

Ausgabe 01/2020

# Blickpunkt

Magazin für Mitarbeiter und Freunde

bickhardt bau



- Ausbau an der A 5:  
**Rastanlage Rimberg**

- Großbrücke bei Kassel-Calden:  
In **17 Takten** übers Caldetal

- Neue Abteilung, die auffallen muss:  
**Verkehrssicherung**

- Warnemündes neue erste Adresse:  
**Umbau** des Personenbahnhofs

- Doppelt wichtig für Meerane:  
**S 288** als Umgehung und Zufahrt

## Inhalt

- 04 Auftakt: Hoch über den Wipfeln des Knüll – Erweiterung der Rastanlage Rimberg**  
Die Parkflächen der Rastanlage Rimberg an der A 5 werden erweitert. Gleichzeitig wird die Fahrbahn auf sechs Kilometer Länge in Richtung Süd erneuert.
- 08 Die Vermessungsabteilung fliegt wieder: Drohnen im Einsatz**  
Effektiv, schnell und genau – die Vermessungsabteilung von Bickhardt Bau setzt gezielt Drohnen ein, um großflächige oder unzugängliche Objekte dreidimensional zu erfassen.
- 10 Verkehrssicherung: Neue Abteilung im Unternehmen**  
Auffallen um jeden Preis. Das ist einer der Grundsätze der Verkehrssicherung. Die Abteilung ist die jüngste im Unternehmen. Wir stellen ihre Arbeit vor.
- 13 S 288: Erschließungsstraße und Ortsumgehung in einem**  
Im Westen von Meerane ist ein großes Gewerbegebiet entstanden. Es wird über die neue S 288 erschlossen, die zugleich Ortsumgehung für Waldsachsen wird.
- 15 Umbau des Ulmer Bahnhofs für den Anschluss an S 21**  
Das neue Gesicht des Ulmer Hauptbahnhofs nimmt Formen an. Ein weiterer Zwischenschritt für den Anschluss des Alabstiegtunnel ist abgeschlossen.
- 16 Caldetalbrücke: Bau einer Großbrücke in 17 Takten**  
Mit ihren 330 Metern gehört die Caldetalbrücke zu den längsten von Bickhardt Bau errichteten Brückenbauwerken. Ende 2019 wurde der Überbau fertiggestellt.
- 18 Neues Straßenlayout für die A 4 am Kirchheimer Dreieck**  
Ein erster großer Abschnitt in der Umgestaltung des Kirchheimer Dreiecks ist abgeschlossen: Auf den Einmündungsbereichen der A 4 rollt der Verkehr.
- 20 Mit der AIDA im Rücken: Der Bahnhof Warnemünde wird modernisiert**  
Die Arbeitsgemeinschaft Bahnbau Hartung / Bickhardt Bau modernisiert den Personbahnhof Warnemünde. Kernstück der Maßnahme sind zwei 350 Meter lange Fernbahnsteige: Einer hat direkten Zugang zu den Kreuzfahrtterminals.
- 23 Im großen Bogen um Klostermannsfeld**  
Die Haupttrasse des dritten Bauabschnitts der B 180n Ortsumgehung Hettstedt ist bereits unter Verkehr. Jetzt erfolgt der Bau von Anschlussbereichen und einem Kreisverkehr.
- 24 Bundesstraße 252: Teilabschnitt der ganz großen Ortsumgehung**  
Auf einer Länge von 4,6 Kilometern stellt Bickhardt Bau den so genannten 2. Bauabschnitt Nord 2 der Ortsumgehung für die Ortschaften Münchhausen, Wetter und Lahntal her.
- 27 Halle an Halle im Gewerbegebiet Hammersbach**  
Die Niederlassung Fulda hat nacheinander die Flächen für die beiden großen Gewerbeimmobilien Hammersbach I und II erschlossen.
- 29 B 84: Neue Brücke über die Ulster bei Buttlar**  
Die marode Ulsterbrücke an der B 84 am Ortseingang von Buttlar ist im vergangenen Jahr erneuert worden. Für die Bauphase wurde eine Behelfsbrücke montiert.
- 30 Die Mitarbeiter im Mittelpunkt**  
Deutschlands bester Tiefbauarbeiter, Hessens bester Stahlbetonbauer, Südtüringer Aufstiegsfuchs, ein Ausbildungsplatz mit 200 PS, Vollbremsungen beim Fahr Sicherheitstraining und ein Mitarbeiter mit einem Händchen für alte Fahrzeuge, dazu 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

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

unser Rückblick auf das Jahr 2019 bestätigt unser fleißiges und erfolgreiches Handeln auch wirtschaftlich. Das Unternehmen Bickhardt Bau ist als Komplettanbieter weiterhin ein zuverlässiger, fairer und leistungsstarker, technisch kompetenter Partner für alle Auftraggeber. Durch gezielte Firmenübernahmen verschaffen wir uns zukünftig die Möglichkeit, unsere Wertschöpfungstiefe weiter zu erhöhen und Bauherren Komplettleistungen anzubieten.

Ohne Überheblichkeit können wir sagen, dass die deutsche Bauindustrie aufgrund ihrer aktuellen Stärke im vergangenen Jahr eine große Stütze der deutschen Wirtschaft war. Das wird sich in diesem Jahr auch fortsetzen. Experten erwarten, dass anders als noch vor Jahren, die Kommunen deutlich höhere Ausgaben für Baumaßnahmen tätigen werden. Gleichzeitig stabilisiert der Bund seine Investitionen auf konstant hohem Niveau. In anderen Wirtschaftsbereichen sieht das leider inzwischen anders aus: Große Teile der deutschen Industrie befinden sich entweder schon im Abschwung oder sind geprägt von wachsenden Unsicherheiten. Die erforderlichen Transformationsprozesse der Wirtschaft infolge fortschreitender Digitalisierung und Folgen veränderter Mobilität durch alternative Energieträger sind in vielen Branchen bereits angekommen, verändern die Produktlandschaft und die Arbeitswelt der Arbeitnehmer. Abstiegsängsten sollten wir mit Mut und Freude auf eine neue, eine andere Zukunft begegnen. Politik und Wirtschaft werden schnell lernen müssen, wieder für die Menschen da zu sein und nicht umgekehrt.

Die Verkehrsinfrastruktur unseres Landes und damit unser Haupttätigkeitsgebiet ist nahezu wöchentlich im Pressefokus und damit im öffentlichen Interesse. Das ist gut für die Baubranche und gut für Deutschland: Die Autobahn GmbH hat ihre Arbeit aufgenommen und wirbt mit attraktiven Tarifen um Mitarbeiter. Planungs- und Genehmigungsverfahren sollen beschleunigt werden. Die Deutsche Bahn erfährt im Zuge der Energiewende einen Attraktivitätsschub und viele Milliarden Investitionsmittel vom Bund. Die Digitalisierung soll zukünftiges Planen und Bauen besser verzahnen und birgt die große Chance, partnerschaftliches Bauen zwischen Bauherrn und Bauunternehmen harmonischer zu gestalten.

Die Aussichten für die Bauindustrie und damit auch für Bickhardt Bau sind gut. Dennoch sehen wir in einigen Bereichen Potenziale, um unser Unternehmen weiter zu verbessern. Im Geschäftsjahr 2020 wollen wir bei Bickhardt Bau dem kontinuierlichen Verbesserungsprozess unserer Managementsysteme deutlichen Anschlag geben. Die Identifikation unserer Mitarbeiter mit unserem Produkt „Bauen“ wollen und werden wir verbessern. Die Verantwortung für Fehlleistungen unserer Nachunternehmer, mängelbehaftete Lieferungen unserer Lieferanten oder Nachlässigkeiten unserer Kollegen dürfen wir nicht mehr hinnehmen.

Einen Beitrag zu besserer Identifikation mit unserer Unternehmensgruppe leistet auch unser Mitarbeiter- und Kundenmagazin „Blickpunkt“. In dieser Ausgabe wollen wir Ihnen wieder spannende und anspruchsvolle Baumaßnahmen vorstellen. Gewissermaßen gleich vor der Haustür realisieren wir zurzeit an der Autobahn A 5 den Ausbau der Rastanlage Rimberg mitsamt einer Fahrbahnsanierung auf sechs Kilometern. Bei der Umsetzung dieses Bauprojektes arbeiten erneut mehrere Abteilungen unseres Hauses Hand in Hand.

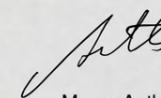
Apropos Abteilung, diesmal stellen wir Ihnen einen noch jungen Tätigkeitsbereich vor, der in unserem Arbeitsalltag überhaupt nicht wegzudenken ist, aber bisher extern bedient wurde: Die Abteilung für Verkehrssicherung sorgt dafür, dass unsere Baustellen ordentlich abgesichert sind und trägt dazu bei, dass sich unsere Mitarbeiter abends unverseht auf den Heimweg machen können. Oder vielleicht sogar in den Urlaub. Rostock-Warnemünde ist ein beliebtes Ausflugs- und Urlaubsziel und zugleich Ausgangspunkt für Kreuzfahrten. Unsere Mitarbeiter modernisieren derzeit in einer Arbeitsgemeinschaft mit unserem Fuldaer Kooperationspartner Bahnbau Hartung die Fernbahngleisanlagen und -bahnsteige. Weitere Berichte über aktuelle Bauprojekte und interessante Neuigkeiten runden den Inhalt dieser Blickpunkt-Ausgabe ab.

Wir wünschen viel Spaß beim Lesen.

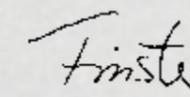
Ihr Vorstand



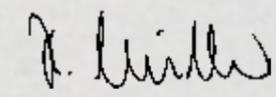
Ralf Schär



Marco Auth



Frank Finster



Horst Müller

# ÜBER DEN WIPFELN DES KNÜLLS

*Herbststimmung über der Rastanlage Rimberg: Der Morgennebel hat die Täler geflutet, nur die Bergwipfel des Knülls blicken heraus. Auf 500 Metern Höhe über NN liegt die Rastanlage mit dem Gasthaus, das vor genau 70 Jahren erbaut wurde. Seitdem hat sich das Verkehrsaufkommen drastisch erhöht. Vor allem der Anstieg des Güter- und Schwerlastverkehrs auf den Autobahnen macht es erforderlich, dass zusätzlicher Parkraum ausgewiesen wird. Am Rimberg wurden neue Stellflächen südwestlich der bestehenden Anlagen geschaffen. Die neuen Parkplätze sind aus der Vogelperspektive bereits durch Bordsteine und die eingebaute Frostschutzschicht gut zu erkennen. Die nördliche Zufahrt zur Rastanlage war schon zuvor von einer Schwarzdeckenkolonne asphaltiert worden. Nur während dieser Bauphase musste die Rastanlage für ein paar Wochen geschlossen werden. Ansonsten lief der Betrieb fast unbehelligt vom emsigen Baugeschehen weiter.*

Bei der Erweiterung der Parkflächen am Rasthof Rimberg, mitsamt eines gut sechs Kilometer langen Streckenabschnitts der A 5 in Fahrtrichtung Süd, wird ein Stück deutsche Autobahngeschichte sprichwörtlich erfahrbar. Der straffe Bauzeitenplan lässt den Mitarbeitern von Bickhardt Bau allerdings keine Zeit für Autobahnromantik. Vielmehr arbeiten verschiedene Abteilungen Hand in Hand.

**M**odernes Haus in herrlicher Wald- und Höhenlage. Schönster Punkt an der Autobahn Kassel – Frankfurt“. Mit Slogans wie diesem wurde in den 1950er Jahren auf Postkarten für einen Stopp auf dem auf 500 Meter Höhe gelegenen Rasthof Rimberg geworben. Von einer Terrasse direkt am Autobahndamm hatten die Rastenden einen herrlichen Ausblick in die bergige Landschaft des Knülls und konnten zudem beobachten, wie rechts und links des Rasthofes die Fahrzeuge den Rimberg hinauf schlichen. Dass die Autobahn überhaupt über den Knüll führt und nicht wie ursprünglich Ende der 1920 Jahre von der HAFRABA (siehe Hintergrund) geplant, direkt von Kassel über die Universitätsstädte Marburg und Gießen nach Frankfurt verlief, ist auf den Reichsautobahnbau nach der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten zurückzuführen. Dabei schienen den Reichsautobahnplanern nicht mehr nur verkehrstechnische und militärisch-strategische Aspekte entscheidend zu sein, sondern auch touristische: Die Schönheiten des Reiches, so die Intention der Machthaber, sollten sprichwörtlich erfahrbar werden.

### Rasthof öffnet 1950

Während die Strecke bereits Ende der 1930er Jahre gebaut wurde, verzögerte sich der Bau des Rasthauses durch den Zweiten Weltkrieg um fast ein Jahrzehnt: Es wurde 1950 nach knapp einjähriger Bauzeit eröffnet.

Seitdem hat sich vieles verändert, insbesondere das Verkehrsaufkommen stieg nach der Wiedervereinigung rapide an. Gesetzlich vorgeschriebene Lenkpausen haben den Parkdruck noch weiter erhöht, so dass seit Jahren schon viele neue Parkplätze entlang der Hauptverkehrsachsen geschaffen wurden. Seit Juni des vergangenen Jahres sind die Mitarbeiter von Bickhardt Bau Großprojekte Nord dabei,



- 1 Die Stellflächen für LKW werden in Betonbauweise hergestellt – zu erkennen an den grauen Streifen auf dem schwarzen Asphalt.
- 2 Schwieriges Terrain: In einigen Bereichen war ein Verbau im Kanalbau erforderlich.
- 3 Großflächiger Erdbau: 50.000 Kubikmeter Boden wurden abgetragen, um Platz für die neuen Stellflächen zu schaffen.

## Mehr Parkraum

Hessens höchstgelegene Rastanlage wird erweitert

die Rastanlage Rimberg zu erweitern: Statt bisher zwölf LKW-Plätze werden es nach Fertigstellung in diesem Frühjahr 48 Parkplätze sein.

Für die Vervielfachung der Stellflächen musste zunächst eine Hangfläche südwest-

lich der bestehenden Anlage abgetragen werden: Rund 50.000 Kubikmeter Boden sind dabei mit Hilfe von großen Baggern gelöst und geladen und anschließend abtransportiert worden. Ein Höhenunterschied von etwa zehn Metern ist dadurch ausge-

## für den Rimberg

Vorzüge des Komplettanbieters kommen zum Tragen

glichen worden. 10.000 Tonnen Frostschutz haben die Verkehrswegebauer eingebaut und verdichtet. Für die Entwässerung der neuen Flächen haben sie 800 Meter Entwässerungsleitungen mit Durchmessern DN 300 bis DN 600 verlegt. Zudem wurde zwischen

Parkplatz, Autobahnauffahrt und Autobahn eine Niederschlagsbehandlungsanlage installiert: Das ist eine unterirdische Versickerungsanlage mit Sedimentierungsstrecke, die aus 1.000 einzelnen Kunststoffkästen zusammengesetzt wurde. In der von Vlies

umhüllten Anlage wird das Oberflächenwasser gespeichert, gereinigt und kann dann kontrolliert über Rohrleitungen abgeführt werden. Der Vorteil: wenig Platzbedarf und hohe Speicherkapazität.

Ende Oktober waren die Einbauteams der Asphalttechnik vor Ort und haben die Tragschicht für die neue Erweiterungsfläche asphaltiert. Während die Fahrspuren zudem noch eine Binderschicht und eine

### A 14 ist eine Teststrecke für Textur-Grinding

Decke aus Asphalt erhalten, wurden die neuen Stellflächen für die LKW in Beton hergestellt. Die Mitarbeiter der Abteilung Betonstraßenbau waren mit ihrem Gleitschalungsfertiger im Einsatz. In acht Bahnen von 4,5 Metern Breite haben sie die knapp 7.000 Quadratmeter großen LKW-Stellflächen Ende des Jahres betoniert. Die Einbaustärke betrug 20 Zentimeter.

Im Zuge der Baumaßnahme werden in diesem Jahr auch die bestehenden Parkflächen saniert.

► Fortsetzung auf Seite 9

## HINTERGRUND

### HAFRABA und der Mythos Autobahnbau

**H**AFRABA ist eine 1926 gegründete Gesellschaft, deren Ziel es war, das Straßennetz in Deutschland zu modernisieren. Die Abkürzung Haf-raba steht dabei für Hamburg-Frankfurt-Basel (später: Hansestädte-Frankfurt-Basel) und bezeichnete das Ziel der Vereinigung: Eine Autobahnstrecke von den Häfen der Nordsee, d.h. von Hamburg über Frankfurt bis nach Basel. Der Verein, dem Länder, Städte, Indu-

strie- und Handelsverbände, aber auch Firmen und Privatpersonen angehörten, wurde 1935 aufgelöst.

Einige Streckenplanungen wurden von den Nationalsozialisten übernommen, die den Bau einzelner Teilstücke (wie den Abschnitt Frankfurt – Darmstadt) propagandistisch ausschalteten und damit den Mythos vom Autobahnbau maßgeblich befeuerten.



# Die Vermessung *FLIEGT* wieder

## Verschiedene Einsatzmöglichkeiten für Drohnen: Photogrammetrie und Orthofotos

*Effektiv, schnell und genau – die Vermessungsabteilung von Bickhardt Bau setzt gezielt Drohnen ein, um großflächige und auch unzugängliche Objekte dreidimensional zu erfassen und daraus digitale Geländemodelle und Orthofotos zu erstellen.*

Professionelle Fortsetzung einer bereits vor fast zehn Jahren begonnenen Entwicklung: Nach den ersten Flugversuchen mit einer Drohne der Marke Eigenbau, war es letztlich eine neuerliche Probe aufs Exempel, die die Beteiligten von den neuen Messverfahren überzeugte. Im Oktober 2018 fertigten Ulrich Hahn und Heiko Mattheis mit einer Drohne und einer Digitalkamera Aufnahmen einer Büro-Fassade sowie einer Bodenmiete an und erstellten mit einer Photogrammetriesoftware ein dreidimensionales Modell. Die Ergebnisse der Datenauswertung waren ebenso überzeugend wie die in der Zwischenzeit erfolgte technische Entwicklung von Drohnen und Software, so dass die Abteilung im Januar 2019 ein Serienmodell vom Typ DJI Phantom 4 anschaffte. Mit Ulrich Hahn, der bei Bickhardt Bau seine Ausbildung zum Vermessungs-

techniker absolviert hat und seit einigen Jahren privat Drohnen fliegt, war der geeignete Drohnenpilot für den Außendienst gefunden. Seine Foto-Daten werden im Innendienst von Vermessungsingenieur Heiko Mattheis ausgewertet. Er hat sich während seines Studiums der Geoinformatik und Vermessung schwerpunktmäßig mit verschiedenen Scan-Methoden und UAV-Befliegungen (unmanned aerial vehicle) beschäftigt, nachdem er zuvor bei Bickhardt Bau zum Vermessungstechniker ausgebildet wurde.

Gemeinsam mit ihrem Vermessungsingenieurskollegen Andreas Köhler legten die beiden den für eine gewerbliche Nutzung erforderlichen Kenntnisnachweis zum Führen von unbemannten Luftfahrzeugen ab. Nur dieser, auch als Drohnenführerschein bekannte Nachweis, berechtigt dazu, die Drohne der Bickhardt Bau AG im Rahmen der Aufstiegsgenehmigungen zu fliegen.

### Viele Einsatzmöglichkeiten

Seit dem vergangenen Jahr erstellt das Team 3D-Modelle von Baugruben, Steinbrüchen, Hängen, Erdrutschen, Bodenmieten und Deponien. Insbesondere bei großen Flächen oder dem Bedarf nach vielen Messpunkten kommen die Stärken der Drohnen voll zum Tragen: Mittels sogenannter Photogrammetrie können deutlich mehr Messpunkte in geringerer Zeit aufgenommen werden, als dies herkömmlich machbar ist. Außerdem muss

weiterer Vorteil der Drohnenfotos: Es können hochauflösende Orthofotos erstellt werden. Dies ist eine aus vielen Einzelbildern zusammengerechnete, entzerrte Aufnahme, in der Längen und Flächen maßstabsgetreu abgegriffen werden

der Vermesser nicht das zu vermessende Objekt oder einen Gefahrenbereich betreten, sondern er lässt seine Drohne darüber hinwegfliegen. Die dabei erreichte Genauigkeit hängt von der Auflösung der Bilder ab. Dabei können bei Standardprojekten mit 60 Metern Flughöhe Genauigkeiten in der Lage von 1 bis 2 Zentimetern und in der Höhe von 2 bis 3 Zentimetern erreicht werden. Ein



Selfies waren gestern. Heutzutage werden Selbstportraits mit einer Drohne aufgenommen – zumindest beim Team der Drohnenflieger in unserer Vermessungsabteilung. Unser Foto zeigt von links Andreas Köhler, Heiko Mattheis und Uli Hahn.



Ortho-Foto (links) von der Raststätte Rimberg an der A 5 vor dem Beginn der Bauarbeiten zur Erweiterung. Das Foto wurde aus vielen Einzelbildern zusammengesetzt.

können. Dabei müssen die Fotos nicht immer aus der Luft aufgenommen werden. Einige Projekte wurden mit einer guten Kamera und einem bestimmten Aufnahmeraster mittels Photogrammetrie bereits erfolgreich bearbeitet, wie zum Beispiel in der Brückeninstandsetzung: Dort wurden Fugenpläne vor und nach der Sanierung einer Sandsteinbrücke erstellt. Ebenso können hochauflösende Pläne von schadhafte Stellen oder Rissen erstellt werden. Generell gilt: Es kann jedes fotografierte Objekt, sei es eine Landschaft, ein Bauwerk oder ein Gebäude zu einem 3D-Modell berechnet werden.

Drohnen – einst und jetzt. Das Foto unten links zeigt die Drohne vom Typ Eigenbau, mit der bei Bickhardt Bau die ersten Geländemodelle erstellt worden sind. Rechts ist das Serienmodell DJI Phantom 4. Vor allem das Fliegen an sich ist für die Piloten deutlich einfacher geworden.



Einbau der Tragschicht: Mit einem Fertiger und einem vorgeschalteten Beschicker-Modul wird der Walzasphalt eingebaut. Die Fahrbahnoberfläche wird in Gussasphalt hergestellt.

Fortsetzung von Seite 7

Zum Auftragsvolumen gehört auch die Erneuerung der Fahrbahndecke auf einer Länge von sechs Kilometern, beginnend westlich des Hattenbacher Dreiecks bis etwa 1.000 Meter westlich des Parkplatzes Frohnkreuz. Der Ausbau erfolgt unter halbseitiger Sperrung der Fahrtrichtung Süd. Für die Bauphase ist eine 3+1 Verkehrsführung eingerichtet worden. 80.000 Quadratmeter Asphaltdecke werden im Zuge der Maßnahme aufgebrosen. Die darunter liegende Frostschutzschicht wird aufgefräst, mit hydraulischen Bindemitteln verfestigt und das Planum neu hergestellt.

Auf der neu verfestigten Frostschutzschicht haben die Mitarbeiter der Schwarzenkolonne eine in zwei Schichten eingebaute, 18,5 Zentimeter starke Asphalttragschicht sowie eine 8,5 Zentimeter starke Binderschicht hergestellt. Für das Finish auf

der Hauptstrecke sorgen anschließend die Mitarbeiter der Abteilung Gussasphalt, die eine 3,5 Zentimeter starke Gussasphalt-schicht aufgebracht haben.

Und noch eine weitere Abteilung von Bickhardt Bau ist an dem Bauvorhaben beteiligt: Die Mitarbeiter der Bauwerksinstandsetzung sanieren drei in dem Streckenabschnitt befindliche Bau-

### Vier Abteilungen sind an dem Bauprojekt beteiligt

werke. Neben der Erneuerung der Übergangskonstruktionen zwischen Fahrbahn und Bauwerken werden auch die Geländer neu beschichtet. Für die Sanierung der Fahrbahnbeläge sind wiederum die Mitarbeiter der Abteilung Gussasphalt zuständig. Bis zum Jahresende hatten sie die äußere Fahrspur fertiggestellt. Nach Umlegung des Verkehrs auf die neu hergestellte Außenbahn erfolgt der Ausbau der inneren Fahrspur. Die Bauarbeiten dauern noch voraussichtlich bis Oktober 2020.

Hang-Abtrag: Im Bereich der Einfädelung von der Rastanlage auf die Autobahn wurde die Böschung neu profiliert. Der Fels wird mit einem Stahlnetz gegen Steinschlag gesichert. Die Felsnägel mit ihren markanten Ösen sind bereits im Gestein verankert worden.



# Die Auffälligen

Die neue Abteilung für Verkehrssicherung sorgt für einen sicheren Arbeitsplatz in Straßenbereichen

Auffallen um jeden Preis – das ist einer der Grundsätze der Verkehrssicherung. Fachliches Knowhow im eigenen Hause zu haben – das ist ein Teil der Firmenphilosophie von Bickhardt Bau. Da war es nur eine Frage der Zeit, wann sich beides verbinden würde. Denn jede Baustelle muss ordentlich abgesichert werden.



Strahlende Gesichter, wie die Leuchtkraft ihrer Warnkleidung: Die neuen Kollegen und Kollegin der Abteilung Verkehrssicherung.

**B**evor die Bagger rollen können, muss das Baufeld abgesichert werden. Ampeln und Warnbaken werden aufgestellt, provisorische Markierungen auf die Fahrbahn appliziert, Umleitungen eingerichtet. Ziel jeder Verkehrssicherung ist es, dass zum einen die Arbeiter im Baufeld gesichert ihrer Arbeit nachgehen können und dass zum anderen der fließende Verkehr sicher um die Baumaßnahme herum geleitet wird. Das geschieht durch eine markante, auffällige und in Signalfarben gehaltene Absicherung in Form von Absperrzäunen, Warnbaken, Schildern und auch Ampelanlagen. Bei letzteren werden die verkehrstechnischen Unterlagen (Signalzeitenpläne) auch in der Abteilung erstellt.

Und das geschieht nach genauen Vorgaben, wie Thomas Scheffler, Bauleiter der noch relativ neu in der Unternehmensgruppe angesiedelten Abteilung für Verkehrssicherung erklärt: „Von

der Aufstellhöhe für Schilder bis zu den Mindestabständen von Fahrbahnkanten sind die Baustellenabsicherungen in der Richtlinie für Sicherheit der Arbeitsstätten an Straßen (RSA) genau definiert. Die RSA wiederum basiert auf der „Straßenverkehrsordnung“, erläutert der Verkehrssicherungsexperte.

Dabei ist es entscheidend, ob sich eine Baustelle innerorts, an einer Landstraße oder an einer Autobahn befindet. Die dort zulässigen, unterschiedlichen

## Maßgebend ist das zulässige Tempo auf den Straßen

Geschwindigkeiten geben die Parameter für die Verkehrssicherung vor. Auf der Autobahn zum Beispiel steht das erste Baustellenhinweisschild 2.000 Meter vor einer Baustelle, auf einer außerörtlichen Straße sind es 400 Meter und innerorts 30 bis 70 Meter.

Wenn die Pläne für die Baustellenabsicherungen, die so genannten Verkehrszeichenpläne, nicht wie in vielen Fällen gleich vom Auftraggeber mitgeliefert werden, dann wird Thomas Scheffler tätig: Mit Hilfe einer speziellen Software stellt er Verkehrszeichenpläne auf und legt

sie dann den Straßenverkehrsbehörden zur Freigabe vor.

## Im Außendienst unterwegs

Diese Pläne sind wiederum Grundlage für seine Montage-Mitarbeiter, die die Verkehrssicherung vor Ort auf den Baustellen einrichten. Da sie dort die ersten sind und folglich das Baufeld noch nicht abgesichert wurde, ist immer allerhöchste Vorsicht geboten. Dazu gehört auch, dass die Mitarbeiter rechtzeitig von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen werden. Die Verkehrssicherer tragen deshalb Sicherheitsbekleidung der Warnklasse 3 – die auffälligste überhaupt.

Umsicht und Warnkleidung alleine qualifizieren natürlich noch nicht für die Tätigkeiten als Verkehrssicherer. Die gewerblichen Außendienst-Mitarbeiter (Friedhelm Stämmler, Peter Hermann, Ronny Ladewig und Andre Weitzel) der Abteilung, zu der neben Thomas Scheffler noch Patrick Antenbrink als Abteilungsleiter, Kalkulator Siegfried Molle und Team-Assistentin Melanie Zubarev zählen, haben zuvor spezielle Schulungen und Qualifikationsnachweise für Verkehrssicherung an Straßen gemäß MVAS absolviert.

Seit dem vergangenen Jahr ist die Abteilung für die vorschriftsmäßige Verkehrssicherung einiger Bickhardt Bau-Projekte zuständig. Dazu zählt zum Beispiel die ►►



Markierungsarbeiten auf der Aschaffburger Straße vor der ehemaligen Pioneer Park-Kaserne in Hanau: Zunächst wird der Asphalt maschinell angewärmt (Foto links) bevor der Haftvermittler (Primer) aufgesprüht wird (Foto rechts).



neue Verkehrsanbindung an die Blaue Liede in Bad Hersfeld, die die Mitarbeiter der Niederlassung Kirchheim aktuell unter halbseitiger Sperrung realisieren. Eine verkabelte Ampelanlage mit vier verschiedenen Zeitprogrammen regelt dort den Verkehr, um bei den Schichtwechseln eines großen Versanddienstleisters keine Staus entstehen zu

lassen. Weitere Projekte mit hausinterner Verkehrssicherung sind die Brückenbaustelle in Buttlar, die L 3262 zwischen Wasenberg und Loshausen, die L 3149 zwischen Nasenerfurth und Dillich, ARGE Caldetalbrücke, diverse Bauwerksinstandsetzungen in Schenkengsfeld und die Bischofsheimer Straße in Niederdorfelden.

Bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer oder Tagesbaustellen sind die Verkehrssicherer mit ihrer mobilen Absperrtafel im Einsatz. Zudem hat die Abteilung eine fahrbare LED-Vor-

warntafel, die zu den modernsten Geräten in der Verkehrstechnik zählt. Die farbfähige LED-Technik ist flexibel und vielseitig einsetzbar. Mit einem Computerprogramm können die LEDs gesteuert werden. Bei einem der allerersten Einsätze überhaupt wurden die Besucher des Bickhardt Bau Sommerfestes 2018 von der LED-Vorwarntafel herzlich willkommen geheißen.

Die Zahl, der durch die eigenen Verkehrssicherer abgesperrten Baustellen, nimmt stetig zu. Dass eines Tages jedoch alle Bickhardt Bau-Projekte durch die hauseigenen Verkehrsdienstleister abgesichert werden, ist angesichts der Größe, der Entfernung und Vielzahl der zeitgleich zu realisierenden Bauprojekte bei Bickhardt Bau eher unrealistisch.



In den weiteren Schritten wird das Markierungsband auf dem mit dem so genannten Primer angesprühten Bereich ausgerollt (Foto links) und anschließend in mehreren Durchgängen angewalzt. Zuvor war der gesamte Arbeitsbereich mit Warnbaken abgesperrt worden.



Die neue S 288 verläuft parallel zur Autobahn 4 und bindet das neu erschlossene Gewerbegebiet Metawerk Meerane an. Die Bedeutung der Maßnahme zeigte sich auch durch die vielen Teilnehmer am ersten Spatenstich (kleines Foto).



## S 288 ist doppelt wichtig

Ortsumgebung für Waldsachsen ist zugleich Hauptzufahrt zum Metawerk Meerane

*Auf die Erschließung der Gewerbe- und Logistikflächen im Westen der Stadt Meerane folgt der Bau der Erschließungsstraße S 288, die neben einer Anbindung an das übergeordnete Straßennetz zugleich auch die Funktion einer Ortsumgehung für den Ortsteil Waldsachsen hat. Seit Juni laufen die Arbeiten auf Hochtouren.*

Es brummt in Westsachsen. Und das im wahrsten Sinne des Wortes: Seit Juni sind die Mitarbeiter der Niederlassung Meerane mit ihren Baumaschinen im Einsatz, um die S 288 Ortsumfahrung Waldsachsen herzustellen. Neben der Verkehrsbelastung für den Meeraner Ortsteil wird die S 288 vor allem das neue Gewerbegebiet an die überregionalen Verbindungen B 93 und A 4 anbinden und

eine leistungsstarke Direktverbindung zwischen Meerane und Crimmitschau schaffen. „Nicht nur die Region, sondern der gesamte Wirtschaftsstandort Sachsen wird vom hier entstehenden Gesamtprojekt profitieren“, sagte Sachsens Staatssekretär für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Stefan Brangs, während des feierlichen ersten Spatenstichs

### Ambitionierte Bauzeit von eineinhalb Jahren

im Sommer. „Das Industriegebiet Meerane wird leistungsfähig und in großem Umfang erschlossen. Damit können sich die Zulieferer der Elektrofahrzeugproduktion des VW-Konzerns ansiedeln. Die neue S 288 wird zu einem bedeutenden infrastrukturellen und logistischen Bindeglied, um den strategischen Wandel hin zur E-Mobilität vollziehen zu können.“

Eine besondere Herausforderung für das Bauteam der Niederlassung Meerane ist die bauzeitliche Verkehrsführung, da der Lieferverkehr im Gewerbegebiet weitgehend störungsfrei aufrechterhalten werden muss.

Die Neubaustrecke ist insgesamt 2.000 Meter lang und verläuft parallel zur A4 auf einer zum Teil als Baustraße genutzten Trasse. An beiden Bauenden befinden sich Knotenpunkte, die die Anbindung an das weitere Straßennetz sicherstellen. Die Ortslage von Waldsachsen ist nunmehr über einen Abzweiger zu erreichen, der im Westen der Baumaßnahme gebaut wird. Die Direktverbindung aus Richtung Crimmitschau entfällt damit. Am östlichen Bauende wird ein Kreisverkehr als Einmündung in die Gablenzer Straße errichtet. In einem späteren Bauabschnitt soll dann von dort aus auch die vierspurige B 93 über eine direkte Zufahrt angebunden werden.

### Abzweig nach Waldsachsen

Nach dem Erdbau wurde eine 40 Zentimeter starke Frostschutzschicht eingebaut. Im September wurde bereits in einem Abschnitt mit der Asphaltierung der 11 Meter breiten Strecke begonnen. Zeitgleich wurde zwischen dem westlichen Knotenpunkt und der Autobahn A 4 ein Regenrückhaltebecken hergestellt. Rund 50.000 Kubikmeter Boden wurden in dem Bereich ausgehoben. Das Becken soll später das Oberflächenwasser der Strecke aufnehmen, das über



Boom-Region Meerane: Und schon wird das nächste Baufeld von den Mitarbeitern der Bickhardt Bau Niederlassung Meerane für eine weitere Gewerbe-Immobilie erschlossen.

► Mulden auf beiden Seiten der Trasse abgeleitet wird. In diesem Frühjahr steht in dem Bereich der Bau des Kreuzungsbereichs mitsamt Abzweiger in Richtung Waldsachsen sowie der Bau des Kreisverkehrs an der Gablenzer Straße an. Das Besondere ist auch dort, dass in der Bauzeit die Hauptzufahrt zu den inzwischen in Betrieb befindlichen Logistik- und Produktionshallen sichergestellt werden muss. Der Kreisverkehr wird deshalb in verschiedenen Bauphasen mit entsprechenden Verkehrsführungen und Umleitungen gebaut.

### Fertig im Frühsommer

Im Frühsommer sollen die Arbeiten abgeschlossen sein. Insgesamt wird der Neubau der S 288 nördlich der A 4 auf 2,4 Kilometern Länge rund 6,8 Millionen Euro

kosten. Diese Maßnahme wird vom Freistaat Sachsen mitfinanziert.

Der Auftrag ist ein weiterer in einer ganzen Reihe von Aufträgen, die quasi vor der Haustür der Niederlassung Meerane erfolgreich eingeworben werden konnten – beginnend mit einem Regenrückhaltebecken IV und Entwässerungskanal sowie den Erschließungsarbeiten für die Logistikhallen von Rhenus und das Metawerk. Mittlerweile hat sich das Gewerbegebiet so stark vergrößert, dass die Rückhaltungsmöglichkeiten für die Oberflächenentwässerung nicht mehr ausreichend sind. Das zu Beginn aller Erschließungsarbeiten hergestellte Regenrückhaltebecken IV wird deshalb erweitert. Auch diesen Auftrag konnte die Niederlassung erfolgreich einwerben. Es boomt in Meerane.



Ausgangspunkt der regen Bautätigkeiten im Metawerk Meerane: Das Regenrückhaltebecken IV an der Gablenzer Straße wurde als erste Baumaßnahme realisiert. Es muss nun allerdings aufgrund der Vollausslastung im Gewerbegebiet vergrößert werden.

# S21 reicht bis nach Ulm

Umfangreiche Umbaumaßnahmen am Nordkopf des Ulmer Bahnhofs



Das neue Gesicht des Ulmer Bahnhofes wird am Nordkopf sichtbar: Die Mitarbeiter der ARGE Bickhardt Bau / Hartung Bau bringen die Gleise und Weichen in ihre endgültigen Positionen. In einer dreiwöchigen Sperrpause, in der der überregionale Zugverkehr in Richtung Stuttgart an dieser Stelle ruhte, wurde Anfang Dezember die Anbindung für die so genannte Filstalbahn hergestellt.

In den vergangenen beiden Jahren waren die Gleise örtlich verlegt worden, um die Baufreiheit für ein Kreuzungsbauwerk herzustellen. Dieses Bauwerk führt die Filstalbahn über ein Trogbauwerk. Das 400 Meter lange Gerinne stellt gewissermaßen die Verlängerung des Alabstiegstunnels dar und führt die Gleise direkt vom Tunnelportal über eine Länge von circa 600 Metern auf der östlichen Seite zu den Bahnsteigen. Der Alabstiegstunnel bindet auf direktem Wege die rund 60 Kilometer lange Neubau-

strecke Wendlingen – Ulm an den Ulmer Hauptbahnhof an.

Nachdem das Kreuzungsbauwerk am Nordkopf fertiggestellt worden war, erfolgte Ende November die Rückverlegung der Gleise. Insgesamt 1.000 Meter Gleis, drei Weichen und eine Doppelkreuzungsweiche haben die ARGE-Mitarbeiter in der Sperrpause verlegt. Sämtliche Gleistechnik – vom Gleiskran bis zur Stopfmaschine (Foto) – war dabei im Einsatz.

In einigen Abschnitten wurde das Planum vollständig erneuert sowie neue Tiefenentwässerungs- und umfangreiche Kabelgefäßanlagen errichtet. Zudem haben die Bahnbauxperten zwei Lärmschutzwände mit 45 FT-Schwerlastgründungen im Bereich des ehemaligen Ostbahnhofes gestellt; Länge: jeweils 500 Meter.

Während der Zugverkehr auf der Filstalbahn rechtzeitig zu den Feiertagen wieder rollte, wird die direkte Anbindung über den Alabstiegstunnel voraussichtlich 2022 in Betrieb genommen.





Kurz vor Jahresende wurde der Überbau mit der letzten Betonage fertiggestellt.



Zwei vor, eins zurück: Beim Einsatz des Schalwagens wird immer ein Betonage-Feld übersprungen und anschließend die Lücke zubetoniert.



Gründung auf Bohrpfehlen, die 35 Meter tief ins Erdreich gebohrt wurden.



# In 17 Takten übers Caldetal

B 7: 330 Meter lange Brücke für die Ortsumgehung



Die 330 Meter lange Caldetalbrücke in Sichtweite des Caldener Airport-Towers ist eine der längsten Brücken, die Bickhardt Bau bislang errichtet hat. Ende des Jahres wurde der Überbau fertiggestellt.

**P**unktlandung. Die Planungen aus dem Sommer 2018 sind aufgegangen: Rechtzeitig zum Jahresende haben die Mitarbeiter der Abteilung Brücken- und Ingenieurbau den letzten Abschnitt des Überbaus der Caldetalbrücke betoniert. Mit ihren 330 Metern Länge gehört sie zu den längsten Bauwerken, die die Brückenbauer von Bickhardt Bau in ihrer über zwei Jahrzehnte währenden Historie errichtet haben.

Exakt 22 Meter war der letzte Betonierabschnitt lang, für den der Schalwagen Mitte Dezember ein letztes Mal in Stellung gebracht wurde. Rund 80 Kubikmeter

Überquerung der K 47: Unter Vollsperrung wurden die Stahlträger im Bereich der Kreisstraße mit Hilfe zweier Mobilkrane auf die Pfeiler gehoben. Insgesamt 1.100 Tonnen Verbundstahl und weitere 750 Tonnen Bewehrungsstahl wurden für den Bau der Brücke benötigt.

Beton flossen in die bewehrte Schalung und wurden mit Hilfe von Rüttelbohlen verdichtet und geglättet.

Insgesamt 16 Mal hatte sich dieser Betonagevorgang in den vorangegangenen 16 Wochen wiederholt, bis der Überbau betoniert war. Im kommenden Jahr erfolgt nun noch die Bauwerksabdichtung mit Gussasphaltschichten und die Betonage der Kapfen. Für diesen Arbeitsschritt kommt der Kappenschalwagen zum Einsatz, mit dem Abschnitte von 20 Metern Länge betoniert werden. 34 Mal wird das mobile Schalungssystem weitergezogen. Je nach Witterung können bis zu fünf Abschnitte in der Woche betoniert werden. Zudem werden noch die beiden Stahlübergangskonstruktionen zwischen Überbau und Widerlager montiert. Sie können Dehnungswege von jeweils 40 Zentimetern ausgleichen.

Die Caldetalbrücke selber verläuft vis-à-vis der östlichen Flughafengrenze des Airports Kassel-Calden in einem großen Bogen etwa 15 Meter über Grund und hat ein Längsgefälle von zwei Prozent. Das macht

bei der Länge der Brücke einen Höhenunterschied von mehr als sechs Metern aus. Sie überspannt die Kreisstraße 47, Randbereiche der Kläranlage Calden und die Niederungen des Calde-Baches. Im Sommer 2020 wird die Brücke fertiggestellt sein.

Die Bauzeit hat dann exakt zwei Jahre betragen. Nachdem die Spezialtiefbauer

## Brücke verläuft teilweise 15 Meter über dem Grund

im Juli 2018 die bis zu 35 Meter langen Bohrpfehle für die Bauwerksgründung hergestellt hatten, sind zunächst die Widerlager und 14 Rundpfeiler hergestellt worden. Anschließend war der Stahlbau-ARGE-Partner am Zuge, der jeweils zwei Stahlhauptträger in sieben Schüssen auf die Unterkonstruktion gehoben hat. Die Stahlträger waren bis zu 44 Meter lang und wurden in voller Länge auf Tiefladern antransportiert und auf temporäre Lager

gelegt. Diese wurden vor der Betonage des Überbaus gegen Elastomer-Lager ausgetauscht. Nach Fertigstellung der Fahrbahnplatte werden die so genannten Kallottenlager auf den Widerlagern montiert.

Insgesamt wurden für die Caldetalbrücke rund 5.000 Kubikmeter Beton, 750 Tonnen Bewehrungsstahl und 1.100 Tonnen Verbundstahl verbaut.

## Anschlussprojekt nebenan

Die Caldetalbrücke gehört zu insgesamt sechs Bauwerken der Ortsumgehung B7 Calden. Im Zuge des Ausbaus der Bundesstraße 7 wird auch die Kreisstraße 47 neu angebunden und trassiert sowie die Decke der B 83 zwischen Frankenhausen und Burguffeln erneuert. Zu dem Bauvolumen, das Bickhardt Bau zwischenzeitlich erfolgreich einwerben konnte, gehört auch die Herstellung des Bauwerks BW 6, Unterführung K 47 neu. Das Bauteam der Caldetalbrücke zieht für den Anschlussauftrag praktisch nur wenige hundert Meter weiter Richtung Ost. Punktlandung eben.

# Autobahn in neuem Layout

Umbau des Kirchheimer Dreiecks: Auf östlichem Streckenabschnitt rollt bereits der Verkehr

Läuft: Eine erste große Ausbaustufe für den Umbau des Kirchheimer Dreiecks ist fertig gestellt. Dabei haben die Verkehrswegebauer von Bickhardt Bau den Einmündungsbereich der Autobahn 4 in die A 7 in Richtung Norden neu gestaltet. Verkehrsteilnehmer in diese Richtung werden jetzt viel früher durch eine Parallelfahrbahn vom Verkehr in Richtung Süden getrennt, wie aus der Vogelperspektive besonders gut zu erkennen ist. Auch das Straßen-Layout in Richtung Ost nach Bad Hersfeld wurde verändert und die Einfädelungsbereiche

aufgeweitet. Dafür musste aber erst ein Ersatzneubau für ein Brückenbauwerk hergestellt werden. Die Brücke wurde entsprechend der Richtungsfahrbahnen in zwei Überbauten hergestellt. Seit dem Herbst des vergangenen Jahres läuft der Verkehr in diesem Bereich. In weiteren Bauabschnitten soll die Leistungsfähigkeit in den nächsten Jahren weiter ausgebaut werden. Das Kirchheimer Dreieck ist einer der am meisten frequentierten Verkehrsknotenpunkte des Landes: Die Ost-West-Achse der Autobahnen 4 und 5 trifft auf die Nord-Süd-Magistrale A 7.



Begegnung mit einem Ozeanriesen: Kreuzfahrtschiffe wie die Aida gehören mittlerweile zum Stadtbild von Warnemünde. Das Kreuzfahrt-Terminal liegt nur wenige Schritte vom Bahnhof entfernt. Dessen Umbau schafft eine direkte, barrierefreie Anbindung.

Ende September 2019 haben die Mitarbeiter der ARGE Bahnbaubau Hartung / Bickhardt Bau mit dem Umbau des Warnemünder Bahnhofs begonnen. Zunächst haben sie die vorhandenen Fernbahngleise, ein Stellwerk und einen Fußgängertunnel zurück gebaut.

Wer hier aussteigt, der freut sich mit großer Wahrscheinlichkeit auf eine erholsame und unbeschwerte Zeit an einem touristischen Hotspot: Entweder als Besucher des Ostseebades Warnemünde oder als Passagier auf einem der direkt nebenan am Kreuzfahrtterminal anliegenden Fahrgastsschiffe. Doch der Personenbahnhof Warnemünde war als Entree für das Ostseebad in die Jahre gekommen. Die Anlagen waren im Laufe der Zeit stark abgenutzt und entsprachen weder dem heutigen Stand der Technik noch den Ansprüchen eines modernen und barrierefreien Reisens. Die Deutsche Bahn investiert deshalb insgesamt rund 65 Millionen Euro in den Umbau des Warnemünder Bahnhofs.

## ARGE modernisiert Bahnhof Warnemünde

# Mit der AIDA im Rücken

**N**achdem in einer ersten Baustufe bereits die vorbereitenden Gleisbauarbeiten an der Strecke zwischen Rostock-Bramow und dem Haltepunkt Warnemünde-Werft realisiert wurden, bauen die Mitarbeiter der Arbeitsgemeinschaft Bahnbaubau Hartung / Bickhardt Bau jetzt in der zweiten Baustufe den Personenbahnhof um.

Die Bauzeit ist ambitioniert: Von Ende September 2019 bis Mitte Mai dieses Jahres dauern die Arbeiten. In dieser Zeit ist der

Personenbahnhof bzw. der komplette Gleisabschnitt ab Warnemünde-Werft voll gesperrt.

### Rückbau

Seit Baubeginn Ende September letzten Jahres haben die ARGE-Mitarbeiter zunächst sämtliche Fernbahngleise und -bahnsteige sowie ein altes Stellwerk und eine alte Fußgängerunterführung zurückgebaut und den kompletten Bahnschotter ausgebaut. Teilweise wurde der Untergrund bis zu 1,70 Meter tief ausgekoffert und durch neue Tragschichten ausgetauscht.

## Barrierefreie Anbindung an Kreuzfahrtterminals

Seit Dezember erfolgt der „Wiederaufbau“. Gleise werden teilweise in ihrer Lage angepasst und der Oberbau erneuert. Rund 25.000 Ton-

### 13 Weichen und 3000 Meter Gleise

nen Tragschichtmaterial KG 2 und circa 15.000 Tonnen Gleisschotter werden dabei neu eingebaut. Zudem verlegen die ARGE-Mitarbeiter bis zur Fertigstellung im Mai 2020 rund

3.000 Meter Gleise und 13 neue Weichen. Sämtliche dafür erforderliche Infrastruktur – von der neuen Kabeltragleitungsanlage mit den Versorgungsleitungen für die neue Steuerung des digitalen Stellwerks DSTW, inklusive der neuen Signaltechnik, bis hin zur Weichenheizung – wird in dem Zuge ebenfalls erneuert und angepasst.

Kernstück des Komplettumbaus ist der Neubau von zwei, jeweils 370 Meter langen Fernbahnsteigen, um die Anbindung an den Kreuzfahrt-tourismus zu verbessern. Der östliche Bahnsteig 5, der so genannte Kreuzfahrbahnsteig, erhält

## STICHWORT

### Bahnhof Warnemünde

**D**er Bahnhof Warnemünde befindet sich auf einer Landzunge im Norden der Hansestadt Rostock – direkt zwischen den beiden Warnow-Mündungsarmen Neuer Strom und Alter Strom an der Ostsee. Vom Personenbahnhof aus verkehren nicht nur Fern- und Regionalzüge – in direkter Nachbarschaft befinden sich auch das Kreuzfahrtterminal und der Anleger für die Fähren zum Ortsteil „Hohe Düne“. Über die Bahnhofsbrücke, die den Alten Strom überquert, sind der Stadtkern und der Strand von Warnemünde in wenigen Minuten zu Fuß zu erreichen. Durch den Umbau des Bahnhofs können auch die Anleger und Terminals ebenerdig erreicht werden. Das schafft die bisher fehlende, durchgängige Barrierefreiheit von der Innenstadt zu den Kreuzfahrtterminals.



Einbau der Planumschutzschicht mit einem Grader am südlichen Bauende (Foto oben). Der östliche Fernbahnsteig wird mit Fertigteilelementen hergestellt (Foto Mitte). Unsere Aufnahme von Mitte Januar zeigt die Innenseite der späteren Bahnsteigkante. Die Rückwände, die zugleich als Hochwasserschutz dienen, werden später verlegt.



► deshalb drei direkte Zugänge zum Cruise Center am Neuen Strom.

Die Rückwand des Bahnsteigs 5 dient zugleich als Hochwasserschutzmauer. Sie wird mittels Sonderwinkelementen als Flachgründung besonders gegründet.

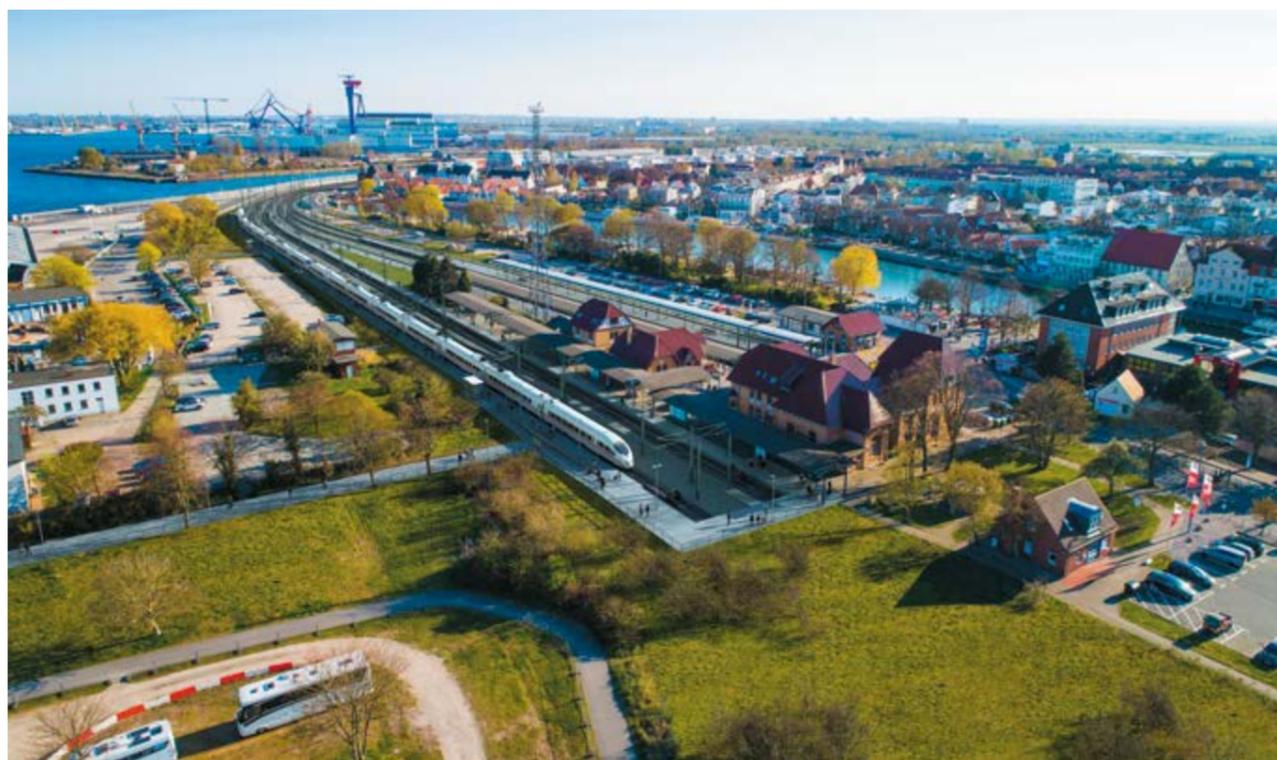
Die historische Bahnhofüberdachung am Gleis 4 bleibt erhalten. Die beiden Fernbahnsteige, die mit modernen taktilen Leitsystemen für blinde und sehbehinderte Fahrgäste ausgestattet werden, enden in Höhe des Bahnhofsgebäudes. Der Bahnhof Warnemünde wird dadurch ein „richtiger“ Kopfbahnhof. Bisher liefen die Gleise noch einige Meter weiter in Richtung des ehemaligen Fährbahnhofs an der Mittelmole.

### Stadtentwicklungsfläche

Da dieser jedoch seit fast 25 Jahren nicht mehr in Betrieb ist und vor einigen Jahren die Umschlaganlagen beseitigt wurden, kann nach dem Rückbau dieser Gleisreste jetzt nördlich des Bahnhofsgebäudes eine ebenerdige und barrierefreie Verbindung zwischen Bahnhof, Fähr- und Kreuzfahrtterminals und Innenstadtbereich hergestellt werden.

Die neue Verbindung macht auch die in die Jahre gekommene, marode Personenunterführung entbehrlich. Sie wurde inzwischen zurückgebaut.

Die frei werdenden ehemaligen Bahnflächen können nun anderweitig für die städtebauliche Entwicklung der Mittelmole genutzt werden.



So sieht der neugestaltete Bahnhof Warnemünde ab Mai 2020 aus: Die Gleise enden in Höhe des Bahnhofsgebäudes und machen den Haltepunkt zu einem echten Kopfbahnhof. Das schafft Platz für eine durchgängig barrierefreie Verbindung zwischen Fährterminals, Bahnhof und Innenstadtbereich. Die ehemaligen Gleisflächen können nun für eine städtebauliche Entwicklung zur Verfügung gestellt werden. (Visualisierung: DB Netz AG)



# Im großen Bogen

B 180n Ortsumgehung Hettstedt:

Teilabschnitte schon früher unter Verkehr

Optimierte Streckenführung: Die B 180n führt nun in einem langgezogenen Bogen westlich des Thälmann-Schachtes vorbei; die alte, kurvenreiche Strecke mit Ampelkreuzung und Bahnübergängen hat ausgedient.

Auf einer Länge von 3,5 Kilometern bauen die Mitarbeiter der Niederlassung Sangerhausen den dritten Planungsabschnitt der Bundesstraße 180n Ortsumgehung Hettstedt in Arbeitsgemeinschaft aus. Kurz vor Jahresende wurde ein großer Streckenabschnitt für den Verkehr frei gegeben.

Erst die Streckenabschnitte, dann der Kreisverkehr: In einer Arbeitsgemeinschaft mit der Fa. Kutter HTS stellen die Mitarbeiter der Niederlassung Sangerhausen die B 180 bei Klostermannsfeld neu her. Die Ausbaustrecke beginnt in Höhe der Justizvollzugsanstalt Volkstedt und endet beim Umspannwerk östlich der Ortslage. Die Bezeichnung Ortsumgehung Klostermannsfeld wäre daher für sich betrachtet treffender. Der Abschnitt gehört aber als südlichster Baubereich zur großen Umfahrung von Hettstedt und Eisleben, als Ver-

bindung der A 38 mit der A 36 (ehemals B 6n). Es ist bereits der dritte Bauabschnitt, an dem die Mitarbeiter der Niederlassung Sangerhausen beteiligt sind.

### Aus Halb- wird Vollsperrung

Unter halbseitiger Sperrung haben die Verkehrswegebauer zunächst begonnen, den Teilbereich zwischen der Zufahrt zur JVA und der Kreuzung am Thälmannschacht grundhaft auszubauen und auf drei Spuren zu erweitern. Dafür wurde zunächst die alte Fahrbahndecke herausgefräst und ein Entwässerungskanal parallel zur B 180 auf einer Länge von 600 Metern hergestellt. Der alte Fahrbahnuntergrund war jedoch so inhomogen, dass eine halbseitige Bauweise aufgrund mangelnder Arbeitssicherheit nicht gegeben war. In Abstimmung aller Beteiligten wurde eine Vollsperrung erwirkt, so dass der erste Abschnitt als ganzer Teilabschnitt gebaut wurde. Da zudem die alten Tragschichten geogen mit Kupferschlacke und Zechstein belastet waren, wurde entschieden, die vorhandenen Abtragsmassen fachgerecht im Dammkern einzukapseln.

In dem Bereich zwischen der Thälmannschacht-Kreuzung und dem Umspannwerk verläuft die neue Trasse parallel zur alten Fahrbahn. Die Streckenführung wurde da-

durch optimiert: Kurven wurden entschärft und ein Bahnübergang über die Gleise der Mansfelder Bergwerksbahn wurde aufgehoben. Die neue B 180 führt nun über zwei Brückenbauwerke, die die Bahn und einen Radweg überqueren. Sie waren im Vorfeld der Baumaßnahme auf der grünen Wiese errichtet worden.

### Wetter begünstigt Bautempo

Wegen der milden Witterung begannen die Verkehrswegebauer bereits im Frühjahr 2019 mit dem Aufschütten des Fahrbahndamms: Rund 125.000 Tonnen gemischtkörniger Boden wurden geliefert und eingebaut. Zudem sind 59.000 Quadratmeter Erdplanum mit Mischbinder qualifiziert verbessert worden. 30.000 Tonnen Frostschutz wurden geliefert und eingebaut. Mitte November haben die ARGE-Mitarbeiter die Fahrbahndecke asphaltiert. Die Oberflächenentwässerung der neuen Trasse erfolgt über Mulden, die rechts und links des Fahrbahndamms angelegt wurden. Noch vor dem geplanten Fertigstellungstermin erfolgte am 19. Dezember die vorfristige Verkehrsfreigabe.

Im letzten Bauabschnitt wird in diesem Jahr der Kreuzungsbereich am Thälmannschacht neu gestaltet: Die Ampelkreuzung wird durch einen Kreisverkehr ersetzt.

Es ist aktuell eines der größten Verkehrsprojekte in Hessen: In den kommenden Jahren wird die Bundesstraße 252 auf einer Länge von 17,6 Kilometer in mehreren Bauabschnitten zur Ortsumgehung für die Ortschaften Wetter, Münchhausen und Lahntal ausgebaut. Für den 4,6 Kilometer langen, so genannten 2. Bauabschnitt Nord 2 hat Bickhardt Bau den Zuschlag erhalten. Im vergangenen Jahr wurde mit dem großflächigen Erdbau begonnen.

**D**ie Bundesstraße 252 ist eine wichtige Nord-Süd-Verkehrsachse in Hessen, die die A 44 im Norden mit der B 3 im Süden und damit Mittel- und Kleinzentren wie Korbach, Bad Arolsen und Frankenberg mit den südlich gelegenen Oberzentren Marburg und Gießen verbindet. Bislang schlängelt sich der Verkehr vor allem zwischen Cölbe und Frankenberg durch viele kleinere Ortstagen – mit den entsprechenden Auswirkungen für die betroffenen Einwohner. Für Abhilfe wird die neue Streckenführung der B 252 sorgen, die westlich der betroffenen Ortschaften entlang geführt wird.

Praktisch auf der grünen Wiese erstellen die Mitarbeiter von Bickhardt Bau Großprojekte Nord den 4,6 Kilometer langen 2. Bauabschnitt Nord 2, der zwischen der L 3090 bei Obersimthausen und der L 3019 bei Amönau verläuft.

Nachdem die Kirchheimer Verkehrswegebauer bereits in einem vorherigen

### Großfräse verbessert den Untergrund

Baulos den Oberboden abgeschoben und auf Mieten aufgesetzt hatten, begann im August der großflächige Erdbau. Rund 100.000 Kubikmeter Boden wurden bis dato dabei aus den Abtragsbereichen gelöst und mit Dumpern in die Auftragsbereiche transportiert, um die Streckenführung in dem hügeligen Gelände zu optimieren. Weitere 55.000 Kubikmeter überschüssi-



# Schön für Wetter

## B 252 Ortsumgehung Münchhausen, Wetter, Lahntal

ger Boden wurde bis Jahresende aus dem Baufeld heraus gefahren und in einem weiter südlich gelegenen Streckenabschnitt eingebaut.

Da der Untergrund in dem gesamten Bauabschnitt nicht ausreichend tragfähig ist, war die große Bickhardt Bau-Bodenfräse im Einsatz und hat bis dato rund 3.500 Tonnen Kalk/Zement zur Bodenverbesserung eingefräst.

Für die Entwässerung der Strecke wurden entlang der neuen Trasse 4,6 Kilometer Gräben, Mulden, Rinnen und Entwässerungsleitungen in verschiedenen Dimensionen hergestellt. Zudem werden fünf Regenrückhaltebecken angelegt. Da die Strecke ein Wasserschutzgebiet quert, wird die Trasse auf 1.000 Metern Länge mit einer Kunststoffdichtung gemäß den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiSt-Wag) versehen.

Im Bereich des Treisbaches quert die neue Trasse eine Talaue, die als FFH-

Gebiet ausgewiesen ist. Um die natürlichen Überschwemmungsräume so wenig wie möglich zu beeinträchtigen, wurden

## Großflächiger Erdbau auf 4.600 Metern – Brückenbau

zwölf Durchlässe mit einem Durchmesser von DN 1.000 hergestellt. Bei Hochwasser können so die Wassermassen

hindurchfließen, ohne den Straßendamm zu unterspülen. Der Treisbach selbst wird durch eine 16 Meter lange Brücke, dem Bauwerk 14, überspannt. Für die Gründungsarbeiten waren die Mitarbeiter der Abteilung Spezialtiefbau im Einsatz, die einen Verbau für die Fundamente hergestellt haben. Das Bauwerk wurde zudem

### Zwölf Durchlässe für das Auengebiet

auf zehn, acht Meter langen Bohrpfählen mit einem Durchmesser von DN 1.200 gegründet. Darüber hinaus errichten die Bickhardt Bau Brückenbauer auch noch das Bauwerk 13, ein Rahmenbauwerk mit einer Stützweite von 28,60 Metern, das einen Hauptwirtschaftsweg überführt. Hinzu kommt ein Regenrückhaltebecken im Wasserschutzgebiet, das in Betonbauweise hergestellt wird. Rund 6.000 Meter

1 Wie ein rotbraunes Band schlängelt sich die neue Trasse der Bundesstraße 252 durch die sanfte Hügellandschaft Mittelhessens. Sie soll die Verkehrsbelastungen für die weiter östlich gelegenen Ortschaften Münchhausen, Simtshausen und Todenhausen senken.

2 Die Fertigteile für einen Rahmendurchlass werden eingehoben. Dieser dient der Wasserableitung bei Starkregenereignissen.

3 Das Bauwerk 4 überführt einen Hauptwirtschaftsweg. Die markanten Flügelwände wurden aus Sichtbeton in Natursteinoptik hergestellt.

4 Großflächiger Erdbau: In den Abtragsbereichen wurden bis Jahresende rund 150.000 Kubikmeter Boden gelöst.

## Brücken- und Erdbau in extra Auftrag

In einem separaten Auftrag haben die Mitarbeiter der Abteilung Brücken- und Ingenieurbau das nördlich dieser Baumaßnahme gelegene Bauwerk 4 hergestellt. Das Einfeld-Rahmenbauwerk mit hat eine lichte Weite von 7 Metern und eine Durchfahrthöhe von 4,90 Metern. Besonders markant sind die Flügelwände mit ihrer gelungenen Natursteinoptik aus Sichtbeton. Das Bauwerk führt die neue B 252 über einen Hauptwirtschaftsweg.

In diesem Streckenbereich haben die Erdbauer den Fahrbahndamm bis zu acht Metern Höhe aufgeschüttet und lagenweise verdichtet. Rund 96.000 Kubikmeter Boden haben sie für den 1.600 Meter langen Streckenabschnitt bewegt. Der Auftrag beinhaltet ausschließlich den großflächigen Erdbau. Der Straßenbau wird gesondert ausgeschrieben.

Wirtschaftswegen müssen im Zuge der Baumaßnahme neu hergestellt, angepasst, saniert und teilweise asphaltiert werden.

Im Bereich der Haupttrasse sollen in diesem Sommer erste Abschnitte asphaltiert werden. Beim Einbau kommt ein Beschicker zum Einsatz. Knapp 50.000 Quadratmeter Asphaltfläche werden dabei hergestellt.

20 Jahre Vorlauf, ein halbes Jahr Bauzeit – entsprechend erfreut waren die Bürgerinnen und Bürger des Willingshausener Ortsteils Ransbach, als Ende Oktober die grundhaft sanierte Landesstraße 3263 zwischen Wasenberg und Loshausen mitsamt der ausgebauten Ortsdurchfahrt Ransbach für den Verkehr freigegeben wurde.

## Neue Verbindung

Im Auftrag von Hessen Mobil haben die Verkehrswegebauexperten von Bickhardt Bau in einem ersten Bauabschnitt von Mai bis August 2019 zunächst die außerörtlichen Streckenabschnitte grundhaft saniert. Auf einer Länge von knapp vier Kilometern wurde der alte Straßenbelag aufgenommen und der Untergrund vor allem in den Fahrbahnrandbereichen verbessert. Anschließend wurden rund 20.000 Quadratmeter neue Asphaltflächen hergestellt. Die Oberflächenentwässerung erfolgt über Mulden, die neu profiliert wurden.

Im Bereich der Bankette wurde erstmalig bei einem Bauprojekt von Bickhardt Bau so genannter Bankettbeton hergestellt. Der offenporige Spezialbeton wurde rechts und links der neuen Fahrbahn etwa 40 Zentimeter breit eingebaut. Der Einbau erfolgte mit einem Gleitschalungsfertiger in einer Stärke von 20 Zentimetern.

Der Bankettbeton zeichnet sich durch seine hohe Tragfähigkeit und Wasserdurchlässigkeit aus. Zudem ist er langlebiger und weniger wartungsanfällig als herkömmlich hergestellte Bankette aus ungebundenen



**Ausbau der Landesstraße zwischen Wasenberg und Loshausen – Neuartige Sicherung der Randbereiche mit Bankettbeton**

Schottergemischen. Vor allem marode Bankette stellen durch ihre schadhafte Tragfähigkeit beim Überfahren eine Unfallgefahr dar. Auf der schmalen Landesstraße 3263 zwischen Wasenberg und Loshausen, die eine Breite von 5,50 Metern aufweist, können nun die Bankette gefahrlos überfahren werden – etwa dann, wenn sich zwei größere Fahrzeuge entgegenkommen.

In einem zweiten Bauabschnitt haben die Mitarbeiter die Ortslage von Ransbach erneuert: die Verkehrsführung wurde optimiert, Gehwege wurden teilweise neu angelegt und gepflastert, neue barrierefreie Bushaltestellen angelegt.

Die Kosten für die Gesamtmaßnahme belaufen sich auf 2,5 Millionen Euro. Rund 300.000 Euro davon fallen für die Neugestaltung der Gehwege und Bushaltestellen an. Den Großteil trägt die Gemeinde, die dafür einen Zuschuss des Landes Hessen erhält.

Etwas getrübt war die Freude der Ransbacher über den gelungenen und zügig umgesetzten Ausbau ihrer Ortslage dennoch: Die bisherige Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 wurde nach dem Bauende nicht wieder eingerichtet: Die Ransbacher befürchten nun, dass die Fahrzeuge wesentlich schneller in ihrem Ort unterwegs sind.



*Symbolischer Scherenschnitt durch ein Trassenband: Ende Oktober wurde der sanierte Streckenabschnitt von allen am Bau Beteiligten für den Verkehr freigegeben.*



Hammersbach I (oben) und Hammersbach II: Die verschiedenen Bauentwicklungsstufen der Erschließungs- und Tiefbauarbeiten sowie des Hallenbaus sind bei der Realisierung des interkommunalen Gewerbegebietes Hammersbach an der A 45 gut zu erkennen.

## Halle an Halle an der A 45

**Niederlassung Fulda erschließt 15 Hektar großes Gewerbegebiet nordöstlich von Frankfurt**

*Die Mitarbeiter der Bickhardt Bau Niederlassung Fulda haben Teile des interkommunalen Gewerbegebietes Limes in zwei aufeinanderfolgenden Bauaufträgen erschlossen. Das insgesamt 50 Hektar große Areal bei Hammersbach liegt verkehrsgünstig an der A 45 nordöstlich von Frankfurt.*

auf der Fläche der Oberboden abgeschoben, das Gelände modelliert und das Erdplanum hergestellt. Dann wird der Boden für die Fundamente ausgehoben, so dass anschließend die Montageteams der Hallenbauer Betonfertigteilstützen aufstellen, Brandwände hochziehen und die Dächer montieren können. Gleichzeitig führen die Tiefbauspezialisten von Bickhardt Bau auf den weiteren Flächen die Erschließungsarbeiten fort, stellen das Erdplanum her und bereiten die Fundamente vor. Das Frostschutzmaterial wird dann unter den bereits gerichteten Hallendächern eingebaut. Dabei kommt auch ein Mini-Spezialgrader zum Einsatz, der prädestiniert für die Arbeit in den engen Randbereichen ist.

Quadratmetern Asphaltoberfläche für die Fahrwege und Stellflächen befestigt. Im Frühjahr werden die Arbeiten für das Bickhardt Bau Team abgeschlossen sein.

### Bauleistungen Hammersbach I

Bei der Erschließung von Hammersbach I haben die Tiefbauer rund 100.000 Kubikmeter Boden bewegt, 60.000 Quadratmeter Erdplanum hergestellt, 2.500 Meter Regenwasserleitungen DN 300 bis DN 1.500 sowie 1.000 Meter Schmutzwasserleitungen verlegt und rund 15.000 Quadratmeter befestigte Flächen hergestellt.

**W**ährend in der einen, 40.000 Quadratmeter großen Gewerbeimmobilie Hammersbach I bereits ein Logistikunternehmen seine Arbeit aufgenommen hat, wird in direkter Nachbarschaft noch das Gelände von Hammersbach II erschlossen und zugleich eine zweite Gewerbe-Großhalle errichtet. Für beide Bauvorhaben ist die Bickhardt Bau Niederlassung Fulda vom Generalunternehmer Bremer mit den Erschließungs- und Tiefbauarbeiten beauftragt worden.

Rund 70.000 Kubikmeter Boden sind für Hammersbach II bewegt worden, um die ehemals landwirtschaftlichen Flächen für die neue Nutzung zu ebnen. Dabei erfolgen Erschließung und Hallenbau nach einem bestimmten Abfolgeschema: Zunächst wird

1.400 Meter Regenwasserleitungen in den Durchmessern DN 300 bis DN 700, 950 Meter Schmutzwasserleitungen DN 150 sowie 1.000 Meter Sprinklerleitungen verlegt. Zudem sind 300 Meter Schlitzrinnen und zwei Regenauffangbecken angelegt worden. Der Außenbereich wird mit 2.500 Quadratmetern Pflaster- und 6.000



*Die Schnittstelle zwischen Hammersbach I und II. In Hammersbach I läuft bereits der Betrieb. Die Halle liegt etliche Meter höher als das noch in Bau befindliche Hammersbach II.*



Moderne Spielgeräte laden zum Spielen im Freien ein.

### Projektentwicklung: Neubau Kindertagesstätte Babenhausen schafft Platz für 100 Kinder

Im Bereich des sozialen Gesellschaftsbaus hat die Bickhardt Bau Projektentwicklung bislang mit dem Bau von Seniorenzentren ausschließlich Projekte realisiert, die dem älteren Teil der Bevölkerung bestimmt waren. Für die Stadt Babenhausen haben die Schlüsselfertigbauer in den vergangenen zehn Monaten ein Haus für die jüngsten Einwohner der Stadt errichtet.



In Sichtweite des Kirchturms: Die neue Kita am Rande der Innenstadt von Babenhausen wurde im Bungalow-Stil errichtet.

Sandkiste, Wippe, Kletterturm und Rutsche – noch gänzlich unberührt glänzen die nagelneuen Spielgeräte in der Vormittagssonne des noch jungen Jahres. In wenigen Tagen wird dort bei schönem Wetter genau so viel Leben herrschen wie in der nur wenige Meter entfernten Grundschule im Kirchgarten: 100 Jungen und Mädchen werden ab dem 1. März ihre neue Tagesstätte in Beschlag nehmen. Das markante Flachdachgebäude mit seinem angrenzenden Außenspielbereich hat eine Bruttogeschossfläche von 750 Quadratmetern und bietet Platz für vier Gruppen. Es ist nach

modernsten pädagogischen Aspekten ausgestattet: Neben den vier großen, jeweils rund 50 Quadratmeter großen Gruppenräumen, gibt es für die jüngsten Tagesstättenkinder einen eigenen Ruheraum, in dem die Kleinen ihren Mittagsschlaf halten können. Es gibt einen Bewegungsraum, in dem die Motorik geschult werden soll, und angrenzend an die Gruppenräume jeweils einen separaten Lagerraum für Bastelutensilien. Natürlich wurden auch die Sanitäreinrich-

tungen in puncto Ausstattung speziell auf die Bedürfnisse der Jüngsten abgestimmt.

Im Gegensatz zu den meisten anderen Bauvorhaben, die die Bickhardt Bau Projektentwicklung in ihrer mittlerweile über 25-jährigen Historie realisiert hat, beinhalteten die Leistungen über den reinen Schlüsselfertigbau hinaus auch sämtliche Leistungen der Planung und Entwurfsplanung. Darüber hinaus wurde auch der Rohbau durch Bickhardt Bau Personal erstellt.



Behelfsbrücke und Fertigteilverlegung aus der Vogelperspektive: Der letzte der sechs Stahlträger (links unten) hängt noch an den Stahlseilen. Die Hohlkästen aus Stahl werden in der Mitte vor Ort verschweißt. Während der Bauphase wurde der Verkehr über die Behelfsbrücke geleitet. Gut zu erkennen ist zudem, dass die Brücke nicht im rechten Winkel zur Ulster ausgerichtet ist.

## Neue Brücke über Ulster

### B 84 Ortseingang Buttlar – Behelfsbrücke und Fertigteilverlegung mit Mobilkränen

Die marode Ulsterbrücke an der B 84 am Ortsrand von Buttlar ist erneuert worden. Anfang August 2019 wurden die Stahlträger für den Überbau verlegt.

Für einige Mitarbeiter der Abteilung Brücken- und Ingenieurbau ist es gewissermaßen ein Zurück zu den Ursprüngen: Nur etwa fünf Kilometer von Geisa entfernt, dem Ort, wo die eigentliche Wiege des Brückenbaus bei Bickhardt Bau liegt, errichten sie derzeit an der Bundesstraße 84, Ortseingang Buttlar, die neue Brücke über die Ulster.

Das alte 1961 errichtete Bauwerk war den heutigen Verkehrsbelastungen nicht mehr gewachsen und die unzureichende Tragfähigkeit machte den Ersatzneubau erforderlich. Weil dieser an gleicher Stelle erfolgen soll, musste zunächst eine Behelfsbrücke errichtet werden, bevor die eigentlichen Brückenbauarbeiten beginnen konnten.

In einer spektakulären Aktion in den eisigen Januarnächten wurde die Be-

helfsbrücke eingehoben. Genau genommen waren es zwei über 40 Meter lange Brückenhälften, die mit Schwerlast-LKW antransportiert und dann mit Hilfe von zwei großen Mobilkränen genau in ihre neue Position gehoben wurden. Zahlreiche Schaulustige begleiteten damals das nächtliche Spektakel auf der hell ausgeleuchteten Baustelle. Nachdem dann auch die Umfahrung fertig gestellt war, konnte der Abriss der maroden Brücke beginnen. Das dreifeldrige Bauwerk wurde bis auf die Pfeiler zurückgebaut, die als Auflager für Hilfskonstruktionen aufbetoniert wurden.

Für die Gründung des Neubaus waren zunächst die Kollegen vom Spezialtiefbau im Einsatz, die insgesamt 20 Bohrpfähle mit Längen von 20 Metern hergestellt haben. Nach der Herstellung der Fundamente und Widerlager wurden Anfang August die Stahlträger für den Überbau verlegt. Das Besondere hierbei war, dass aufgrund des Gewichts die drei 38 Meter langen Stahlhohlkästen nicht als Einzelstücke verlegt wurden, sondern jeweils in zwei Teilen, die dann vor Ort zusammengeschweißt wurden.

Der neue Überbau hat eine Nutzbreite von 12,50 Metern und ist damit breiter als der Vorgänger. Noch vor Jahresende war das Bauwerk fertiggestellt worden. Im Dezember erfolgte auch gleich die Anbindung an die alte Trassenführung und der Rückbau der Behelfsbrücke und Umfahrung.



Erst rein, später wieder raus: Nächtlicher Einhub der Behelfsbrücke.

## Abschied von langjährigem Aufsichtsrat

Im vergangenen Jahr mussten wir den Verlust unseres langjährigen Aufsichtsratsmitglied Winfried Herber betrauern. Er verstarb nach kurzer schwerer Krankheit am 21. September 2019 in Fulda. Winfried Herber war seit 2012 Mitglied im Aufsichtsrat der Bickhardt Bau AG. Zuvor hatte er unser Unternehmen seit 1997 viele Jahre in seiner beruflichen Tätigkeit als Wirtschaftsprüfer begleitet.

Mit seinem überaus engagierten Einsatz hat der Verstorbene die positive Entwicklung der Bickhardt Bau AG maßgeblich beeinflusst. Unser Unternehmen verliert mit ihm eine außergewöhnliche Persönlichkeit, einen exzellenten Fachmann, guten Ratgeber und Freund.

Die Geschäftsführung und Belegschaft der Bickhardt Bau AG wird ihm stets ein ehrendes Gedenken bewahren.

Winfried Herber



Jannik Auth bei der Bundessehrung in Berlin mit Dr. Eric Schweitzer, Präsident des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (Foto:DIHK, Jens Schlicke).

## Wo Siegertypen ausgebildet werden

Bickhardt Bau Azubis werden Bundes- und Landessieger – Jung-Polier ist Aufstiegsfuchs

**D**ass Jannik Auth aus der Niederlassung Fulda, die beste jemals im EBL-Bildungszentrum der Bauwirtschaft in Frankfurt abgelegte Prüfung zum Tiefbaufacharbeiter abgelegt hat, darüber haben wir bereits in der letzten Ausgabe unseres Blickpunktes berichtet. Die Wahrscheinlichkeit, dass er mit diesem außerordentlichen Prüfungsergebnis auch bester Tiefbaufacharbeiter Hessens sein würde, war also recht hoch.

In der Zwischenzeit hat sich aber herausgestellt, dass er sogar der beste Tiefbaufacharbeiter-Azubi bundesweit ist. Anfang Dezember wurde Jannik Auth als Bundessieger während der Nationalen Bestenehrung des Deutschen Industrie- und Handelskammertages in Berlin geehrt.

Dem wollte der frische Stahlbetonbauer Leon Nolte nicht nachstehen: Mit seiner Abschlussprüfung nach dem dritten Lehrjahr legte er nicht nur die beste Prüfung im Bezirk der IHK Kassel-Marburg hin, sondern wurde zugleich Landessieger. Er wurde während eines festlichen Dinners im Haus der Wirtschaft in Kassel mit den

anderen Landessiegern aus der Region ausgezeichnet.

Hut ab! Bundessieger, Landessieger, Kammersieger... das sind Spitzenleistungen, an denen sich ebenso wie an der Tatsache, dass kein Azubi in den Prüfungen durchgefallen ist, die gute Qualität der Ausbildung im Hause Bickhardt Bau ablesen lässt. Unsere Glückwünsche gehen deshalb auch an alle anderen erfolgreichen Prüflinge des Bauhandwerks und ihre Ausbilder, die das entsprechende Fachwissen weitervermittelt haben und hilfreich zur Seite standen.

Dass es sich lohnt auch nach der Ausbildung weiterhin beflissen zu sein und sich weiterzubilden, dafür steht Patrick Michel, der bei der IHK Südhüringen als bester Absolvent der höheren Berufsausbildung mit dem Aufstiegsfuchs ausgezeichnet wurde. Patrick Michel hat seinen Abschluss als geprüfter Polier Tiefbau mit der Gesamtnote

1,4 abgelegt. Geprüft wurde er dabei in den Bereichen Bautechnik, Baubetrieb, Mitarbeiterführung sowie berufs- und arbeitspädagogische Qualifikation. 2005 begann er als Azubi im Tiefbau und war ab 2010 als Vorarbeiter bei Großprojekten wie der Vorfeldsanierung am Flughafen Hamburg, der A 5 bei Karlsruhe oder dem Ausbau der Bahnlinie Dachau-Altomünster eingesetzt.



Patrick Michel



Hessens bester Stahlbetonbauer, Leon Nolte (vorne links), beim Empfang der Landessieger in Kassel (Foto: IHK Kassel, Harry Soremski).



Jonas Friesen, auszubildender Baugeräteführer, muss in der Praxisphase auf der Baustelle tatkräftig mit anpacken. Für das Einbauteam von der Asphalttechnik glättet er mit dem Kantenrad der Asphaltwalze die Flanke der frisch asphaltierten Tragschicht. Da ist viel Finger-spitzengefühl erforderlich.

# Lehrstelle mit 200 PS

**Baugeräteführer: Hochtechnisierter Ausbildungsberuf mit Zukunft – Noch Lehrstellen frei**

*Der Beruf des Baugeräteführers wird seit geraumer Zeit auch bei Bickhardt Bau ausgebildet. Genau das richtige für junge Leute, die Interesse an moderner Technik, computergesteuerten Präzisionsmaschinen, ein ruhiges Händchen und vor allem keine Angst vor großen Geräten haben.*

beitsplatz, der mit den verschiedensten Steuerungs- und Bedienungselementen und Hilfsmitteln ausgestattet ist, die ein genaues und effektives Arbeiten ermöglichen. Doch der richtige Umgang muss gelernt sein, jeder kleine Fehler könnte gravierende Folgen haben. So geht es in der Ausbildung vor allem auch darum, ein Gefühl für die Maschine und ihre Arbeitsweise zu bekommen und durch die

Von den über 100 Auszubildenden bei Bickhardt Bau werden drei als Baugeräteführer ausgebildet, für den Ausbildungsbeginn August 2020 sind bereits die ersten Ausbildungsverträge unterzeichnet.

Als Zugangsvoraussetzung ist ein sehr guter Hauptschulabschluss, besser noch ein Realschulabschluss erforderlich, da die dreijährige Ausbildung als sehr anspruchsvoll gilt. Sie findet neben den Bickhardt Baustellen auch in den firmeneigenen Werkstätten sowie in einem überbetrieblichen Ausbildungszentrum und der Berufsschule statt.

**Anspruchsvolle Ausbildung auf allen Baumaschinen**



**M**al Hand aufs Herz, wer hat nicht im zarten Kindesalter gerne im Sandkasten mit Schaufel und Eimer, LKW, Kran und Raupen gespielt und davon geträumt, einmal einen großen Bagger zu steuern? Wohl die meisten. Doch nur die wenigsten lassen aus dieser kindlichen Spielfreude einen Berufswunsch entstehen. Warum eigentlich nicht? Denn der Beruf des Baugeräteführers bietet eine Vielzahl von Möglichkeiten und Perspektiven.

Wer heute einen Bagger bedient, der sitzt an einem modernen High-Tech-Ar-

vielen Übungen eine Routine zu entwickeln. Zum besseren Verständnis gehören deshalb auch Lehrinhalte wie Motoren- und Antriebstechnik, Hydraulik und Fahrzeugelektronik zu den Ausbildungsinhalten. Und das nicht nur für den Bagger, sondern auch für Radlader, Walze, Raupe, Grader und Kran. Für alle Geräte gibt es einen eigenen Befähigungsnachweis zum Führen der jeweiligen Maschine, so dass am Ende der Ausbildung jedes große Baugerät bedient werden kann.

Die Mühen lohnen sich, denn die Berufsaussichten sind gut: Baugeräteführer werden auf allen Bickhardt Baustellen benötigt. Zudem bestehen im Anschluss an die Ausbildung auch Möglichkeiten der beruflichen Weiterentwicklung, etwa als Vorarbeiter und Schichtmeister oder der Besuch einer Technikerschule.

Weitere Infos und Bewerbungen: [Christian.Heumueller@bickhardt-bau.de](mailto:Christian.Heumueller@bickhardt-bau.de)



Tempo 50 auf glatter Fahrbahn und ein plötzlich auftretendes Hindernis: Da heißt es Vollbremsung einlegen, Hindernis ausweichen und wieder zurück in die Spur.



## Kontrollgewinn



**ADAC-Fahrsicherheitstraining für Mitarbeiter – Schulung auf Firmen-Bussen**

*Um zu ihren Baustellen zu gelangen, sind Bickhardt Bau Mitarbeiter viel unterwegs. Für die Fahrer der Unternehmens- und Dienstfahrzeuge werden in diesem Frühjahr erstmals Fahrsicherheitstrainings angeboten.*

aus, um in einer Kurve an die Grenzen der Fliehkraft zu gelangen. Bei einer Pritsche oder einem Crafter genügen da schon etwa 50 Stundenkilometer.

Doch bis die Kollegen ans Steuer dürfen, steht zunächst einmal etwas Theorie an. Und kaum einer hätte gedacht, das sichere Fahren mit der Einstellung des Fahrersitzes anfängt: Nur wer richtig in seinem Fahrzeug sitzt, kann es richtig beherrschen.

Erstmals bietet Bickhardt Bau seit diesem Frühjahr in Zusammenarbeit mit der BG Bau und dem ADAC Hessen-Thüringen Fahrsicherheitstrainings an. Diese sollen dazu beitragen, besser auf die täglichen Gefahren im Straßenverkehr vorbereitet zu sein.

Das Angebot wird gut angenommen: Die Plätze an den von Bickhardt Bau gebuchten Terminen waren schnell vergeben. Wer diesmal nicht zum Zuge kommt, der wird im kommenden Frühjahr wieder die Gelegenheit dazu bekommen, an einer Schulung in den zertifizierten Fahrsicherheitszentren des ADAC in Gründau (Hessen) und in Nohra (Thüringen) teilzunehmen. Trainiert wird in den firmeneigenen PKW, Bussen und Doppelkabinen – eben in den Fahrzeugen, in denen die Mitarbeiter im Arbeitsalltag auch unterwegs sind.

Allgemeines Fazit nach acht Stunden Theorie und Praxis: Man ist besser auf unvermittelt auftretende Situationen vorbereitet und war bislang gelegentlich zu schnell unterwegs.



Platsch: Bei manchen Übungen bleibt kein Auto trocken...

# Geschichte wird erfahrbar

Marc Wehner hat einen 80 Jahre alten Oldtimer-LKW zum Sanitäts-Fahrzeug umgebaut



Sieht aus wie alt: Aus einer Pritsche hat Marc Wehner in vielen Stunden mühsamer Kleinarbeit einen originalgetreuen Nachbau eines Sanitätskraftfahrzeug (SdKfz Sankra) vom Typ Phänomen Granit 1500 S geschaffen.

Wenn von Oldtimern die Rede ist, denken viele an den VW Käfer, einen Mercedes Benz 200 D/8 oder einen Porsche 911 Targa.

Auch für Marc Wehner, der als Baustoffprüfer für das Qualitätsmanagement auf den Bickhardt Bau-Baustellen zuständig ist, begann die Beschäftigung mit dem Thema zunächst mit einem Sportwagen aus den frühen siebziger Jahren. So hat er sich vor rund 20 Jahren einen Opel GT 1900, Baujahr 1969, zurecht gemacht. Auf den streifenförmigen Zweisitzer, der von seiner Form her stark an eine Corvette erinnert, folgte die Sanierung eines Motorrades vom Typ M72.

Mittlerweile hat der 46-Jährige, der in Hofbieber lebt, sein jüngstes und sicher auch ungewöhnlichstes Projekt realisiert: Ein Phänomen Granit 1500 S. Das Sanitätskraftfahrzeug ist eine 4,2 Tonnen (1,5 t Nutzlast) schwere, rollende Krankenstation, die Platz für vier liegende Verletzte oder sechs weitere sitzende Personen bietet. Der LKW ist ein echter Oldtimer, der in den ersten Hälfte der 1940er Jahre in den Phänomen Werken Gustav Hiller AG in Zittau gebaut wurde.

Marc Wehner hat ihn in den neuen Bundesländern entdeckt, wo er für eine Brauerei als Werbefläche diente – da-

mals noch als LKW mit Pritsche. Innerhalb von drei Jahren – so lange dauerte es von der Anschaffung bis zur TÜV-Zulassung – baute der 46-Jährige mit Unterstützung aus dem Freundeskreis das Fahrzeug komplett auseinander und wieder neu auf. Wind und Wetter waren im Laufe der Jahre vor allem an der Fahrerkabine nicht spurlos vorübergegangen. Doch der LKW, der von einem 60 PS starken, luftgekühlten Dreiliter-Motor angetrieben wird, sollte nicht als Pritsche sondern als Sanitätskraftfahrzeug restauriert werden.

Wehner und seine Kollegen ein Zelt, Feldbetten, Verbandkästen, Sanitätsuniformen erworben oder nachgebaut.

## Feldlazarett und Filmset

Auf das umfangreiche Feldlazarett mit dem originalgetreu nachgebauten Sanitäts-Oldtimer im Mittelpunkt, ist inzwischen auch ein holländisches Filmproduktionsteam aufmerksam geworden und hat es direkt für eine Film-Produktion im Nachbarland verpflichtet. „Damit kann man natürlich nicht reich werden, aber die Unkosten werden gedeckt und so eine Mitwirkung am Filmset ist natürlich eine spannende Sache. Und es ist ja auch etwas Besonderes, wenn der Name bei den Danksagungen in einem Filmabspann auftaucht“, ergänzt der Hobby-Schrauber.

Darüber hinaus nimmt er mit einigen Bekannten an so genannten living history Veranstaltungen teil, in denen bestimmte Epochen der Zeitgeschichte anhand von restaurierten Fahrzeugen, Kleidungen und Uniformen möglichst authentisch dargestellt werden sollen. So ist für dieses Jahr eine Teilnahme an einem großen Treffen historischer und militärhistorischer Fahrzeuge in Tschechien fest eingeplant. Anfang Mai wird dort an die Befreiung Tschechiens durch die Alliierten erinnert und der 75. Jahrestag des Kriegsendes gefeiert. Teilnehmer aus ganz Europa und den USA werden zu dem Treffen erwartet. Mit dabei: Marc Wehner mit seinem SdKfz Sankra.



Marc Wehner mit seiner rollenden Sanitätsstation bei einer Oldtimer-Show.

Die Baustelle der Caldetal-Brücke bei Kassel-Calden war das Ziel der Exkursion einer Studierenden-Gruppe der THM-Außenstelle Bad Hersfeld. Aus erster Hand erfuhren die angehenden Bauingenieure alles Wichtige über das Bauprojekt, welches das Herzstück der neuen B7 Ortsumgehung für Calden darstellt. Dabei konnten sie sich einen Einblick in die Bauabläufe verschaffen. Die 330 Meter lange Brücke wird im Wochentakt betoniert. Vordem Schallwagen stellt sich die Besucher und das Bauleitungsteam um Viktor oder den Schulkund David Greguletz zum Erinnerungsfoto. Unter den Exkursionsteilnehmern waren auch vier unserer Dualen Studenten.

Wenn zwei Bickhardt Bau-Mitarbeiter sich kennen und liebengeleert haben und heiraten, dann kann der Hochzeitswagen eigentlich auch nur von Bickhardt Bau kommen. So geschehen bei Julia Kitterler und David Gröschauer der Niederlassung Fulda, die sich am 19. Oktober das Ja-Wort gaben: Stilecht und standesgemäß wurde seine auf einer Bickhardt-Pritsche chauffiert. Logisch, dass dieser Moment im Bild festgehalten wurde.

Dem jung vermählten Paar gratulieren wir an dieser Stelle noch ganz herzlich und wünschen alles Gute für die gemeinsame Zukunft.



„Bickhardt Bau baut Kindern eine Zukunft! Dankeschön!“ Mit diesen Worten auf einem Lego-Baustein setzten sich unsere Deutschlandstipendiatin von der FH Fulda für ihre Unterstützung durch Bickhardt Bau bedankt. Jedes Jahr fördert unser Hause einige Studierende an ausgewählten Unis und Hochschulen mit dem Deutschlandstipendium – in den meisten Fällen angehende Bau- und Vermessungsingenieure. Unsere Stipendiatin an der FH Fulda hingegen studiert Frühkindliche inklusive Bildung. Und wer weiß, vielleicht wird ja mal eines der Kinder später Bauarbeiter :-)



Nach der Sendung mit der Maus, dem Kinoslager Männerhort und zahlreichen Berichten im Zuge aktueller Nachrichtendienste, eine Bickhardt Baustelle als Kulisse für ein Musikvideo. Die Bad Salzunger Power-Hardrock-Formation The SIKS war im Spätherbst auf dem von den Thüringer Kollegen fertiggestellten Streckenabschnitt der B62 Ortsumgehung Bad Salzungen unterwegs, um Sequenzen ihres neuen Videoclips „The Reaper“ zu drehen. Mit einem kunstvoll bemalten Rolling Stones-Truck, einem Cadillac-Oldtimer und einer charmanteren Diva im Petticoat im Schlepptau rückten Musiker und Filmteam an und stellten sich kurz vor den Dreharbeiten für ein Erinnerungsfoto auf. Nach mehrwöchiger Post-Produktion ist der Musikclip inzwischen auf YouTube zu sehen. Yeah, Yeah, Rock on.

[https://www.youtube.com/watch?v=YZUOi\\_7noQ](https://www.youtube.com/watch?v=YZUOi_7noQ)





**bickhardt bau**  
aktiengesellschaft  
Industriestraße 9  
36275 Kirchheim  
[www.bickhardt-bau.de](http://www.bickhardt-bau.de)