensdorf, aber schon nach kurzer Zeit fand ein Umzug in die Seiferitzer Allee 14 im Gewerbegebiet Meerane statt“, berichtete er. Im Jahr 2000 ist dann das heutige Bürogebäude in der Seiferitzer Allee 23 bezogen worden, das 2011 um 100 Quadratmeter Bürofläche erweitert und kürzlich nochmal um zwei Büros und einen großen Besprechungsraum vergrößert wurde.

„Die Meeraner Niederlassung hat seit 1993 mittlerweile über 250 kleine, mittlere und große Bauvorhaben realisiert“, sagte Marco Auth. Der jährliche Umsatz liege bei ca. 20 Millionen Euro. Als repräsentative Baumaßnahmen nannte er unter anderem die Bauvorhaben Bundesstraße 93 bei Zwickau, B 175 Glauchau, B 169 Hundshübel und B 175 Mosel, den Neubau der Autobahn 72 bei Borna, die A 4 bei Meerane und Frankenberg, die Erschließung der Gewerbegebiete von Mülsen, Reinsdorf und Meerane, die Bahnbaustellen Meerane - Gößnitz, Knappenrode - Horka, Jena - Weimar, Großenhain und Neukieritzsch sowie den Bau des ersten Betonkreisels in Sachsen nur wenige Meter von der Niederlassung entfernt. Natürlich wurde auch der größte Erdbauauftrag in der Unternehmensgeschichte von Bickhardt Bau entsprechende gewürdigt: Für die Renaturierung des Cottbusser Ostsees wurden insgesamt 18 Millionen Kubikmeter Erde bewegt.

Wiege des Rennstreckenbaus

In der Niederlassung Meerane hat auch der Rennstreckenbau seinen Ursprung, für den Bickhardt Bau weltweit einen guten Ruf genießt. Denn die Kollegen der NL Meerane haben zunächst den Sachsenring, dann die Porsche-Teststrecke in Leipzig und dann in Rekordzeit den Umbau des Hockenheimrings realisiert. Das waren allesamt Projekte, welche die Basis für den Bau der Formel 1-Rennstrecken in Abu Dhabi, Bahrain, Süd-Korea und Indien legten.

Dass darüber hinaus die Mitarbeiter auch das Herz am rechten Fleck haben, zeigte ihr Einsatz bei der Hochwasserkatastrophe im August 2002 in Dohna bei Pirna, wo jede Hilfe und schweres Gerät nötig waren, um die dortigen Verwüstungen schnell und unbürokratisch zu beseitigen.

Festreden, Double-Show und Tanz bis nach Mitternacht

Durchhaltevermögen

Der Vorstandsvorsitzende Ralf Schär überbrachte die Glückwünsche der gesamten Unternehmensgruppe. Die Niederlassung Meerane habe schon alle Höhen und Tiefen durchgemacht, „doch wenn sich der Bickhardt einmal niederlässt, dann lässt er so schnell nicht los.“ Dahinter stehe eine tolle Mannschaft, die immer wieder Neues bringen wolle, sagte der Vorstandsvorsitzende. Im Moment erlebe die Branche eine noch nie dagewesene Hochkonjunktur. Es sei zu begrüßen, dass die Arbeitnehmer durch den neuen Tarifabschluss daran partizipieren werden. Die Tarifunterschiede zwischen Ost und West gehörten endlich abgeschafft, erklärte Ralf Schär unter dem Beifall der Anwesenden.

Nach einem gemeinsamen Barbecue-Buffet gaben sich allerhand prominente Künstler die Klinke, beziehungsweise das Mikrofon in die Hand: Howard Carpendale, Elvis, Tina Turner, AC/DC und DJ Ötzi sorgten für eine Riesenstimmung. Alleinunterhalter Marc O. Vincent schlüpfte in verschiedene Rollen und bescherte den Gästen des Jubiläumsfestes eine Riesengaudi.

Bei der Feier wurde einmal mehr deutlich: Auch stimmungsmäßig ist die Niederlassung Meerane spitze. Bickhardt Bau ist inzwischen ein fester Bestandteil im Stadtbild von Meerane – ebenso wenig wegzudenken wie die Steile Wand.

Straßenzug blüht auf

Grundhafter Ausbau der Eschersheimer Landstraße in Frankfurt/Main – 15 Bauphasen

Innerstädtische Baumaßnahmen haben ihre eigenen Besonderheiten. Dazu zählen abschnittweises Bauen und ein hoher Koordinationsbedarf, wie der Ausbau der Eschersheimer Landstraße in Frankfurt/Main zeigt.

Der grundhafte Ausbau der Eschersheimer Landstraße in Frankfurt auf dem rund einen Kilometer langen Abschnitt zwischen der Kreuzung Hügelstraße und dem Knotenpunkt „Am Weißen Stein“ geht in seine Schlussetappen. Die Bauarbeiten an der viel befahrenen Einfallstraße mit der U-Bahn-Trasse in ihrer Mitte erfolgen wie bei den meisten innerstädtischen Baumaßnahmen auch in Abschnitten: 15 verschiedene Bauphasen sind dort von Baubeginn bis Bauende nötig.

Mitte Mai haben die Mitarbeiter von Bickhardt Bau den letzten Abschnitt in Fahrtrichtung Nord asphaltiert. Anschließend ging es auf der gegenüberliegenden Straßenseite in Richtung Stadtmitte weiter. Mit dem Einbau der neuen Asphaltdecke werden gleichzeitig die Fahrspuren von zwei auf eine verengt – und das sowohl stadtein- als auch stadtauswärts.

Dafür wurden auf beiden Straßenseiten eigene, durch Markierungslinien abgetrennte Fahrstreifen für Radfahrer geschaffen. Zudem haben die Verkehrswegebauer der Niederlassung Frankfurt um das Bauleitungsteam Oliver Starke, Klaus Fladung und Jürgen Kautz stellenweise die Gehwege verbreitert, Parkbuchten neu angeordnet und Pflanzinseln angelegt. 32 Bäume sind im Zuge der Baumaßnahme gepflanzt worden. Im Bereich der Gehwege erfolgte ein grundhafter Ausbau. Im Zuge dessen wurden auch die unter dem Pflaster befindlichen Ver- und Entsorgungsleitungen sowie die Hausanschlüsse erneuert. Die Vielzahl der Leitungen und Medien erforderte einen erhöhten Abstimmungsbedarf mit Energieversorgern und Netzbetreibern. Da der innerstädtische Verkehrswegebau insbesondere in Frankfurt am Main in höchstem Maße dokumentations- und abrechnungsintensiv ist, wird ein Baustellenabrechner vollumfänglich eingesetzt.

Apropos Pflaster: Etwa in der Mitte des Bauabschnittes befindet sich der zweitälteste Lindenbaum Hessens. Der Gehweg, der an dem Naturdenkmal vorbeiführt, wurde mit Natursteinpflaster eingefasst. Dies sorgt ebenso wie der Gesamtausbau für ein ansprechendes, aufgelockertes Straßenbild. Der Charakter einer bloßen Durchgangsstraße gehört damit der Vergangenheit an. Für die Umgestaltung der Eschersheimer Landstraße investiert die Stadt Frankfurt insgesamt rund 4,5 Millionen Euro.

Die Rinne wird in Gussasphalt hergestellt.

Nicht viel Platz: In nicht weniger als 15 Bauabschnitten wird die Eschersheimer Landstraße umgebaut sowie technisch und optisch aufgewertet.

Ausbildungsstart bei Bickhardt Bau: Bei den Welcome Days in der Kirchheimer Unternehmenszentrale wurde der Standort erkundet. Auf dem Bauhof blieb genug Zeit für ein Erinnerungsfoto vom allerersten Arbeitstag. Auch in Schwabhausen (Foto unten) versammelten sich die neue Auszubildenden von Bickhardt Bau Thüringen für ein Gruppenfoto.

Fundament für die Zukunft

Ausbildungsstart 1. August – Über 40 neue Azubis – Willkommenstage in Kirchheim

Der 1. August ist seit jeher Ausbildungsbeginn bei Bickhardt Bau. Im diesem Jahr fanden erstmals die Welcome Days statt, bei denen sich die neuen Auszubildenden der verschiedenen Berufszweige untereinander aber auch das Unternehmen kennenlernten.

40 neue Auszubildende und duale Studentinnen und Studenten starteten im August bei Bickhardt Bau ins Berufsleben. In Zusammenarbeit mit der Jugend- und Auszubildendenvertretung (JAV) wurden alle neuen Azubis und Studienanfänger in die Unternehmenszentrale nach Kirchheim eingeladen. Unter dem Motto Welcome Days lernten sich die jungen Damen und Herren aus den verschiedenen Ausbildungsbereichen schon einmal in Spielen und Gesprächsrunden untereinander kennen, wurden von der Geschäftsführung begrüßt und erkundeten den Standort Kirchheim mit all seinen Abteilungen und Werkstätten.

Wenn man schon bei einem Bauunternehmen in das Berufsleben startet, was liegt da näher als auch einmal ein interessantes Bauvorhaben aus nächster Nähe kennenzulernen? Nach einer Sicherheitsunterweisung besuchten die neuen Auszubildenden den Autobahnneubau der A 49 bei Schlierbach. Schachtmeister Markus Sandrock stellte das Bauprojekt vor und für den Nachwuchs bestand die Möglichkeit durch den

Die Baustellenexkursion bot ungewöhnliche Einblicke in das Innere einer Brücke.

Hohlkörper der Schlierbachtalbrücke hindurchzuwandern.

Auch in Schwabhausen wurden die Neuen bei Bickhardt Bau Thüringen in einer zentralen Veranstaltung mit Geschäftsleitung und Ausbildern begrüßt.

Mit den über 40 neuen Kolleginnen und Kollegen hat Bickhardt Bau seit Jahren eine konstant hohe Ausbildungsquote. Auf alle Lehrjahre bezogen zählt die Unternehmensgruppe damit insgesamt über 110 junge Menschen, die ihren Grundstein für eine berufliche Karriere bei Bickhardt Bau legen. Die Perspektiven sind gut: Die Branche erlebt gerade einen ihrer größten Booms, die Auftragsbücher bei Bickhardt Bau sind voll und es bestehen ausgezeichnete Übernahmemöglichkeiten im Anschluss an eine erfolgreiche Ausbildung.

Zum umfangreichen Ausbildungsangebot gehören die Berufe des klassischen Bauhandwerks wie Straßenbauer und Stahlbetonbauer ebenso wie technische und kaufmännische Lehrberufe. Sehr großer Beliebtheit erfreuen sich insbesondere die dualen Studiengänge im Bauingenieurwesen.

Jahrgangsbester

Die ersten Bauingenieure haben ihre Prüfungen für das Studium Plus an der Außenstelle der Technischen Hochschule Mittelhessen in Bad Hersfeld abgeschlossen. Und das mit großem Erfolg: Unser Studium Plus-Student Thomas Zweiniger wurde mit einem Notenschnitt von 1,4 Jahrgangsbester. In einer kleinen Feierstunde bekamen die Absolventen ihre Bachelor-Zeugnisse ausgehändigt. Thomas Zweiniger erhielt zudem eine Urkunde und Sondergratifikation als Jahrgangsbester. Diese Auszeichnung wird von Bickhardt Bau gestiftet. Neben dem 23-jährigen Breitenbacher hat auch Julia Ziegenbein erfolgreich ihre Bachelor-Prüfung im Fachbereich Mittelstandsmanagement bestanden. Beiden an dieser Stelle einen herzlichen Glückwunsch im Namen der gesamten Bickhardt Bau-Belegschaft.

Gewerbliche Ausbildung

Nichts ist so stetig wie der Wandel: Um die Ausbildung im gewerblichen Bereich noch besser zu gestalten und eine höhere Anzahl an Auszubildenden zu gewinnen, wurde auch in der Organisation der gewerblichen Ausbildungen einiges verändert.

Für die Standorte Kirchheim, Fulda, Frankfurt/M. und Sangerhausen wurden (in der Reihenfolge der Standorte) Markus Sandrock, Steffen Holfeld, Martin Richter und Peter Fischer als weitere Ausbilder bei den IHK-Bezirken eingetragen. Für die Ausbildungen im Bereich des Brücken- und Ingenieurbaus sind weiterhin Dieter Eurich und Hartmut Kath zuständig.

Peter Fischer
Schachtmeister

Steffen Holfeld
Straßenbaumeister

Martin Richter
Straßenbaumeister

Markus Sandrock
Schachtmeister

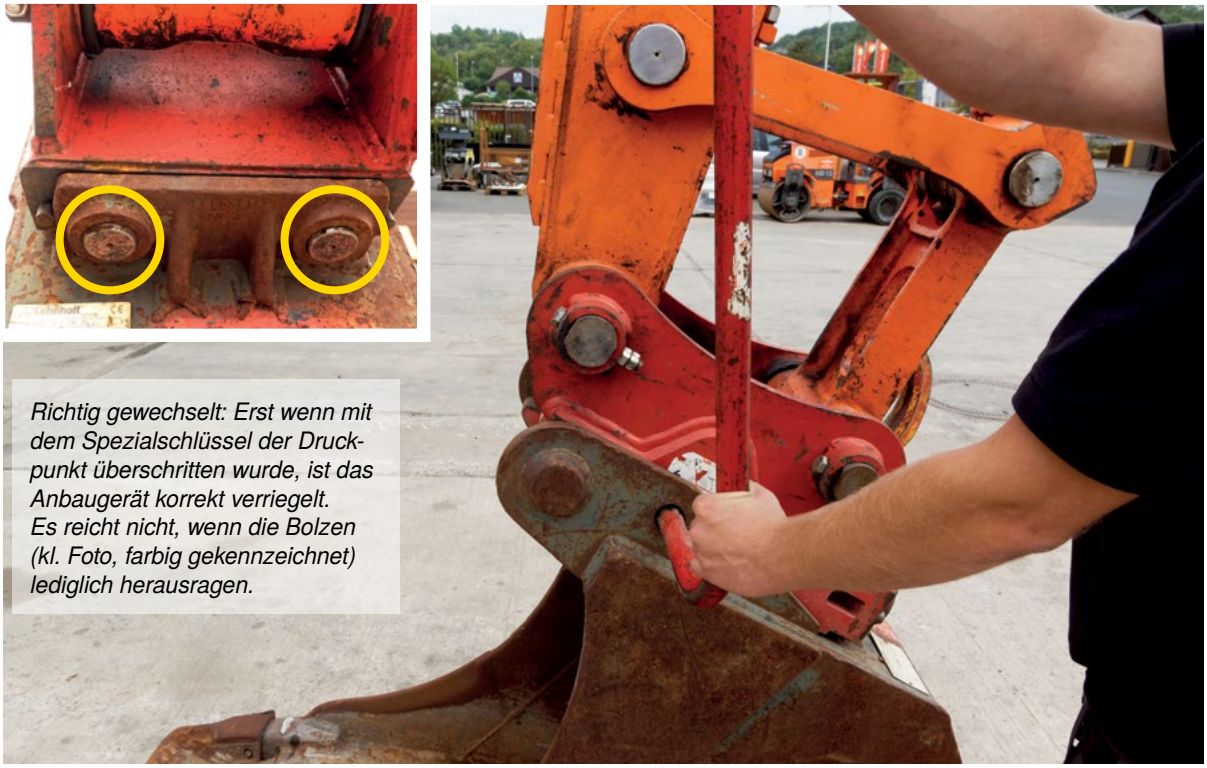
Wir bilden aus!

Die neuen Ausbilder sind neben der fachlichen Qualifizierung in Zusammenarbeit mit den Ausbildungs-Paten auch für die allgemeine Organisation der Ausbildungsstruktur verantwortlich. Vom Ausbildungsmarketing und Recruiting über den Bewerbungsvorgang bis hin zur ganzheitlichen Betreuung während der Ausbildung erstreckt sich das Aufgabengebiet der Ausbilder. Zudem sind sie für betriebsinterne Schulungen, Unterrichtseinheiten und Prüfungsvorbereitungen zuständig. Weiterhin fungieren sie als Bindeglied zwischen Betrieb, Berufsschule und den überbetrieblichen Ausbildungsstätten.

Für die Koordination der gewerblichen Ausbildung ist nun Matthias Schär zuständig.

Matthias Schär
Dipl.-Ing.

Dieter Eurich
Dipl.-Ing.



Richtig gewechselt: Erst wenn mit dem Spezialschlüssel der Druckpunkt überschritten wurde, ist das Anbaugerät korrekt verriegelt. Es reicht nicht, wenn die Bolzen (kl. Foto, farbig gekennzeichnet) lediglich herausragen.

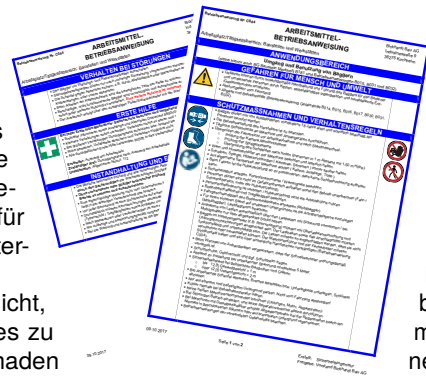
Auf den korrekten Sitz kommt es an

Schnellwechsler: Richtiger Umgang verringert das Gefahrenpotenzial

Die moderne Technik macht es möglich: Zwei Personen waren früher nötig, um einen Baggerlöffel zu wechseln. Heute können dank Schnellwechseleinrichtungen (SWE) Baggerlöffel und andere Anbaugeräte vom Baugeräteführer selbst gewechselt werden. Doch dieser Vorteil birgt auch Gefahren, die allzu oft unterschätzt werden. Wenn die Wechseleinrichtung nicht korrekt verriegelt ist, können schwere Löffel, Rüttelplatten und andere Anbaugeräte plötzlich und ohne Vorwarnung vom Ausleger fallen. Dass könnte vor allem für die Kollegen, die in der Nähe tätig sind, schlimme Folgen haben. So musste die Berufsgenossenschaft Bau für das Jahr 2017 einen Anstieg von Unfällen verzeichnen, die auf eine fehlerhafte Bedienung von SWE zurückzuführen waren.

In der Unternehmensgruppe Bickhardt Bau sind solche Unfälle zum Glück bisher ausgeblieben. Damit es gar nicht erst so weit kommt, haben die Sicherheitsfachkräfte Gefährdungsbeurteilungen erstellt. Unterweisungen für die Maschinisten finden in den Winterschulungen statt.

Baugeräteführer stehen in der Pflicht, den korrekten Sitz des Anbaugerätes zu prüfen, damit keine Personen zu Schaden kommen.


ARBEITSMITTEL-BETRIEBSANWEISUNG
VERHALTEN BEI STÖRUNGEN
ERSTE HILFE
INSTANDHALTUNG UND
ARBEITSMITTEL-BETRIEBSANWEISUNG
ANWENDUNGSBEREICH
GEFAHREN FÜR MENSCH UND UMWELT
SCHUTZMASSNAHMEN UND VERHALTENSREGELN

Achtung! Nach jedem Gerätewechsel müssen die Fahrer selbst prüfen, ob die Anbaueinheit richtig verriegelt ist. Zudem ist ein Belastungstest in Bodennähe auszuführen. Unabhängig vom Typ der SWE dürfen Maschinenführer erst nach dieser Prüfung die Arbeit mit dem Anbaugerät beginnen.

Bitte immer beachten: Trotz der Prüfung darf generell kein Beschäftigter den Gefahrenbereich betreten, in dem er durch herabfallende oder umkippende Anbaugeräte und Materialien gefährdet werden könnte.

Die BG Bau hat bei den Untersuchungen der Unfallhergänge festgestellt, dass der Faktor Mensch dabei nicht unschuldig ist. Maschinenführer vergessen die Verriegelung zu kontrollieren.

Die BG Bau empfiehlt deshalb den Einsatz von SWE, die eine vollständige Verriegelung überwachen oder rät zu Systemen, die durch eine Sperre verhindern, dass Anbaugeräte herunterfallen können. Bei Bickhardt Bau sind sowohl mechanische als auch hydraulische SWE im Einsatz. Hydraulische sind bei vielen Wechseln der Anbaugeräte sinnvoll. Diese verfügen über Warnsignale, die bei Störungen auf sich aufmerksam machen. Das entbindet den Maschinenführer nicht davor, den Wechsler auf richtige Verriegelung zu überprüfen.

Sie gehörten zu den Mannschaften mit dem höchsten Altersdurchschnitt, doch sie sahen alles andere als alt aus: Die Bickhardt Bau Kikkers nahmen Anfang des Jahres am Thüringer Unternehmenscup 2017/18 im Sportpark Erfurt teil. Wenngleich in der Endabrechnung ein Platz im hinteren Mittelfeld heraussprang, so zählte für die Kickers, die sich hauptsächlich aus Mitarbeitern von Bickhardt Bau Thüringen zusammensetzten, vor allem der olympische Gedanke: Dabei sein ist alles. Darüber hinaus wurde natürlich der Zusammenhalt gefestigt und die Identifikation mit dem Arbeitgeber gestärkt. Abrechner, Bauleiter, Schachtmeister und Straßenbauer spielten Seite an Seite. Auch wenn es fußballerisch nicht zu einer vorderen Platzierung reichte, so war das Team mit seinem zitronengelben Trikots zumindest vom Outfit her spitzenmäßig. Die Teilnahme an einer Neuauflage ist fest eingeplant.

Was die Stimmung und Beteiligung angeht, so ist der Scheunenhof Triathlon an den Sundhäuser Seen bei Nordhausen inzwischen ein Selbstläufer. Bereits zum fünften Mal fand in diesem Rahmen auch der von der Nordthüringer Baustoffvertriebs GmbH ausgerichtete NBV-Firmentriathlon statt, an dem insgesamt 17 Teams darunter auch drei Staffeln der MKW-Firmengruppe an den Start gingen. Die Athleten mussten sich dabei mächtig ins Zeug legen, ging es doch über die Distanz von 400 Meter Schwimmen, 10 Kilometer Rad fahren und 2.500 Meter Laufen. Das tat der guten Stimmung keinen Abbruch, wie das Foto von der Siegerehrung beweist.

Firmenläufe sind in. Die Joggingrunde mit den Kollegen nach Feierabend macht offensichtlich nicht nur großen Spaß, sondern schweißt auch zusammen und stärkt den Zusammenhalt in der Belegschaft. Wie anders ließe sich das riesige Interesse an der J.P. Morgan Corporate Challenge 2018 in Frankfurt/Main erklären. Knapp 64.000 Läuferinnen und Läufer gingen auf die 5,6 Kilometer lange Strecke – das größte Firmenlaufevent in Europa. Dass dabei die Mitarbeiter der Niederlassung Frankfurt nicht fehlen durften, versteht sich von selbst. Kurz vor dem Lauf versammelte sich das Team für ein Gruppenfoto vor der Niederlassung an der Dieselstraße.

Für die Kolleginnen und Kollegen von Bickhardt Bau Thüringen ist der RUN Unternehmenslauf in Erfurt inzwischen Pflichtprogramm geworden. Mit einem noch größeren Team als in den Vorjahren ging es diesmal auf den fünf Kilometer langen Rundkurs durch die Innenstadt. 10.000 Läufer hatten sich diesmal zu der Veranstaltung angemeldet. Im Gegensatz zu den Teilnehmern des J.P. Morgan-Laufs in Frankfurt hatten sie Glück mit dem Wetter: In Thüringens Landeshauptstadt strahlte die Sonne mit den Akteuren um die Wette.

Der Partymacher

Timo Reidelbach sorgt als DJ für Stimmung auf den Tanzflächen

Mittendrin statt nur dabei: Das trifft auf keinen Partygänger und Discobesucher besser zu als auf Timo Reidelbach. Der 30 Jahre alte Betriebswirt, der im Einkauf in der Unternehmenszentrale in Kirchheim beschäftigt ist, sorgt als Discjockey an Wochenenden für volle Tanzflächen und ausgelassene Partystimmung. Als DJ TI_MO ist er für den Flash Event Service (in der Region auch unter F.E.S.-Music bestens bekannt) unterwegs. Ob Stimmungshits vom Ballermann oder Black Music und Deep House – der Holzheimer hat es gelernt, stets den richtigen Ton zu treffen und damit für den richtigen Groove auf den Tanzflächen zu sorgen. Dafür braucht es nicht nur eine gehörige Portion Fingerfertigkeit an den Reglern der Mischpulte und CD-Spieler, sondern auch ein gutes Feeling für Melodien und Rhythmen sowie ein Gespür für die Stimmung bei den Partygästen.

All das hat sich Timo in vielen Jahren angeeignet, seitdem er als Jugendlicher mit 15 Lenzen im Jugendraum Holzheim begann, den CD-Spieler mit den silbernen Scheiben zu füttern. Es folgten die ersten Feten und Geburtstagsfeiern, bis er dann mit 18 Jahren zum Disco-Team F.E.S.-Music stieß. Und längst geht es nicht mehr nur darum, die Hits hintereinander abzuspielen, sondern übergangslos ineinander gleiten zulassen, zwischendurch die richtigen Ansagen zu machen und dann auch schon mal das Publikum als Vortänzer anzuheizen.

Mehr als 30 Parties im Jahr

Mittlerweile ist er an über 30 Wochenenden im Jahr unterwegs. An einem typischen Partyabend trifft er mit seinem Team um 18 Uhr am Veranstaltungsort ein, baut dann in der nächsten Stunde die Musik- und Lichtanlagen auf und beginnt so langsam mit der musikalischen Gestaltung des Abends. Nach einer Begrüßungsphase, in der die Musik eher der Untermalung dient, geht es dann gegen 22 Uhr mit einem kurzen Aufwärmprogramm los, bevor anschließend die Tanzparty zum kochen gebracht wird.

„Aktuell laufen die Hits der 90er Jahre wieder sehr gut“, weiß der Holzheimer. Sein Motto: „Die Leute sollen Spaß haben. Gäste und Gastgeber müssen zufrieden sein“, berichtet er. Und wenn es den Leuten gefalle, mache es für ihn umso mehr Spaß. Zudem sei gute Stimmung die beste Werbung für weitere Engagements auf Kirmes-Discos, Semester-Feten, Discotheken wie dem Red Apple in Ausbach und sonstigen Parties.

Während die meisten Veranstaltungsbesucher nach einigen Stunden auf der Tanzfläche Zuhause ins Bett fallen können, muss Timo noch die komplette Disco-Anlage abbauen, einpacken und die Heimfahrt antreten. Da kann es schon mal locker 6 Uhr morgens werden. Ein Problem hat er damit nicht. Im Gegenteil: Bei ihm steht der Spaß an der Musik und der gelungenen Veranstaltung im Vordergrund.

Eine ähnliche Ausdauer wie bei der Musik zeigte der gelernte Industriekaufmann auch während einer Fort- und Weiterbildung im Anschluss an seine Ausbildung. 2010 begann er mit einem berufsbegleitenden Studium zum Betriebswirt VWA, machte dann seinen Bachelor of Arts, um schließlich den Master of Science draufzupacken, den er erfolgreich im März 2017 abgeschlossen hat. Dass in den sieben Jahren des nebenberuflichen Studiums die Musik etwas kürzer kam, versteht sich von selbst. Dafür ist er jetzt wieder verstärkt unterwegs. Neben seinem Laptop hat er dann auch immer einen Koffer voll CDs und einen USB-Stick mit Musik dabei. Es gibt nämlich nichts schlimmeres, wenn bei einer Disco-Großveranstaltung die Musik ausfällt.

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

© Bickhardt Bau AG Kirchheim, September 2018