

01/2023

MAGAZIN FÜR MITARBEITENDE UND FREUNDE

BLICKPUNKT

bickhardt bau



**Bahnbau: Zweite SPERRPAUSE
an der Weddeler Schleife**

**Umbau des Offenbacher
KAISERLEIKREISELS abgeschlossen**

**KONVERSION ehemaliger
Kasernen in Hanau und Darmstadt**

**Schutz vor HOCHWASSER
am Fuße der Wartburg**

**OU Miehlen: Größtes
STRASSENBAUPROJEKT
in Rheinland-Pfalz**

Spektakulärer Einhub an der A 36. Im Zuge des Ersatzneubaus einer Autobahnbrücke im Süden Braunschweigs wurden Anfang Dezember VFT-Fertigteilträger unter Vollsperrung der A 36 eingehoben. **SEITE 5**

Neue Fahrbahn in 45 Stunden. Die Asphaltdecke einer der wichtigsten Zufahrtsstraßen nach Kassel ist in einem Wochenend-Spezialeinsatz erneuert worden. **SEITE 15**

Endspurt an der Weddeler Schleife. Der zweigleisige Ausbau der Bahnlinie zwischen Braunschweig und Wolfsburg geht in die Schlussetappe. Ende des Jahres 2022 erfolgte eine zweite große Sperrpause. **SEITE 6**

Schneller in den Urlaub. Der nördliche Abschnitt der Ortsumgehung B 7 Kassel-Calden ist Ende des vergangenen Jahres für den Verkehr frei gegeben worden. **SEITE 18**

Willkommen in der Gruppe. Die Aust EKS Bau GmbH gehört seit Sommer 2021 zur Unternehmensgruppe. Wir stellen das Unternehmen und ein aktuelles Bauvorhaben vor. **SEITE 30**

Auf Asphalt zum Mischwerk. Im Basaltwerk Großropperhausen wurde eine 500 Meter lange Werkstraße asphaltiert, um Produktionsabläufe zu optimieren und Emissionen zu minimieren. **SEITE 29**

Metawerk ist Megapark an der A 4. Die Niederlassung Meerane hat die letzten freien Flächen in dem 65 Hektar großem Industriepark Metawerk erschlossen. **SEITE 28**

Großer Einschnitt für die Umgehung. Die Ortsumgehung Miehlen ist das größte Straßenbauvorhaben in Rheinland-Pfalz. Bickhardt Bau stellt den letzten Bauabschnitt fertig. **SEITE 24**

Tätigkeitsschwerpunkt Oberhof. Mit zahlreichen Bauprojekten war Bickhardt Bau Thüringen an den Vorbereitungen für die Wintersport-Weltmeisterschaften in Oberhof direkt beteiligt. **SEITE 22**

7 Kilometer neue Autobahn. Auf der A1 nördlich von Trier hat die Abteilung Betonstraßenbau die erste Richtungsfahrbahn auf sieben Kilometern Länge gestellt. **SEITE 32**

Zu nah am Wasser gebaut. In Eisenach wird aktuell die größte Hochwasserschutzmaßnahme Thüringens realisiert. **SEITE 16**

Umbau Kaiserleikreisel ist abgeschlossen. Der ehemals größte Kreisverkehr Europas ist Geschichte: Der Umbau des Kaiserleikreisels in Offenbach ist abgeschlossen. **SEITE 10**

Konversion ehemaliger Kasernen. Städte benötigen Wohnraum: In Hanau und Darmstadt werden auf ehemaligem Kasernengelände neue Wohnviertel erschlossen. **SEITE 12**

Die Mitarbeiter im Mittelpunkt.

Wir stellen Ihnen unseren neuen Vorstand Ralf Staaf (**SEITE 4**) vor und präsentieren einen Bilderbogen unseres tollen Jubiläums-Sommersfestes (**SEITE 20**), dazu eine Gesprächsrunde mit fünf unserer Einser-Studiums-Absolventen, die neue Bickhardt Bau Warnkleidungs-Kollektion und eine Auszubildende, die als Prinzessin den Geismarer Karneval anführte sowie wieder jede Menge Jubilare und Geburtstagskinder | Namen und Nachrichten aus der großen Bickhardt Bau-Familie. **AB SEITE 28**

Deponieabdichtung in Asphalt. Im Zuge der Erweiterung der Deponie Hamberg bei Maulbronn hat Bickhardt Bau eine bituminöse Oberflächenabdichtung an einer Steilböschung hergestellt. **SEITE 26**

IMPRESSUM

Herausgeber: Bickhardt Bau AG, **Redaktion:** Thorsten Sindel
Industriestrasse 9, 36275 Kirchheim, info@bickhardt-bau.de
www.bickhardt-bau.de, **Bildnachweis:** Bickhardt Bau AG, Adobe Stock

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

explodierende Energiekosten, gestörte Lieferketten, Fachkräftemangel und eine hohe Inflation – angesichts der aktuellen unsicheren weltpolitischen und wirtschaftlichen Lage wäre es sicher ein Leichtes, zu verzagen und die Köpfe in den Sand zu stecken. Warum wir es dennoch nicht tun? Die Bauwirtschaft hat in der Vergangenheit schon mehrfach bewiesen, wie krisenfest sie tatsächlich ist. Die Auftragslage ist, was den Verkehrswegebau angeht, auf dem gleichen hohen Niveau der Vorjahre. Auch die Verteuerung der Materialkosten hat inzwischen ihren Zenit überschritten. Die Preise sind wieder leicht rückläufig. Dennoch ist angesichts der Inflation mit einem leichten Rückgang der Bauleistung zu rechnen. Wie hoch das Delta tatsächlich ausfällt, wird sich erst am Ende des Jahres ausweisen. Im Moment gehen die Expertenrunden von einem realen Rückgang um etwa sechs Prozent aus.

Der Entwurf des dringend erforderlichen Planungsbeschleunigungsgesetzes ist zu einem ideologischen Streit zwischen den Grünen und der FDP innerhalb der Ampel-Koalition eskaliert. Im Wesentlichen geht es dem FDP-geführten Bundesverkehrsministerium um die dringend erforderliche Beschleunigung von Genehmigungsverfahren abgängiger Brücken, Straßen und Radwege im Bestand. Die Grünen wittern hier Türöffner für Kapazitätserweiterungen im Gesamtnetz und Freifahrtscheine für alle Neubauvorhaben. Diese Sorge ist unbegründet, da diese Auslegung im Gesetz explizit ausgeschlossen ist. Gleichzeitig wiederholen die Grünen ihre Forderung nach dem Ausbau des Schienennetzes, um den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Dieser ist unbestrittenermaßen erforderlich, doch dabei verschweigen die Grünen, dass eine theoretische Verdopplung des Güterverkehrs auf der Schiene nur zehn Prozent des aktuellen Verkehrs auf der Straße ersetzen würde – ohne die langen Planungs- und Genehmigungsverfahren und die Bauzeit zu erwähnen. Angesichts vieler Strecken- und Brückensperrungen und den daraus resultierenden Belastungen für Verkehrsteilnehmer und betroffene Anwohner muss dieser Streit in der Ampel-Koalition schnellstens beigelegt werden.

Anfang März stellte das Bundesverkehrsministerium die aktuellen Ergebnisse der Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose vor, die erstmals den Blick bis in das Verkehrsgeschehen des Jahres 2051 richtet. Wichtigste Erkenntnis: **Die Straße bleibt Verkehrsträger Nummer Eins.** Vor allem der LKW-Güterverkehr auf den Straßen wird stark zunehmen. Es wird ein Zuwachs von 54 Prozent erwartet. Gleichzeitig legt der Güterverkehr auch auf der Schiene um ein Drittel zu, während der Warentransport auf den Wasserstraßen stagniert. Auto

und Motorrad bleiben der Prognose zufolge beliebtestes Fortbewegungsmittel der Deutschen, aber auch der Radverkehr werde spürbar um 36 Prozent zulegen. Für uns als Verkehrswegebauer sind das gute Nachrichten.

Die Bickhardt Bau Unternehmensgruppe ist somit aktuell gut aufgestellt. Im Gegensatz dazu kriselt es im Bereich Hochbau, wo inzwischen auch zahlreiche Wohnungsbauprojekte angesichts der eingangs erwähnten, schwierigen Rahmenbedingungen vorerst auf Eis gelegt wurden. Unsere Vollaustattung reicht bis in den späten Herbst. Investitionsprogramme wie das Sonderprogramm Stadt und Land zur Förderung der Radverkehrsinfrastruktur, für das bis 2024 rund 1,04 Milliarden Euro bereitstehen, geben berechtigten Anlass zur Hoffnung, auch in diesem Bereich einige Bauvorhaben zu realisieren.

Liebe Leserinnen und Leser, Sie werden es sicher bemerkt haben, wir haben unserem Blickpunkt Bickhardt Bau ein frischeres Erscheinungsbild verpasst, das vor allem die visuellen Aspekte unserer spannenden und vielfältigen Bautätigkeiten in unserer Unternehmensgruppe in den Fokus rückt. Wir wünschen Ihnen deshalb noch viel mehr Freude beim Schauen und Schmökern in der aktuellen Ausgabe.

In diesem Sinne: **Glück auf! Bickhardt Bau.** Machen wir das Beste aus der Situation und den Dingen, die wir direkt beeinflussen können.

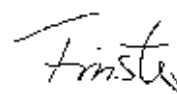
Ihr Vorstand



Ralf Schär



Marco Auth



Frank Finster



Ralf Staaf

WECHSEL IM VORSTAND

Horst Müller in den Ruhestand verabschiedet – Ralf Staaf zum Nachfolger bestellt

Wechsel an der Unternehmensspitze: Vorstandsmitglied Horst Müller hat sich zum Ende des vergangenen Jahres in den wohlverdienten Ruhestand verabschiedet. Seine Nachfolge tritt der 42-jährige Betriebswirt Ralf Staaf an.

Der Diplom-Wirtschaftsinformatiker Horst Müller hat in den 27 Jahren seiner Unternehmenszugehörigkeit deutliche Spuren hinterlassen. Mit seinen Innovationen und strategisch weitreichenden Entscheidungen hat Horst Müller maßgeblich dazu beigetragen, die Bickhardt Bau Unternehmensgruppe zu einem wirtschaftlich erfolgreichen Unternehmen mit einer Jahresbauleistung von rund 500 Millionen Euro zu entwickeln. Unter seiner Führung wurden im Finanz- und Rechnungswesen nachhaltige Strukturen geschaffen und wirksame Tools und Kennzahlen zur Unternehmenssteuerung etabliert.

UNTERNEHMEN GEPRÄGT

Im Bereich der IT sind unter Horst Müllers Verantwortung frühzeitig Digitalisierungsprojekte initiiert und realisiert worden. Insbesondere während der Corona-Pandemie hat sich gezeigt, wie visionär, grundlegend wichtig und funktionsfähig die implementierten Prozesse und Systeme für den reibungslosen Ablauf von Geschäftsprozessen der Unternehmensgruppe sind. Aufsichtsrat, Aktionäre sowie Vorstand von Bickhardt Bau bedankten sich herzlichst für sein Engagement und die daraus resultierende Prägung der Unternehmensgruppe und wünschten ihm für seinen Ruhestand alles Gute.



***Ralf Staaf**, Bachelor der Betriebswirtschaft, hat zu Beginn des Jahres die Nachfolge von Horst Müller im Vorstand angetreten, der sich nach 27 Jahren bei Bickhardt Bau in den wohlverdienten Ruhestand verabschiedet hat.*

Die Nachfolge von Horst Müller tritt Ralf Staaf, Bachelor der Betriebswirtschaft, an. Er ist seit November 2021 im Unternehmen und war zunächst als kaufmännischer Leiter und Prokurist tätig. Mit Jahresbeginn wurde er in den Vorstand der Bickhardt Bau AG berufen.

Vorstand und Aufsichtsrat sind der Überzeugung, mit Ralf Staaf eine Führungspersönlichkeit gefunden zu haben, die sich vollends mit der Bickhardt Bau Unternehmensgruppe identifiziert und die langjährige, engagierte Arbeit

von Herrn Müller ebenso erfolgreich fortsetzen wird.

Der verheiratete Familienvater ist aufgewachsen und wohnhaft im Main-Kinzig-Kreis. Er verfügt über mehr als zwanzig Jahre Berufs- und Führungserfahrung, die er in mittelständischen Konzernen unterschiedlichster Branchen im In- und Ausland erworben hat. Zuletzt war er in leitender Funktion bei einem familiengeführten Automobilzulieferunternehmen mit mehr als 600 Millionen Euro Umsatz beschäftigt.



SPEKTAKULÄRER EINHUB

**BRAUNSCHWEIG SÜD: VFT-TRÄGER FÜR NEUE BRÜCKE –
VOLLSPERRUNG DER AUTOBAHN 36**

Brückenbauwerk BS 1 – so lautet die Bezeichnung für die Brücke im Süden Braunschweigs, die derzeit von Bickhardt Bau erneuert wird. Das Bauwerk befindet sich an der Anschlussstelle Braunschweig-Melverode und führt die Auffahrt in Fahrtrichtung Nord von der K 29 zur B 4 / A 36 über die vierspurige Nord-Süd-Verbindung und die zweispurigen Stadtbahngleise. Die 1966 gebaute Brücke war den heutigen Verkehrsanforderungen nicht mehr gewachsen und im Laufe der Jahre so stark geschädigt worden, dass ein Ersatzneubau erforderlich wurde.

Nach dem Abriss des alten Bauwerks wurden die Baugruben ausgehoben und die beiden Widerlager hergestellt.

Mitte Dezember 2022 erfolgte dann der spektakuläre Einhub von vier über 34 Meter langen und mehr als 70 Tonnen wiegenden Verbund-Fertigteile-Trägern (VFT-Trägern). Die A 36, die wichtige Verkehrsverbindung von Braunschweig nach Wolfenbüttel und Bad Harzburg, wurde deshalb für 44 Stunden voll gesperrt – vier Stunden kürzer als ursprünglich geplant. Auch die Stadtbahn musste ihren Betrieb einstellen, da die Trasse durch die Brückenbaustelle verläuft.

Zwei große 500 Tonnen Mobilkräne waren auf den beiden Richtungsfahrbahnen in Stellung gebracht worden und hoben die vier großen Stahlverbundträger im Tandemhub ein. Frostige Minusgrade

bedeuteten auch für das erfahrene Bickhardt Bau-Team eine besondere Herausforderung.

Um eine regelkonforme lichte Höhe im Bereich der unterführten Straßenbahngleise zu gewährleisten, wurde die Gradienten angehoben. Die neue Brücke liegt höher als das alte Bauwerk. Deshalb müssen auch die Rampen an die neue Höhe angepasst und erhöht werden. Der Ausbaubereich beginnt daher bereits am Kreisverkehr an der Leipziger Straße / Alte Leipziger Straße und ist knapp 500 Meter lang. Zum Auftrag gehört auch der Rückbau eines bestehenden Rad- und Fußweges, der vor dem westlichen Bestandswiderlager parallel zur A 36 verlief.







Zweite Sperrpause für den zweigleisigen Ausbau der Weddeler Schleife

Jede Menge Gleistechnik im Einsatz: Der Schotterpflug vorne, die Stopfmaschine dahinter. Gearbeitet wird allerdings in umgekehrter Reihenfolge. Erst wird gestopft und dann der Gleisschotter zusammengekehrt.

WEDDEL, TAG UND NACHT ...

Der Ausbau der Weddeler Schleife geht in die Schlussetappe. In einer großen Sperrpause Ende des vergangenen Jahres haben die Mitarbeitenden der ARGE Bickhardt Bau / Hartung Bau im Bereich des Bahnhofs Weddel vier Weichen eingebaut, um die Anbindung des Neugleises an den Bestand herzustellen.

Während in manchen Branchen bereits langsam das Jahr ausklingt, herrschte beim Bauteam der Arbeitsgemeinschaft von Bickhardt Bau / Hartung Bau an

der Weddeler Schleife vor den Toren Braunschweigs höchste Betriebsamkeit. In der zweiten großen Sperrpause von Anfang November bis Mitte Dezember haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter all die Arbeiten umgesetzt, die unter halbseitiger Sperrung nicht realisiert werden können. Angesichts des engen Zeitfensters wurde dabei rund um die Uhr gearbeitet.

Zu den wichtigsten Bauleistungen zählte diesmal der Einbau von vier Weichen im Bereich des Bahnhofs Weddel. Nach dem Rückbau des alten Gleisoberbaus und der Planumsschutzschicht wurde das Erdplanum neu profiliert, eine neue Planumsschutzschicht hergestellt und der Verlegeschotter eingebaut. Die Weichen wurden dann in Einzelteilen von teilweise über 30 Metern Länge von einer Vormontagefläche an die Ein-

baustelle transportiert und mit einem Gleisbauschienenkran eingehoben. Nach Ausrichtung in Lage und Höhe wurden die Weichen eingeschottert und dann mit der Stopfmaschine gestopft.

Zugleich waren Stopfmaschine und Schotterpflug auf dem knapp 9.000 Meter langen Streckenabschnitt der ARGE im Einsatz, um auf dem bereits verlegten und gestopften Neubaugleis den Stabilisierungsstopfgang auszuführen.

Darüber hinaus wurden im Bereich des Bahnhofs Weddel Schwellen ausgetauscht – ohne dass die Schienen vorher demontiert werden mussten. Dabei kam ein hydraulischer Schwellenwechsler zum Einsatz. Das ist ein spezielles Anbauaggregat für Zweiwege-Bagger, mit dem sowohl Schotter als auch Schwellen ausgebaut werden können.



Sperrpause bedeutet Arbeiten rund um die Uhr.

Während nachts eine Weiche montiert wurde, sind am Tage im Bereich des Haltepunktes Weddel mit einem hydraulischen Schwellenwechsler schadhafte Schwellen ausgetauscht worden.

Durch zwei Aussparungen an der Schaufel, die im exakten Gleisabstand angeordnet sind, kann der Schotter ausgehoben werden. Ein ebenfalls an dem Gerät montierter Greifer ermöglicht es, die einzelnen Schwellen zu lösen, zu drehen und auszuheben.

Kuriosum am Rande: Das ARGE Team stellte alle Arbeiten termingerecht zum 11. Dezember fertig. Wegen eines Zugunglücks, das sich bei Leiferde ereignet hatte, wurde die Sperrpause allerdings um fünf Tage verlängert.

Durch den zweigleisigen Ausbau der wichtigen Bahnverbindung zwischen Braunschweig und Wolfsburg sollen die Nahverkehrs- und Güterkapazitäten gesteigert und gleichzeitig die Betriebsqualität und Pünktlichkeit erhöht werden.

Licht und Schatten beim Transport eines Gleisjochs, das am Haken eines Gleiskrans hängt.



MEILENSTEIN FÜR OFFENBACH

Umbau des Kaiserleikreisels abgeschlossen –

Neue Verkehrsführung – Turbo für die Stadtentwicklung

Der ehemals größte Kreisverkehr Europas ist Geschichte. Mit dem Rückbau des früheren Kaiserleikreisels wurde die Verkehrsführung neu geordnet und zugleich infrastrukturelle Voraussetzungen für die Entwicklung des Kaiserlei-Viertels zu einem Premium-Standort geschaffen. Mitte Dezember wurde der Abschluss des Großprojekts im Beisein von Hessens Verkehrsminister Tarek Al Wazir gefeiert.

Anfang Dezember 2022 haben die Mitarbeiter der Bickhardt Bau Niederlassung Rhein-Main mit der grundhaften Erneuerung der Berliner Straße zwischen Kaiserleipromenade und Max-Willner-Platz die fünfte und letzte Bauphase des Umbaus des Kaiserleikreisels fertiggestellt. Im Februar 2017 war der erste Spatenstich für eines der größten Infrastrukturprojekte der Rhein-Main-Region getätigt worden.

In dieser Zeit wurde der große Kaiserleikreisels durch eine Doppelkreuzung ersetzt und eine eigene Verbindung zwischen Offenbach und Frankfurt geschaffen. Während der regionale Verkehr zwischen Frankfurt-Sachsenhausen und Offenbach-Zentrum nun über die Kaiserleipromenade und die Berliner Straße geführt wird, nutzt der überregionale Verkehr die Strahlenbergerstraße, um auf die bereits seit Oktober 2020 in Betrieb genommenen neuen Anschlüsse der Autobahn 661 zu fahren. Voraussetzung

dafür war der Bau von zwei jeweils 130 Meter langen Anschlussrampen, die auf Pfählen gegründet wurden und die Kaiserleipromenade überqueren. 120 Bohrpfähle mit einer Gesamtlänge von rund 3.500 Metern und einem Durchmesser von DN 1.500 haben die Mitarbeiter der Abteilung Spezialtiefbau im Zuge der Arbeiten hergestellt. Sie wurden in dem wenig tragfähigen Untergrund teilweise fast 50 Meter tief ins Erdreich gebohrt. Im Bereich eines querenden U-Bahn-Tunnels mussten zudem 22 spezielle Hülsenpfähle mit einer besonderen Bewehrungsführung ins Erdreich eingebracht werden.

Durch die Trennung des regionalen vom überregionalen Verkehr wurde die Erreichbarkeit des Kaiserlei-Viertels verbessert und die Kapazität der Verkehrswege insgesamt erhöht. „Die neue Verkehrsführung und eine moderne verkehrsabhängige Ampelsteuerung machen es möglich, dass diesen Verkehrsbereich jetzt knapp 100.000 Fahrzeuge pro Tag passieren können“, betonte Planungs- und Baudezernent Paul-Gerhard Weiß in der feierlichen Abschlussveranstaltung. „Zugleich ist die Straßengestaltung im Gewerbegebiet durch breite Gehwege sowie Bäume und

Sträucher attraktiver geworden. Neue separat geführte und damit sichere und komfortable Radwege sowie Ladestationen für die Offenbacher E-Busse unterstützen außerdem die notwendige Verkehrswende.“

PRAKTISCH SCHLÜSSELFERTIG

Rund 40.000 Quadratmeter Asphaltflächen wurden abschnittsweise zurückgebaut und etwas mehr als ebensoviel im Zuge des Straßenbaus wieder hergestellt. Hinzu kommen 11.200 Quadratmeter Fußwege und weitere 6.000 Quadratmeter Radwege. Sämtliche auch darunterliegende Infrastruktur wurde umfassend modernisiert und erweitert. Kabelpakete wurden ersetzt oder neu eingebaut und alte ungenutzte Leitungen entfernt. Hierzu gehörten unter anderem Entwässerungskanäle, Wasser- und Telekommunikationsleitungen sowie neue Stark- und Niederstromleitungen. Die Beleuchtungsanlage wurde ebenfalls modernisiert. Zudem wurden die neu installierten Ampelanlagen mit Kameras und Sensoren ausgestattet und können so verkehrsabhängig gesteuert werden. Sämtliche Beschilderung und Verkehrszeichen wurden auf die neue Situation angepasst. Auch das Stadtmobiliar wie Bänke, Buswarte-

Unsere Bauleitung vom Kaiserlei nutzte die Abschlussveranstaltung zu einem Gedankenaustausch mit Verkehrsminister Tarek al Wazir (Zweiter von links), von links Hartmuth Kath, Geschäftsbereichsleiter Michael Völlinger, Martin Baumgart und Martin Brehmer.





Neue Verkehrsführung am Kaiserlei: Aus dem ehemals größten Kreisverkehr Europas (**links Aufnahme aus der ersten Bauphase 2017**) ist ein kleines Oval geworden (**großes Foto**). Zwei neu gebaute Rampen binden jetzt den überörtlichen Verkehr an. (Beide Aufnahmen: Georg-Foto Offenbach)

häuschen, Mülleimer und Poller wurden vom Bickhardt Bau-Team aufgestellt und installiert, so dass dem Bauherrn praktisch ein schlüsselfertiges Stück innerstädtischer Verkehrsinfrastruktur übergeben werden konnte.

„Das ist ein guter Tag für Offenbach. Wir feiern einen echten Meilenstein für die Stadtentwicklung“, schwärmte

Offenbachs Oberbürgermeister Dr. Felix Schwenke. „Das Kaiserlei-Viertel ist mit der Fertigstellung auf dem Weg zum Premium-Gewerbe-Standort. Harte Standortvorteile sind die Lage an der Autobahn mit der Steuerung des Verkehrs in Echtzeit und der direkte S-Bahn-Anschluss zu zwei ICE-Bahnhöfen: Ohne Umsteigen gelangt man mit der S-Bahn zum Frankfurter Flughafen und zum

Hauptbahnhof Frankfurt. Ergänzend zu nennen ist der Anschluss an das regionale Radwegenetz direkt am Main und die Tatsache, dass direkt gegenüber dem Internetknoten DE-CIX überall Glasfaser vorhanden ist“, sagte der Oberbürgermeister weiter. Zahlreiche namhafte Unternehmen hätten sich inzwischen in Offenbach angesiedelt und schätzten diese Vorteile bereits.



»Das Kaiserlei-Viertel ist mit der Fertigstellung auf dem Weg zum Premium-Gewerbe-Standort.«

Oberbürgermeister Dr. Felix Schwenke

Zum Abschluss der Arbeiten wurde die Berliner Straße grundhaft erneuert. Sie ist jetzt Teil der neuen örtlichen Verbindungsstraße zwischen Frankfurt und Offenbach.

Größtes Wohnbauprojekt im Rhein-Main-Gebiet: Wohnraum für 5.000 Menschen in Hanau



Konversion von ehemaligen Kasernen:

DIE STADT IN DER STADT

Ballungsräume benötigen bezahlbaren Wohnraum. Die Konversion ehemaliger Kasernenareale bietet der Stadtentwicklung in den Metropolregionen großes Entwicklungspotenzial. Im Hanauer Pioneer Park steht die Umwidmung ehemals militärisch genutzter Flächen nach einigen Jahren Bauzeit auf der Zielgeraden. In der Cambrai-Fritsch-Kaserne im Darmstädter Ludwigshöhviertel haben die Erschließungsarbeiten gerade erst begonnen. Für die Erschließungsarbeiten der beiden Bauvorhaben ist Bickhardt Bau beauftragt worden.

Pioneer Park Hanau, mit seiner Fläche von über 50 Hektar das größte Wohnbauprojekt im Rhein-Main-Gebiet, biegt auf die Zielgerade ein: Dort, wo Ende August 2020 das Einbauteam von Bickhardt Bau die Asphalttragschicht für die Anliegerstraßen hergestellt hat, ist zwei Jahre später ein neues Stadtviertel entstanden, das in vielen Bereichen inzwischen bewohnt ist. Wo noch keine Familien eingezogen sind, stehen die Hochbauarbeiten vor dem Abschluss. Stadtvillen, Einfamilienhäuser, Reihenhäuser und kleinere Wohnblocks reihen sich hier dicht aneinander. Der Traum vom Eigenheim ist für viele Menschen inzwischen Realität geworden. Auch im vorderen Bereich des Quartiers entlang der Aschaffenburger Straße, dem so genannten Triangle Housing, sind die Wohnblocks inzwischen soweit saniert worden, dass dort ebenfalls ein Großteil bewohnt ist. 5.000 Menschen werden dort nach Abschluss der letzten Arbeiten leben.

Die Entwicklung und Vermarktung des neuen Wohnraums im Pioneer Park erfolgte unter der Prämisse, verschiedene Wohnformen in allen Preisklassen zur Miete oder zum Kauf anzubieten und dabei gleichzeitig eine nachhaltige Energieversorgung (durch ein eigenes Blockheizkraftwerk) und moderne Mobilitätskonzepte (E-Mobilität) zu berücksichtigen.



Pioneer Park: In zwei Jahren zum neuen Stadtviertel

Linke Seite: Eine Stadt in der Stadt wächst: Im Hanauer Stadtteil Wolfgang wurde das ehemalige Pioneer Park-Kasernengelände umgewidmet und für eine Bebauung erschlossen. Das Foto entstand im August 2020.

Rechte Seite: Ein ähnlicher Standort mit ähnlicher Perspektive, aufgenommen Anfang Oktober 2022. In den zwei Jahren erfolgten sämtliche Erschließungsarbeiten und die Wohnbebauung. Viele der Häuser sind bereits bewohnt.

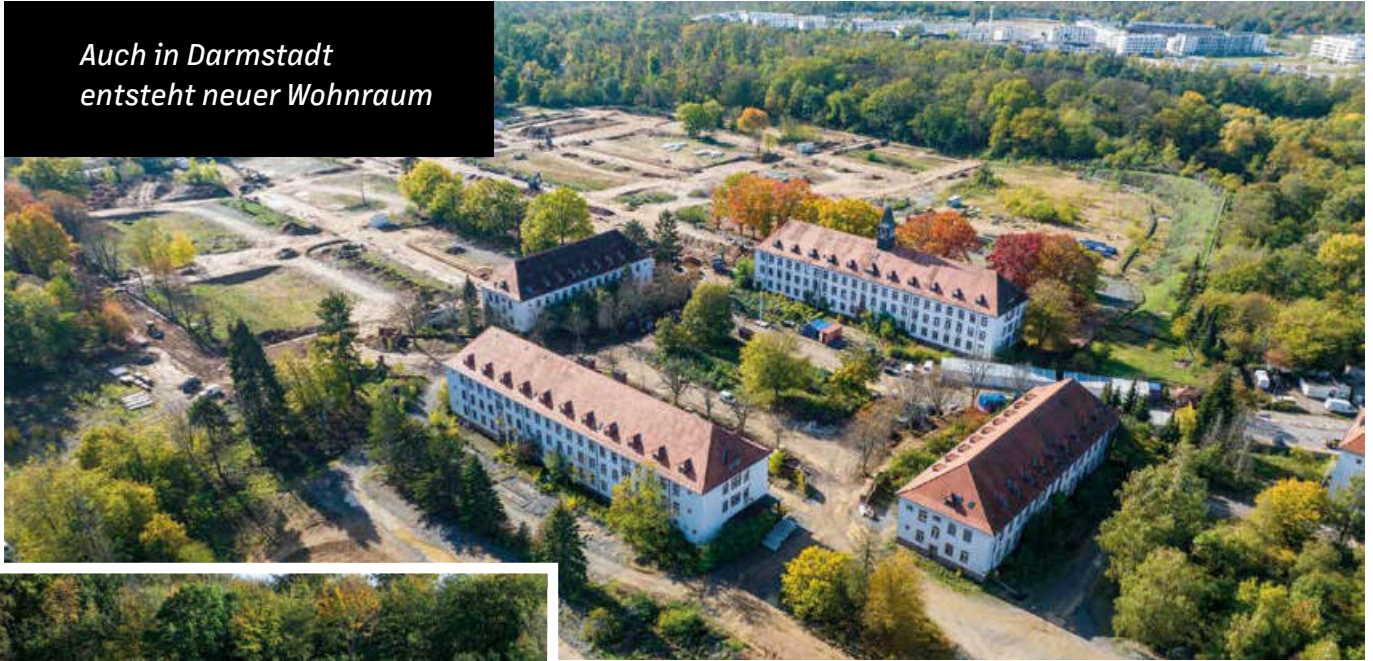
Das Vorhaben, für jedes Alter, für jeden Geschmack und für jeden Geldbeutel geeigneten Wohnraum anzubieten, ging auf. Innerhalb kurzer Zeit war der Wohnraum vermietet oder verkauft.

Sämtliche Erd- und Erschließungsarbeiten, der Kanalbau sowie die Verlegung sämtlicher Versorgungsleitungen wie Strom, Telekommunikation und Fernwärme, der Straßenbau und die Hausanschlüsse haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bickhardt Bau Niederlassung Rhein-Main in Arbeitsgemeinschaft mit der Firma Hermanns aus Erfurt seit dem Baustart im September 2018 umgesetzt. Parallel mit den letzten Hochbauarbeiten erfolgt noch der Endausbau der Straßen, die dann mit den Fußwegen ihr endgültiges Aussehen erhalten. Um das neue Stadtviertel für Fußgänger und Radfahrer besser anzubinden, hat das Bauteam der Niederlassung Rhein-Main zudem in einem Anschlussauftrag eine Landmarke als Rampe zu einer Rad- und Gehwegbrücke modelliert. Für diesen Teil der Arbeiten zeichnete die Abteilung Brücken- und Ingenieurbau verantwortlich. Im Oktober erfolgte der Einhub der 26, 5 Meter langen Stahlträger mit einem 400 Tonnen-Mobilkran. Anschließend wurden Gabionenkästen entlang der im Zickzack verlaufenden 120 Meter langen Rampe aufgestellt.

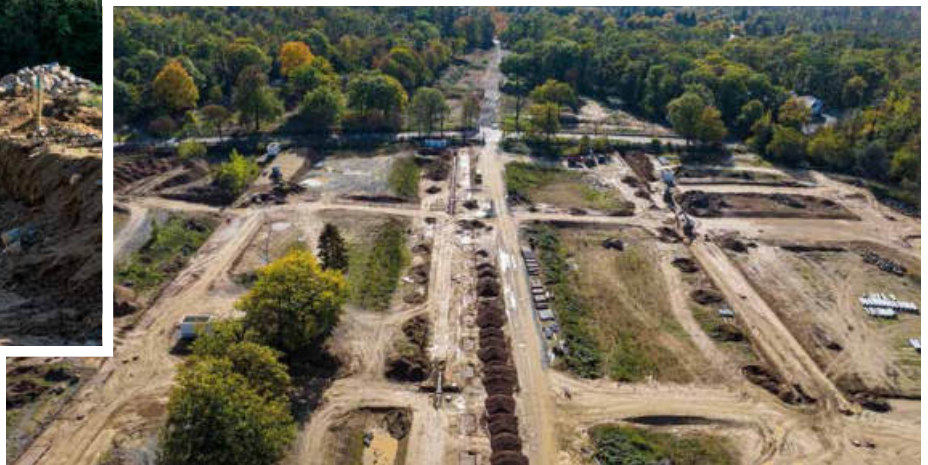


Landmarke am Rande des Pioneer Parks: Für eine Geh- und Radwegbrücke werden die Fertigteile eingehoben und zunächst fixiert.

*Auch in Darmstadt
entsteht neuer Wohnraum*



*50.000 Quadratmeter Gesamtfläche
gilt es zu erschließen.*



DAS LUDWIGSHÖHVIERTEL IN DARMSTADT

Noch relativ am Anfang stehen die Arbeiten im Ludwigshöhviertel in Darmstadt. Nach dem Abschluss der Abbrucharbeiten auf dem früheren Kasernengelände der US-Armee starteten Ende Mai die Arbeiten an der Infrastruktur des neuen Stadtteils. Dort sollen später einmal über 3.000 Menschen leben.

In Arbeitsgemeinschaft mit der Firma Hermanns stellen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Niederlassung Rhein-Main sämtliche Kanal- und Verkehrsanlagen her. Bis zum Frühjahr 2024 wird eine Gesamtfläche von 50.000 Quadratmetern bearbeitet. Derzeit erfolgen Erd- und Tiefbau mit dem Kanal-

bau und der Verlegung der Ver- und Entsorgungsleitungen. Für rund 10.000 Meter Strom- und Glasfaserleitungen sowie für Wasser und Fernwärme werden die Gräben ausgehoben. Die Verlegung erfolgt durch ein Drittunternehmen.

Es werden rund 6.500 Meter Kanalrohre mit Durchmessern von DN 300 bis DN 600 verlegt und 155 Schächte gesetzt. Die Gesamtfläche der Straßen und befestigten Plätze beträgt knapp 40.000 Quadratmeter. Davon werden rund 23.000 Quadratmeter gepflastert und 3.600 Quadratmeter asphaltiert. Zudem werden rund 10.000 Meter Bordsteine gesetzt, 4.200 Quadratmeter

Rasenflächen angelegt und 340 Fahrradabstellanlagen installiert.

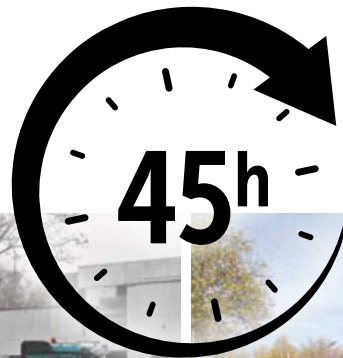
Eine weitere Besonderheit der Maßnahme ist die Regenwasserbehandlung. Sämtliches Niederschlagswasser wird komplett über Stauraumkanäle und Sickerbecken auf dem Areal der Versickerung zugeleitet. Es wird kein Regenwasser über das städtische Entwässerungsnetz zur Kläranlage geführt. Desweiteren soll in mittlerer Zukunft die Straßenbahnlinie bis in das neue Stadtviertel verlängert werden. Bisher endet die Linie rund 250 Meter vor dem Kaserneneingang an der Ludwigshöhstraße.

NEUE FAHRBAHN IN 45 STUNDEN

Erneuter Spezialeinsatz in Kassel: Deckenerneuerung am Auestadion

Spezialeinsatz für Bickhardt Bau in Kassel: Die Fahrbahndecke der wichtigen Zufahrtstraße B3, Am Auestadion, die die Autobahnanschlussstelle Kassel-Auestadion mit der Frankfurter Straße und der Ludwig-Mond-Straße verbindet, wurde in einem Wochenendeinsatz erneuert. Dauer der Arbeiten von der Sperrung zur Verkehrsfreigabe: nicht einmal 45 Stunden.

Um das gelungene Zusammenspiel aller Beteiligten zu dokumentieren, stellen wir das Bauvorhaben anhand einer Bauablaufübersicht chronologisch dar:



FREITAG, 11. NOVEMBER 2022

→ **bis 18:00 Uhr:**
Bickhardt Bau Verkehrssicherung:
Aufstellen der Hinweistafeln, Absperrung des Baustellenbereiches zwischen den Einmündungen der Damaschkestraße (Auestadion) und der Straße Am Sportzentrum in die B3, Beschilderung der Umleitung (Der Verkehr in Richtung Innenstadt wurde über die Straßen Am Sportzentrum und Damaschkestraße umgeleitet)

→ **18:00 bis 0:00 Uhr:**
Nachunternehmer:
Abfräsen des Asphalts in einer Stärke von 11,5 Zentimetern, Abkehren und Hochdruckreinigung der Fräsflächen, insgesamt rund 2.800 Quadratmeter

→ **0:00 bis 0.30 Uhr:**
Aufbringen der Bitumenemulsion zur Herstellung des Schichtenverbundes

SAMSTAG, 12. NOVEMBER 2022

→ **7.30 Uhr: Bickhardt Bau Asphalttechnik:**
Beginn des Einbaus der Asphalttragschicht AC 32 TS „heiß an heiß“ mit zwei versetzt fahrenden Asphaltfertigern, Einbaustärke 8 Zentimeter, insgesamt 550 Tonnen

→ **11.00 Uhr: Deckschichtkanten schneiden und erforderliche Fugenbänder anlegen**

→ **12.00 Uhr: Aufbringen der Bitumenemulsion** für den Schichtenverbund auf die Tragschicht

→ **13.00 Uhr: Einbau der Splittmastix-Deckschicht**, ebenfalls „heiß an heiß“ mit zwei versetzt fahrenden Asphaltfertigern 3,5 Zentimeter stark, 275 Tonnen

→ **15.30 Uhr: Aufräumen**, Abstellen der Maschinen auf der Einrichtungsfläche

SONNTAG, 13. NOVEMBER 2022

→ **7:00 Uhr: Nachunternehmer:**
Reinigung der Fahrbahnoberfläche bzw. Abkehren des überschüssigen Abstreumaterials

→ **10:00 Uhr: Markierungsarbeiten**

→ **13:00 Uhr: Abbau** der Verkehrssicherung, Aufhebung der Umleitung

→ **15:00 Uhr: Freigabe** der Strecke für den Verkehr

Im Baustelleneinsatz waren von Bickhardt Bau die Teams von Großprojekte Nord, der Asphalttechnik und die Verkehrssicherung. Mit vorbereitet und begleitet wurde der Einsatz von der Bauleitung Asphalt. Bereits im Jahr zuvor wurde in ähnlicher Konstellation die Fahrbahndecke im Streckenabschnitt im Bereich der B83 Schützenstraße/ Ysenburgstraße in Kassel erneuert.

Bereiche Eisenachs liegen im Überschwemmungsgebiet – Mehr Hochwasserschutz an der Hörsel

Die größten Hochwasserschutzmaßnahmen des Freistaats Thüringen werden aktuell in Eisenach realisiert, um die Innenstadt vor Überschwemmungen durch die Wassermassen der Hörsel zu schützen.

Neugestaltung der Uferbereiche an der Hörsel im westlichen Stadtgebiet von Eisenach.



Blick auf die modellierte Hörsel, mit künstlich geschaffenen Inseln, Bühnen und Störstellen: Links die Hochwasserschutzmauer und das Opel-Werk, rechts der neu angelegte Radweg, unten der Opelsteg.





Blick auf den zweiten Bauabschnitt mit den Kleingartenanlagen auf beiden Seiten des Flusses.



Die Schalungselemente für die Hochwasserschutzmauer im zweiten Bauabschnitt werden gestellt.

ZU NAH AM WASSER GEBAUT

WER HÄTTE DAS GEDACHT?

Die Wartburgstadt Eisenach ist die Stadt in Thüringen, in der bei einem Jahrhunderthochwasser die größten Schäden zu erwarten sind. Nicht Saale, Unstrut oder Weiße Elster, sondern die Hörsel ist das Fließgewässer, von dem so gesehen die größte Flutgefahr ausgeht. Das hat nicht ausschließlich mit der Hörsel und ihrem Nebenfluss Nesse zu tun, sondern vor allem auch mit der Siedlungsgeschichte der Wartburgstadt.

Große Teile der innerstädtischen Bebauung wurden mitten im Überschwemmungsbereich der Hörsel gebaut. Dazu gehören auch die großen Gewerbegebiete im westlichen Teil der Stadt. Bei einem Jahrhunderthochwasser würden sämtliche Bereiche der Innenstadt nördlich der Bahnlinie unter Wasser stehen.

Bickhardt Bau Thüringen ist derzeit an zwei Bauabschnitten im westlichen Stadtgebiet mit der Umsetzung verschiedener Hochwasserschutzmaßnahmen in einer Arbeitsgemeinschaft beauftragt worden. Mit der Bauunion Wandersleben, die von der ARGE für die Betonarbeiten beauftragt wurde, ist ein weiteres Bickhardt Bau Tochterunternehmen an dem Bauvorhaben beteiligt.

Am weitesten sind die Arbeiten in dem rund 1,5 Kilometer langen Abschnitt zwischen dem Opel-Steg im Osten und

der Brücke Stedtfelder Straße (L 1021) vorangeschritten. In diesem westlichen Bauabschnitt wird die südliche Uferseite bereits durch eine rund 800 Meter lange Hochwasserschutzwand geschützt, die die Kollegen von der Bauunion Wandersleben in Ortbetonbauweise hergestellt haben. Mit einer Höhe von etwa 2 Metern ist sie so dimensioniert, dass sie das auf der südlichen Uferseite gelegene Opel-Werk und die weiteren Zulieferbetriebe sogar vor einem 200-jährigen Hochwasser schützen würde.

Eine Reihe weiterer, vor allem landschaftsbaulicher Maßnahmen im Gewässerbereich sorgen dafür, dass für die Hörsel mehr Retentionsflächen geschaffen wurden. Im Zuge des Erd- und Tiefbaus haben die Mitarbeitenden von Bickhardt Bau Thüringen das alte, fast kanalartige Flussbett aufgeweitet. Sie haben Kiesbänke aufgeschüttet, Fischunterstände, Buhnen und andere Störstellen eingebaut, um die Fließgeschwindigkeit zu verlangsamen und gleichzeitig den Lebensraum für die Pflanzen und Tiere des Gewässers aufzuwerten. Die Ufergestaltung mit flacheren Ufern und Zugängen macht die Hörsel auch für die Menschen erlebbar. Im Herbst vergangenen Jahres erfolgte der Ausbau des Radweges auf der nördlichen Uferseite. Vom Opel-Steg in Richtung Stadtmitte erstreckt sich der zweite Abschnitt bis zur Mündung des Mühlgrabens beim Festplatz Spicke.

Die Deichanlagen links und rechts der Hörsel sind dort bereits zum größten Teil zurückgebaut worden. Auf der nördlichen Uferseite errichten die Ingenieurbauer der Bauunion Wandersleben derzeit zwei Hochwasserschutzmauern von 210 und 330 Metern Länge. Sie haben im Schnitt eine Höhe von zwei Metern.

Der Radweg wird in diesem Abschnitt künftig auf der Landseite hinter der Mauer entlang geführt. Auf der südlichen Uferseite wird parallel zur Adam-Opel-Straße ein Schutzdeich profiliert. Die sich zwischen Straße und Hörsel befindlichen Kleingartenanlagen bleiben Retentionsflächen, die im Hochwasserfall überschwemmt werden. Die Arbeiten in dem Abschnitt dauern noch bis Ende 2023 an.

FRIEDRICH-NAUMANN-BRÜCKE

Der Neubau der Friedrich-Naumann-Brücke in der Innenstadt ist ebenfalls Bestandteil des Hochwasserschutzkonzeptes. Im Zuge des Brücken- und Ingenieurbaus wurden auf beiden Uferseiten der Hörsel Hochwasserschutzmauern an die Brückenwiderlager angeschlossen. Sie haben eine Gesamtlänge von 115 Metern (60 Meter Nordseite, 55 Meter Südseite) und wurden zum Teil mit Ziegelsteinen verblendet. Darüber hinaus liegt die neue Brücke insgesamt ein wenig höher als das vorherige Bauwerk, damit sie bei Hochwasser nicht eingestaut wird.



Bau der Ortsumgehung B 7 Kassel-Calden – Nordabschnitt zum Flughafen unter Verkehr

DER URLAUB RÜCKT NÄHER

Bessere Anbindung an den Verkehrsflughafen Kassel-Calden und zugleich Entlastung für die Bewohner in der Ortslage: Der Bau der Ortsumgehung B 7 Caldén ist im nördlichen Streckenabschnitt fertig gestellt. Im vergangenen Herbst erfolgte die Asphaltierung, seit Jahresende rollt der Verkehr nördlich an Caldén vorbei.

Der Urlaub rückt näher. Die Anbindung an den Verkehrsflughafen Kassel-

Caldén wird optimiert und gleichzeitig werden die Einwohner Caldéns von Verkehrsbelastungen befreit. Seit Ende 2022 rollt der Durchgangsverkehr und der Verkehr zum Regionalflughafen an Caldén vorbei. Die neue Trasse bindet am westlichen Streckenende an den bestehenden Kreisverkehr vor der Flughafenzufahrt an und führt in einem großen Bogen über die von der Bickhardt Bau Abteilung Brücken- und Ingenieurbau bereits 2020 hergestellte, 330 Meter lange Caldetal-Brücke bis zur Anschlussstelle der neuen Kreisstraße 47 Burguffeln.

Auf dieser neuen Querverbindung wird der Verkehr zur B 83 südlich von Burguffeln geführt. Dort hatte das Bickhardt Bau Team bereits in Vorbereitung dieser Maßnahme eine neue Anschlussstelle mitsamt neuem Brückenbauwerk für die

B 83 hergestellt. Durch den Bau dieser neuen Querspange wird zugleich die Ortslage von Burguffeln vom Verkehr entlastet. Die alte K 47 wird später zurückgebaut und zum Wirtschaftsweg zurückgestuft.

Der Ausbau der neuen B 7 endet einige hundert Meter hinter dem Abzweig nach Burguffeln. In zwei weiteren Bauabschnitten soll dann die Anbindung an die B 7 im Bereich Brandwald/Schäferberg erfolgen sowie die neue Anschlussstelle Caldén-Süd hergestellt werden.

Im Zuge des Ausbaus des nördlichen Abschnitts der Ortsumgehung B 7 und der neuen Kreisstraße hat das Bauteam rund 250.000 Kubikmeter Boden bewegt, 60.000 Tonnen Frostschutzmaterial eingebaut und 49.000 Quadratmeter Asphaltoberfläche hergestellt. Der im



3



4

- 1 Kurz vor Weihnachten wurde der Streckenabschnitt für den Verkehr frei gegeben.
- 2 Qualifizierte Bodenverbesserung mit einer Großfräse. Im Hintergrund ist der Tower vom Flughafen Kassel-Calden zu sehen.
- 3 Der Einbau der Asphaltdeckschicht erfolgte im Herbst.
- 4 Das neue Straßenlayout mit Entwässerungsgraben.
- 5 Die Überführung der B 83 war mitsamt der Anbindung an die neue K 47 von Bickhardt Bau in einem vorherigen Auftrag hergestellt worden.

Zuge dieses Auftrags für Hessen Mobil fertiggestellte Ausbauabschnitt ist rund sechs Kilometer lang. Für die Entwässerung der Straßenoberflächen wurden Mulden rechts und links der Trasse ausgehoben, 5.200 Meter Kanalrohre DN 300 bis DN 800 sowie 6.000 Meter Drainageleitungen verlegt und zwei große Regenrückhaltebecken angelegt. Zudem stellte das Bauteam noch 2.500 Meter asphaltierte Wirtschaftswege her.



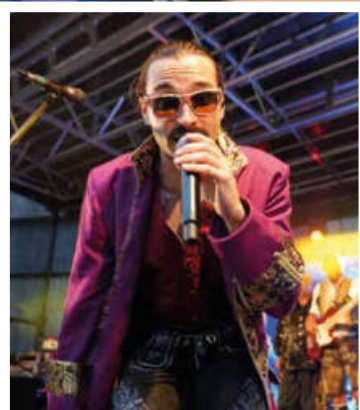
5

SOOOOO SCHÖN ...

... war das große Bickhardt Bau Familien-Sommerfest, mit dem Anfang September 2022 das 50-jährige Jubiläum gebührend begangen wurde.

Lassen wir die Bilder sprechen!





WM Standort Oberhof:

Ausbau Biathlon-Strecken, Straßennetz und Rodelbahn

Von Mitte Januar bis Ende Februar präsentierte sich Oberhof der Wintersport interessierten Weltöffentlichkeit von seiner besten Seite: Modernisierte und auf den Punkt präparierte Sportstätten sorgten für eine tolle Stimmung bei Publikum und Athleten gleichermaßen. Die Doppel-Weltmeisterschaften im Rennrodeln und Biathlon markierten den Abschluss von mehrjährigen Umbau- und Modernisierungsmaßnahmen, an denen Bickhardt Bau Thüringen maßgeblichen Anteil hatte.



Blick über die neu angelegten Loipen und Unterführungen im Bereich der Biathlon-Arena.

IM WALD DA SIND DIE LÄUFER

Begonnen hatte das Bauteam aus Schwabhausen Anfang 2020 mit den Arbeiten an den Laufstrecken im Außenbereich der Lotto Thüringen Arena. Das Streckenlayout wurde verändert, sämtliche neuen Loipen mit einer sandgeschlammten Decke hergestellt und die wichtigsten Verbindungsstrecken asphaltiert. Sie können nun ganzjährig auch für den Sommer-Biathlon genutzt werden.

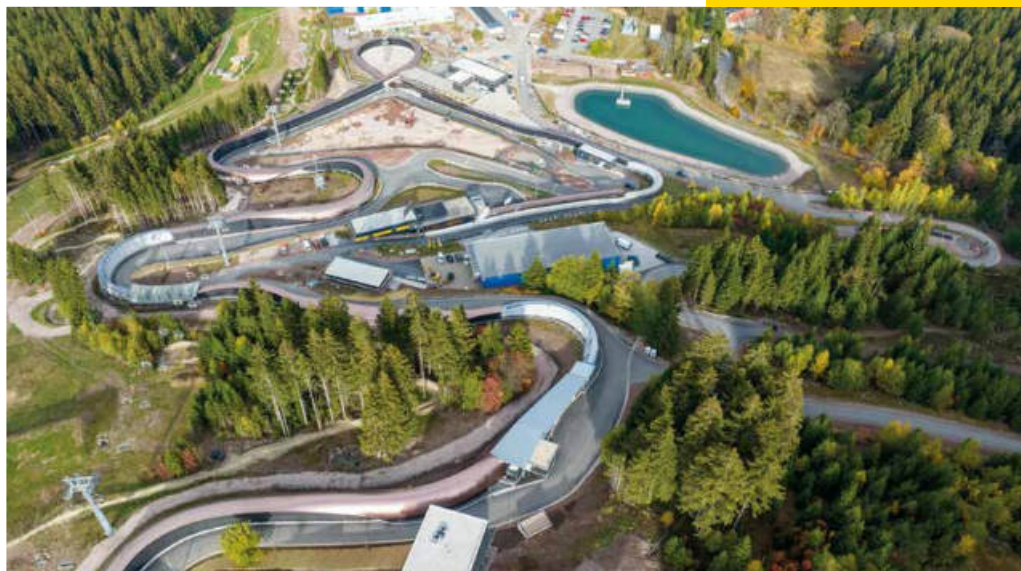
Durch den Bau von vier Unterführungen wurden barrierefreie Zugänge für Besucher geschaffen, ohne dass diese die Loipen direkt kreuzen müssen. Für Licht, Beschallung und Datentransfer hat das Bauteam über 17 Kilometer Kabel verlegt. Hinzu kamen noch weitere tausende Meter Kommunikations-, Elektro- und Erdungskabel. Unterstützt wurden die Mitarbeiter von Bickhardt

Bau Thüringen bei den Arbeiten an den Biathlon-Strecken durch die Kollegen der Bauunion Wandersleben, die die Fundamente für die Unterführungen sowie 135 Lautsprechermasten und weitere 75 Flutlichtmasten hergestellt haben. Darüber hinaus hat das Bauteam ein 15.000 Kubikmeter fassendes Schneepot profiliert und rund 3.200 Meter Schneileitungen verlegt, so dass bei ungünstigen Witterungsverhältnissen kein Schnee mehr aus weiter Entfernung antransportiert werden muss.

Apropos Schnee und Nachhaltigkeit: Für die Nutzung der Abwärme aus der Eis- und Kälteproduktion wurde ein ganzheitliches, ressourcenschonendes Energienutzungskonzept entwickelt, das zur Beheizung von Funktions- und Sozialgebäuden am gesamten Sportstättenstandort genutzt wird.

In diesem Zuge hat das Bickhardt Bau Team ein Trafo-Haus aufgestellt und rund 3.500 Meter Kaltnetztrasse verlegt. Das sind stahlummantelte, isolierte Stahlrohre mit einem Durchmesser von DN 280.





Links: Parallel zu den Serpentinaen der Rodelbahn hat das Bauteam einen Wirtschafts- und Wartungsweg angelegt und Zäune aufgestellt.

Rechts: Sportler auf Skirollern gehören zum Stadtbild in Oberhof – auch während der Asphaltierungsarbeiten der Tambacher Straße.

Unten: Auch die Decke der Crawinkler Straße wurde saniert. Zur Doppel-WM hat sich der Wintersportort Oberhof von seiner besten Seite presentiert.



gestellt. Nicht nur im Bereich der Sportstätten am Grenzadler und Fallbachhang war Bickhardt Bau Thüringen im Einsatz, sondern auch für eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Stadtgebiet: Im Auftrag der Stadt erneuerte das

haft erneuert. Und auch die Tambacher Straße erhielt einen neuen Straßenbelag. Zwischen dem Abzweig Jägerstraße und dem Ortsausgang erfolgte der Ausbau auf rund 500 Metern Länge grundhaft. Die Sanierung der weiteren zwei Kilometer langen Strecke bis zum Grenzadler erfolgte als Deckenerneuerung mit neuer Pflasterrinne.

Auch im Bereich der Rodelbahn waren die Mitarbeitenden von Bickhardt Bau Thüringen tätig. Dort haben sie das Gelände und die Außenanlagen angepasst, Böschungen profiliert, begrünt und mit Gehölzen bepflanzte sowie zusätzliche Parkflächen vor den Betriebsgebäuden entlang der Rodelbahn hergestellt. Aufwandigste Arbeit in diesem Bereich war der Bau eines befestigten, rund 1.500 Meter langen, parallel zur Rodelstrecke verlaufenden Wartungs- und Wirtschaftsweges mit angrenzendem Zaun. Symbolischer Abschluss der Arbeiten im Bereich der Eisarena: Wenige Tage vor den Weltmeisterschaften 2023 haben sie noch Fahnenmaste auf-

Bauteam die Crawinkler Straße von der Ortsmitte, Höhe Sport 2000, bis zum Verkehrsknoten Oberhof-Nord. Die Ausbaustrecke war rund 1.200 Meter lang. Von Anfang Juli bis Mitte September 2022 wurde unter Vollsperrung in zwei Bauabschnitten der Fahrbahnbelag vollständig ausgetauscht.

FÜR DAS LAND THÜRINGEN

Im Auftrag des Thüringer Landesamtes für Bau und Verkehr hat Bickhardt Bau Thüringen darüber hinaus die beiden Anschlussstellen von Oberhof und die L3247 zwischen diesen beiden Knotenpunkten in halbseitiger Bauweise auf einer Länge von rund 1.600 Metern grund-

Mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und der Modernisierung des Wintersportzentrums hat sich Oberhof nicht nur zur Doppel-Weltmeisterschaft von seiner besten Seite presentiert, sondern gleichzeitig die Attraktivität des Wintersport-Standortes Oberhof gestärkt. Damit sind die Voraussetzungen für eine ganzjährige Nutzung der Sportstätten und ihren nachhaltigen Betrieb geschaffen worden. Biathleten auf Skirollern gehören ganzjährig zum Stadtbild Oberhofs, während für die Bauleute von Bickhardt Bau Thüringen ein regionaler Tätigkeitsschwerpunkt vorerst wieder beendet ist.

GROSSER EINSCHNITT

L 335 Ortsumgehung Miehlen – Aktuell größtes Straßenbauprojekt in Rheinland-Pfalz

Das aktuell größte Straßenneubauprojekt in Rheinland-Pfalz ist die L 335 Ortsumgehung Miehlen – Marienfels. Das Team der Niederlassung Rheinland-Pfalz realisiert dort derzeit den dritten und letzten Bauabschnitt. Die Arbeiten laufen voraussichtlich noch bis Ende Mai.



2.000 Meter, die es in sich haben: Beim Bau der Ortsumgehung L 335 Miehlen mussten rund 350.000 Tonnen Boden gelöst, geladen und zum Teil wieder eingebaut werden. Die neue Strecke verläuft in einem Einschnitt. In diesem Frühjahr erfolgt der Einbau der Asphaltsschichten.

Rund 10.000 Fahrzeuge – darunter etwa 1.000 LKW – schlängeln sich täglich durch die Ortslage von Miehlen, das im Rhein-Lahn-Kreis zwischen Koblenz und Wiesbaden liegt. Angesichts der Belastungen durch Lärm und Abgase ist es kein Wunder, dass sich die Einwohner der Taunusgemeinde die Fertigstellung der Ortsumgehung herbeisehnen. Ähnliches gilt auch für die ansässigen Unternehmen, Gewerbetreibenden und Berufspendler, die dann von einer besseren Verkehrsanbindung profitieren möchten. Mit großem Interesse sind deshalb die im September 2021 begonnenen Bauarbeiten des dritten Bauabschnitts verfolgt worden.

Der rund 2.000 Meter lange Bauabschnitt führt westlich an der Ortslage vorbei. Um die Lärmemissionen zu minimieren und ein bestehendes Brückenbauwerk unterqueren zu können, liegt die neue Strecke größtenteils in einem Einschnitt. In den tiefsten Bereichen wurden 18 Meter Boden abgetragen. Die oberen Böschungskanten liegen dabei bis zu 70 Meter weit auseinander. Zusätzlich wurde auf der ortsnahen Seite ein Lärmschutzwand profiliert. Dieser ragt zwischen vier und fünf Meter über die neue Fahrbahn.

GROSSFLÄCHIGER ERDBAU

Im Zuge des großflächigen Erdbaus wurden insgesamt rund 350.000 Tonnen Boden mit Baggern und Raupen abgetragen. Etwa 140.000 Tonnen wurden wieder im Straßendamm, vor allem aber in dem parallel zur Trasse verlaufenden Lärmschutzwand eingebaut. Der gesamte Boden im Bereich des Straßendamms wurde gefräst und durch die Zugabe von einem Kalk-Zement-Mischbinder verbessert. Anschließend erfolgte der Einbau des Frostschutzmaterials.

Die Herstellung der bituminösen Straßenoberfläche in drei Lagen ist für das Frühjahr geplant. Die neue Fahrbahn ist 7,50 Meter breit. Die Neubaustrecke wird am südlichen Bauende über einen Kreisverkehr an das bestehende Straßennetz angebunden. Da auch Rad- und Wirtschaftswege angebunden, verlegt und teilweise neu hergestellt werden, beträgt die zu asphaltierende Gesamtfläche rund 18.000 Quadratmeter.

Für die Entwässerung der Straßenoberfläche wurden rechts und links der Trasse Mulden angelegt, zudem rund 3.000 Meter Huckepackleitungen verlegt und ein Regenrückhaltebecken gebaut. Querende Wasser- und Versorgungsleitungen mussten tiefer gelegt und

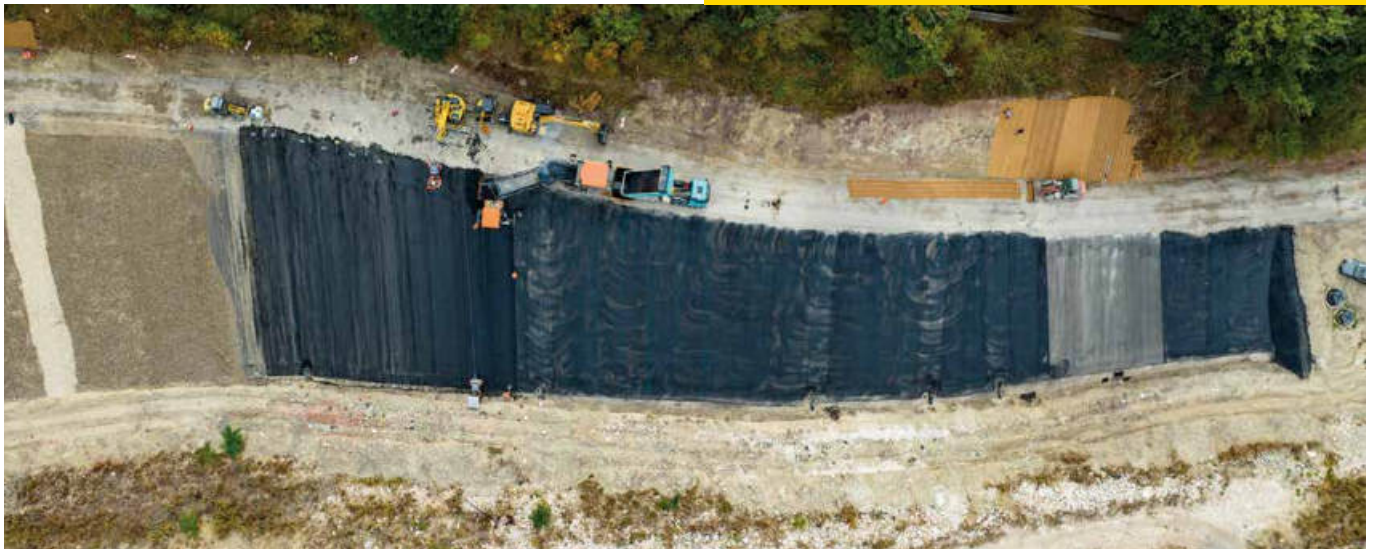
unter der neuen Fahrbahntrasse hindurchgeführt werden. Dies erfolgte teilweise im Spülbohrverfahren. Zudem wurden sieben Amphibien- und Kleintierdurchlässe in den Straßendamm eingelassen. Für die Gründung einer Lärmschutzwand mit Fledermausüberflughilfe haben die Mitarbeiter der Bickhardt Bau Abteilung Spezialtiefbau 18 Bohrpfähle mit einem Durchmesser von DN 750 hergestellt. Die Abteilung Verkehrssicherung ist ebenfalls an dem Bauvorhaben beteiligt: Sie hat die Absperrungen aufgestellt und die Umleitungsstrecken weiträumig ausgeschildert.

Zwischenzeitlich konnte die Niederlassung Rheinland-Pfalz einen Anschlussauftrag in unmittelbarer Nähe akquirieren: In Marienfels, wo der Verkehr bereits über die neue Ortsumgehung L 335 fließt, erfolgt der grundlegende Ausbau der alten Hauptstraße auf einer Länge von 1.200 Metern. In dem Zuge werden auch die Gehwege sowie Kanal- und Wasserleitungen inklusive Hausanschlüssen erneuert. Die Arbeiten sollen im Frühsommer abgeschlossen sein.



STAHLSEILAKT

Erweiterung der Deponie Hamberg:
Oberflächenabdichtung an einer Steilböschung



Übersichtsfoto (oben) der Oberflächenabdichtung der Erweiterungsflächen für die Deponie Hamberg, nördlich von Maulbronn. Die Aufnahme entstand beim Einbau der Deckschicht auf die Tragschicht. Ganz links im Bild ist bereits die Entwässerungsschicht aus Schotter aufgebracht worden. Erst die Schrägperspektive (kleines Foto links) verdeutlicht wie steil es bei einem Böschungswinkel von 1:2 zur Sache geht. Detailaufnahme des Hakens, an dem die ganze Maschinenteknik hängt. Pink ist dabei keineswegs eine willkürlich ausgewählte Modefarbe, sondern kennzeichnet die Belastungsklasse des Schekels.

Zwei Meter nach vorne, einen Meter nach oben: einen Böschungswinkel von 1:2 wiesen die steilsten Abschnitte der Deponie Hamberg bei Maulbronn auf, die von Bickhardt Bau jetzt mit einer neuen bituminösen Deponieabdichtung versehen worden sind. Rund 6.000 Quadratmeter Asphaltabdichtung wurde in zwei Lagen hergestellt: Die Tragschicht wurde sechs Zentimeter stark und die Deckschicht in einer Stärke von vier Zentimetern hergestellt.

Eingebaut wurde eine spezielle Asphaltrezeptur mit einem hohen Bitumenanteil, um einen möglichst geringen Hohlraumgehalt zu erreichen. Diese Eigenschaft wiederum verhindert, dass Oberflächenwasser in den Untergrund einsickern kann.

Beim Einbau der Asphaltsschichten an der Steilböschung kam neueste Technik zum Einsatz: Der Fertiger wurde mit einem Stahlseil von einer Windenraupe gesichert, die auf dem Böschungskopf stand. Die tonnenschwere Maschine unterstützte mit ihrer Windenkraft den Fertiger beim Hinauffahren der Böschung. Für die entsprechende Verdichtung sorgten zwei Kompaktwalzen, die gegenläufig den Hang hinauf, beziehungsweise hinab pendelten. Beide waren über ein Stahlseil miteinander verbunden, das über eine Traverse geführt wurde. Die Stahlarmatur mit Umlenkrollen wiederum war an den Arm eines Baggers montiert, der von oben die beiden Walzen sicherte. Nur durch das Gegengewicht der anderen Kompaktwalze war es der jeweiligen Baumaschine möglich, die steile Böschung hinaufzufahren. Während die eine Walze die Böschung hinauffuhr, rollte die andere hinunter.

ZUERST EIN TESTFELD

Im September 2021 war bereits ein 250 Quadratmeter großes Testfeld im Böschungsbereich angelegt worden, um das Abdichtungssystem anhand verschiedener, gesetzlich festgelegter Methoden und Parameter auf seine Eignung zu prüfen. Nach Auswertung der Ergebnisse erfolgte dann im Spätsommer 2022 der lagenweise Einbau des Dichtungssasphalts.

Die Herstellung der bituminösen Abdichtung ist wichtiger Bestandteil der Erweiterung der Deponie Hamberg vor den Toren der Klosterstadt Maulbronn. Durch die Erweiterung, den so genannten Bauabschnitt V/4, werden Kapazitäten für eine fachgerechte Deponierung von mineralischen Abfällen (Bauschutt und Bodenaushub) geschaffen. Die reichen allerdings nur für die nächsten drei Jahre.



Moderner Industriepark an der A 4:

Letztes Baufeld des Metawerk Meerane erschlossen

Erdbauwerk der besonderen Art: Durch den Bau einer Steilböschung aus bewehrter Erde wird die Flächennutzung optimiert.

AUF DER ZIELGERADEN

Das Metawerk in Meerane ist eine echte Erfolgsstory: Innerhalb der vergangenen fünf Jahre ist auf dem 65 Hektar großen Areal ein moderner Industriepark für Logistik und Produktion mit über 225.000 Quadratmetern Hallenfläche unter Dach errichtet worden. Mit der Halle 7 wurde dort die vorerst letzte Ansiedlung realisiert.

VW, DHL, Rhenus. Es sind vor allem die Großen, die die logistischen Vorzüge des neuen Industrieparks an der Schnittstelle zwischen der Autobahn 4 und der Bundesstraße 93 vor den Toren der Stadt Meerane erkannt haben. Dass das Areal so schnell entwickelt werden konnte, daran hat die Bickhardt Bau Thüringen Niederlassung Meerane maßgeblichen Anteil, die sich bei den Erschließungsarbeiten der einzelnen Logistik- und Produktionseinheiten als leistungsstarker und zuverlässiger Partner profiliert hat. Seit 2017 sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Niederlassung dort mit den Erschließungsarbeiten für verschiedene Großhallen tätig.

Neben der Vor- und Aufbereitung des Baugrunds umfassten die verschiedenen Bauaufträge in der Regel den Erdbau, die Verlegung der Ver- und Versorgungsleitungen, der Entwässerungsleitungen und Kanäle, den Aushub der Fundamente für den Hallenbau sowie die Befestigung der Wege, Plätze und Stellflächen mit Asphalt und Pflaster. Des Weiteren hat die Niederlassung auch die Erschließungsstraße inklusive der Ortsumgehung Waldsachsen mitsamt Kreisverkehren,

Regenrückhaltebecken sowie einer neuen Anschlussstelle für den Industriepark an der B 93 hergestellt.

Im vergangenen Jahr wurde der letzte Abschnitt entwickelt – ein etwa 47.000 Quadratmeter großes Baufeld, auf dem eine 28.000 Quadratmeter große Halle, die so genannte Halle 7, errichtet wird. Um die Fläche optimal zu nutzen, wurde eine 300 Meter lange Steilböschung aus bewehrter Erde angelegt. Sie ist an ihrer höchsten Stelle beachtliche neun Meter hoch. Lagenweise wurden die 66 Zentimeter hohen Gittergeflechte aus Stahl aufgestellt, hinterfüllt und verdichtet. Begrünungsmatten sorgen für einen schnellen Bewuchs. Rund 50.000 Kubikmeter Boden sind zunächst verbessert und dann zum Ausgleich des Geländes im nordwestlichen Bereich des Areals aufgeschüttet worden. Zudem verlegte das Meeraner Bauteam rund 2.000 Meter Medienleitungen (Strom, Glasfaser – den Kanalbau führt bei diesem Projekt der Generalunternehmer selbst aus) und stellte für die Entwässerung der Oberflächen und Dachflächen zudem ein Regenrückhaltebecken her. Im Herbst begannen dann die Arbeiten der Platzbefestigung. Ende des Jahres wurden Fahrwege und einige Stellflächen asphaltiert – insgesamt rund 7000 Quadratmeter Fläche. Zudem wurden rund 1.200 Quadratmeter PKW-Stellplätze, Fußwege und Randbereiche gepflastert.

Bauherr, Investor und Vermieter ist die Metawerk Meerane GmbH, die zusammen mit den Investoren der öffentlichen Infrastruktur und den Unternehmen in den vergangenen sechs Jahren rund 750 Millionen Euro investiert hat. 2.500 Arbeitsplätze konnten geschaffen werden. Die meisten im Bereich der E-Mobilität. So möchte denn auch VW in diesem Frühjahr in Halle 7 den Betrieb aufnehmen und seine E-Komponenten für Partnerunternehmen konfektionieren und disponieren.



Über die neue Werkstraße zur Asphaltmischanlage – im Basaltwerk Großropperhausen wurde eine Ringstraße asphaltiert.

AUF ASPHALT ZUM MISCHWERK

MKW: Stormarnwerk investiert am Standort Großropperhausen – Nachhaltiges Bauen



Investieren, um die Produktion zu optimieren und Emissionen zu minimieren: Mit dem Bau einer rund 500 Meter langen Werkstraße hat das Basaltwerk Großropperhausen einen weiteren Schritt zur Modernisierung des Standortes unternommen.

Im Basaltwerk der Stormarnwerk Frielendorf GmbH & Co KG, das zur Bickhardt Bau-Rohstoffsparte MKW gehört, werden Baustoffe und Mineralgemische in verschiedenen Körnungen und Qualitäten vom Frostschutz bis zum Edelsplitt hergestellt. Das Material wird dann per LKW zu den jeweiligen Baustellen transportiert. Gerade in den trockenen Sommermonaten sorgte der Lieferverkehr für eine höhere Staubentwicklung. Deswegen wurde bereits im Jahre 2021 eine Wasserbedüsung für die Fahrwege installiert. Dabei wurden über 1.000 Meter Wasserleitungen verlegt.

Mit dem Bau der 500 Meter langen und rund sechs Meter breiten Werkstraße wurde nun

eine weitere Minimierung der Staubentwicklung umgesetzt. Rund 700 Tonnen Asphalt hat das Einbauteam von Bickhardt Bau eingebaut und profitierte dabei natürlich von der Nähe. Der Asphalt wurde im Werk gemischt und konnte praktisch direkt in den Materialkübel des Fertigers geladen werden.

Positiver Nebeneffekt durch den Streckenbau: Die Fahrwege müssen weniger bewässert werden. Der Verbrauch von Wasser zur Staubbinding in den Sommermonaten ist dadurch bereits verringert worden. Mit dem vor Ort stationierten Kehrfahrzeug können nun auch die werksinternen Wege staubfrei gehalten werden.

Der Bau der Werkstraße ist nach der Modernisierung der Nachbrecheranlage und der Installation der Wegebedüsung ein weiterer Schritt einer nachhaltigen Modernisierung des Werkes, die darauf abzielt, Ressourcen zu schonen, Qualitäten zu verbessern und Belastungen für die benachbarten Ortschaften zu minimieren.



Die Firmenzentrale von Aust EKS Bau in Schlossvippach – noch mit dem alten Firmenlogo. Seit Sommer 2021 zählt das Unternehmen aus Mittelthüringen zur Bickhardt Bau Unternehmensgruppe.

Bickhardt Bau wächst. Seit Sommer 2021 zählt auch die Aust EKS Bau GmbH mit Sitz im thüringischen Schlossvippach zur Unternehmensgruppe. In den 30 Jahren seines Bestehens – Aust EKS wurde 1992 als Erd-, Kabel- und Straßenbau GmbH von Rüdiger Aust gegründet – hat sich das Unternehmen bei seinen Auftraggebern einen renommierten Namen als zuverlässiger und kompetenter Partner für Bauvorhaben in Mittelthüringen gemacht.

WILLKOMMEN IN DER GRUPPE

Das Leistungsspektrum umfasst dabei den klassischen Tief- und Straßenbau, die Verlegung der Versorgungs- und Entsorgungsmedien sowie den Stahlbetonbau. Für eine kompetente und zuverlässige Umsetzung von Bauvorhaben steht der Belegschaft ein moderner Maschinenpark zur Verfügung. Die ausgezeichnete fachliche Qualifikation, Motivation und Leistungsbereitschaft des Bauteams sorgen für eine hochwertige, fach- und termingetreue Umsetzung der Bauvorhaben. Dabei werden Aufträge für private Auftraggeber mit dem gleichen Engagement und Professionalität realisiert wie komplexe oder größere Baumaßnahmen für die öffentliche Hand. Für seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist das mittelständische Bauunternehmen ein verlässlicher Arbeitgeber in der Region Mittelthüringen und berufliche Heimat zugleich. 50 Beschäftigte zählt Aust

EKS aktuell. Als Ausbildungsbetrieb ermöglicht das Unternehmen auch jungen Menschen den beruflichen Einstieg in eine zukunftssichere Branche.

GENERATIONENWECHSEL

Durch die Umfirmierung zur Aust EKS Bau GmbH Anfang 2022 hat auch ein Generationenwechsel an der Unternehmensspitze stattgefunden. Mit Stefan Truckenbrodt als technischem Geschäftsführer und Marcel Jordan als kaufmännischem Geschäftsführer sieht sich das Unternehmen für die künftige Entwicklung gut aufgestellt. Beide Geschäftsführer haben vielfältige Erfahrungen in unterschiedlichen Führungspositionen gesammelt und bringen ihre Fachkenntnisse in eine weiterhin erfolgreiche Unternehmensentwicklung der Aust EKS Bau GmbH ein.



Grundhafter Straßenausbau, der es in sich hat: Die Straße An der Leite im Erfurter Stadtteil Tiefthal wird mit einer rückverankerten Stützwand gesichert.

Aktuelles Bauvorhaben von Aust EKS in Erfurt

ANSPRUCHSVOLLER STRASSENBAU

Zu den aktuell realisierten Bauvorhaben gehört der grundhafte Ausbau der Straße. An der Leite in Erfurts westlichem Stadtteil Tiefthal. Knapp 300 Meter grundhafter Straßenausbau klingen zunächst wenig spektakulär, doch die vorherrschende Topographie machte die Baumaßnahme zu einem äußerst anspruchsvollen Vorhaben. So weist der Bauabschnitt auf der teilweise gerade einmal 2,50 Meter schmalen Straße nicht nur 17 Prozent Steigung auf, sondern verläuft auch oberhalb der Abbruchkante eines ehemaligen Steinbruchs. In diesem Bereich musste der Hang durch bis 3,50 Meter hohe Winkelstützen gesichert werden. Dafür war eine Gründung auf einem 80 Zentimeter starken Fundament aus Ortbeton mit zusätzlicher Micro-Bohrpfahl-Verankerung erforderlich.

Am Ende der Straße wurde eine 25 Meter lange rückverankerte Spundwand hergestellt, um dort eine kleine Wendemöglichkeit einzurichten. Sämtliche Ver- und Entsor-

gungsleitungen für Trinkwasser, Elektro, Gas, Telekommunikation und Abwasser werden im Zuge der Baumaßnahme neu verlegt. Die Oberflächenentwässerung der Straße erfolgt über Rinnen und Straßeneinläufe. Im Bereich des Weißbach wurde zudem ein temporärer Rahmendurchlass gesetzt, um die Baustellenbefahrung zu ermöglichen. Aufgrund der beengten Verhältnisse konnten sämtliche Arbeiten nur Vorkopf erfolgen. Während der gesamten Bauzeit müssen die Anwohner und gegebenenfalls auch Rettungskräfte die Grundstücke zumindest zu Fuß erreichen können.



Der Ausbau in den beengten Verhältnissen erfolgt vor Kopf.

Stern-Ranking:
In Top Ten der Baubranche

Bickhardt Bau ist Top-Arbeitgeber

Das Nachrichtenmagazin Stern führt in seiner Ausgabe vom 19. Januar 2023 Bickhardt Bau zum dritten Mal in Folge als einen von Deutschlands besten Arbeitgebern der Baubranche auf. Das Ranking „Deutschlands 650 beste Arbeitgeber“ ist das Ergebnis einer Analyse, die der Stern bei Statista in Auftrag gegeben hat. In der Kategorie „Bau“ belegt Bickhardt Bau aktuell den siebten Platz und liegt damit erneut in den Top Ten der Bauunternehmen bundesweit.

„Wir freuen uns, dass wir erneut ein äußerst positives Arbeitnehmer-Voting erfahren durften“, erklärte Bickhardt Bau Vorstand Marco Auth. „Es ist die Bestätigung unserer Unternehmensphilosophie – Bei uns steht der Mensch im Mittelpunkt – und ist uns Ansporn, den Status als Top-Arbeitgeber weiter zu festigen und auszubauen.“

In die Bewertung der Unternehmen flossen die Meinungen von mehr als 43.000 Arbeitnehmer*innen zu mehr als 50 Themen ein. Unter anderem wollten die Meinungsforscher in der Online-Befragung von den Befragten wissen, ob sie ihren Arbeitgeber weiterempfehlen würden und wie sie Arbeitsbedingungen, Bezahlung, Image, Wachstum und Work-Life-Balance bewerten. In das Gesamturteil ging die Weiterempfehlung für den eigenen Arbeitgeber und für fremde Arbeitgeber aus derselben Branche jeweils mit 50 Prozent ein. Bewertet werden konnten alle Unternehmen, die mindestens 500 Beschäftigte haben. Die Unternehmen selbst konnten sich nicht für die Untersuchung bewerben. Die Befragung erfolgte im Juni 2022.

Weitere Infos unter:





Zement aus Frankreich

PLATTENBAU AUF DER A1

Halbzeit an der Autobahn A1 im Bereich der Anschlussstelle Schweich, nördlich von Trier: Dort hat die Abteilung Betonstraßenbau Ende des vergangenen Jahres die Richtungsfahrbahn Trier auf einer Länge von 7.500 Metern fertiggestellt. In diesem Herbst folgt die gegenüberliegende Richtungsfahrbahn.

Die 26 Zentimeter starke und 11,50 Meter breite Betondecke wurde innerhalb von 14 Tagen auf einer durch den ARGE-Partner Christoph Schnorpfeil gefertigten Asphalttragschicht hergestellt. Dazu war die rollende Straßenbaufabrik mit ihren Gleitschalungsfertigern inklusive Nachlaufbühne Tag und Nacht im Einsatz. Die für den Betoneinbau benötigten rund 22.500 Kubikmeter Beton mussten

hierfür in einer mobilen Betonmischanlage auf einem Platz direkt neben der Baustelle gemischt und zügig mit Vierachsern vor die Gleitschalungsfertiger gebracht werden.

Für den nötigen Materialfluss wurden auf dem Mischplatz, im Bereich der Anschlussstelle Föhren, in Spitzenzeiten bis zu 40.000 Tonnen Zuschlagstoffe gleichzeitig gelagert. Eine Besonderheit waren auf dieser Baumaßnahme die rund 8.000 Tonnen Zement, die extra aus Frankreich, sukzessiv während des Einbaus, angeliefert wurden.

Für den nötigen Grip der Betondecke sorgt die sogenannte Waschbetonoberfläche auf der A1. Dazu wird der Beton in zwei Lagen mit unterschiedlichen Rezepturen eingebaut. Diese Lagen sind zum einen der Unterbeton mit 21 Zentimetern und einem Größtkorn von 22 Millimetern und der Oberbeton mit 5 Zentimetern und einem Größtkorn von 8 Millimetern. Der Einbau der beiden Lagen erfolgt frisch in frisch, wobei zuerst der Unterbeton und darauf der Oberbeton eingebaut wird. Anschließend

wird mit Hilfe der Nachlaufbühne ein Oberflächenverzögerer aufgesprüht, der dafür sorgt, dass der Zementleim langsamer erhärtet und dann mit Hilfe eines Bürstengraders entfernt werden kann. Dadurch entsteht die typische Optik einer Waschbetonoberfläche, die daraufhin noch mit einem Nachbehandlungsmittel überzogen wird, um den Beton gegen zu schnelles Austrocknen zu schützen.

Im letzten Schritt wird die Decke in einem vorher festgelegten Fugenraster mit Längs- und Querfugen hergestellt. Diese Fugen werden mit elastomeren Fugenprofilen abgedichtet. Ausdehnungen der Betondecke bei Temperaturschwankungen können damit ausgeglichen werden. Das ist die in Deutschland typische Bauweise.

Voraussichtlich Ende des Jahres wird die Bickhardt Bau Betonstraßenbaufabrik wieder an die A1 zurückkehren. Dann soll nach den Vorarbeiten des ARGE-Partners die Richtungsfahrbahn Nord betoniert werden.

DIE NEUE WARNKLEIDUNG: SICHER UND SCHICK!

Einheitliches Erscheinungsbild für die neue Bausaison

Warnkleidung muss schützen: vor Wind, Wetter, vor allem aber muss sie auffällig sein. Dass dabei inzwischen auch modische Aspekte zum Tragen kommen, zeigt die neue Kollektion, die jetzt eingeführt wird.

PSA Persönliche Schutzausrüstung. Dazu zählen nicht nur Sicherheitsschuhe, Handschuhe, Gehörschutz und Schutzbrille, sondern vor allem auch die richtige Bekleidung. Diese schützt zwar nicht wie eine Stahlkappe in den Schuhen direkt vor einer Kollision, sorgt aber durch ihre hohe Sichtbarkeit dafür, dass andere Verkehrsteilnehmer visuell gewarnt werden. Vor allem in den dunklen Jahreszeiten Herbst und Winter sorgt eine helle und reflektierende Warnkleidung für eine deutlich bessere Erkennbarkeit und ist deshalb entsprechend der Gefährdungsbeurteilung und Betriebsanweisung dauerhaft zu tragen. Sie schützt zusätzlich vor Kälte, Nässe und Wind und ist außerdem noch atmungsaktiv.

Damit das so bleibt und das Erscheinungsbild auf den Baustellen einheitlicher wird, investiert die Bickhardt Bau AG in eine neue Warnkleidung. Zu Beginn des Jahres fanden daher Termine zur Anprobe für das Baustellenpersonal in der Zentrale und in

den Niederlassungen statt. Anprobiert wurde eine Kollektion Hosen, Shirts, Polohemden, Soft-Shell- und Winterjacken – vom Hersteller Mascot Workwear. Die Marke wurde nicht zufällig ausgewählt. Eine Arbeitsgruppe hatte sich im Vorfeld mit der Thematik befasst und drei verschiedene Modelle von Kollegen im Arbeitsalltag testen lassen. Nach Auswertung der Ergebnisse wurde sich für die qualitativ hochwertige Warnkleidung entschieden, die zudem noch von allen als schick empfunden wurde.

Im Frühjahr wird die neue Warnkleidung in den passenden Größen direkt ab Werk geliefert. Ebenso erhalten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einen Zugang zu einem Bickhardt Bau Webshop, über den die spätere Ersatzbeschaffung und das jährliche Kontingent abgerufen werden können.

Warnkleidung der Klasse 3: Straßenbauer Adrian Gilardini (rechts) im neuen Outfit. Heiko Strauss vom Vertriebspartner Wemag war bei der Wahl der verschiedenen Modelle und Größen in Kirchheim behilflich.





Duales Studium: Fünf Absolventen mit Einser-Abschluss in einer Gesprächsrunde

Ausgezeichnet: Unsere Einser-Absolventen auf einen Blick von links Sandy Stiebing, Andre Blättner, Marcel Hühn, Simon Vey und Martin Pankow. Vorstand Marco Auth (rechts) würdigte gemeinsam mit Personalreferent Christian Heumüller die überdurchschnittlichen Abschluss-Ergebnisse. Die Fünf absolvierten ihr Studium Plus an der THM in Bad Hersfeld. Sandy, Andre und Marcel machten anschließend noch ihren Master an der THM in Gießen. Martin wurde Jahrgangsbester des gesamten Studium Plus.

„PRAXIS IST ENTSCHEIDEND“

Bickhardt Bau und Duales Studium – das passt. Unsere Dualen Studiengänge sind nicht nur sehr beliebt, sondern die Studierenden auch äußerst erfolgreich. In den vergangenen eineinhalb Jahren haben nicht weniger als acht Absolventinnen und Absolventen ihren Abschluss (Bachelor oder Master) mit der Traumnote Eins – sehr gut – abgeschlossen.

Höchste Zeit also, die Leistungen der jungen Bauingenieure zu würdigen und sie in einer Gesprächsrunde nach ihren Studiererfahrungen zu befragen. Neben den Dualen Absolventen **Sandy Stiebing** (Master, BBI), **Andre Blättner** (Master, Asphalt), **Marcel Hühn** (Master, Großprojekte Nord **Martin Pankow** (Werkstudent, BBI AV) und **Simon Vey** (Bachelor, NL Fulda), die allesamt den Studium Plus Studiengang an

der THM in Bad Hersfeld absolviert haben, nahmen auch Personalreferent **Christian Heumüller** und Vorstand **Marco Auth** an der Runde teil. Da die jungen Kolleginnen und Kollegen inzwischen voll im Arbeitsleben stehen, konnten **Katharina Christ**, **Kim Rödiger** und **Paul Hohmann** aus Termingründen nicht an der Einser-Runde teilnehmen.

Was waren Eure Gründe für ein Duales Studium bei Bickhardt Bau?

Martin: Ich bin über die Internetseite der THM auf Bickhardt Bau gestoßen. Ich habe mich dann auch im Bekanntenkreis über Bickhardt Bau informiert. Wie sieht das bei euch aus mit Dualen Studiengängen? Das klang alles gut und ich habe mich dann beworben. Ich habe vorher eine Ausbildung zum Schreiner absolviert, weil ich unbedingt die Praxis kennenlernen wollte. Das hilft mir jetzt.

Marcel: Ich habe mich schon immer für das Bauen interessiert, weil man da tatsächlich etwas bewegen kann. Auf Bickhardt Bau bin ich das erste Mal in Bebra während eines LocalHero-Tags gestoßen, das war in meiner Oberstufenzeit. Weil ich hier aus der Region komme, war mir das Unternehmen schon ein Begriff.

Simon: Ich hatte Maschinenbau als

Schwerpunkt in der FOS und bin über die Konstruktion auf den Beruf Bauzeichner gekommen. Nach meiner Ausbildung in der Niederlassung Fulda haben wir uns zusammengesetzt und überlegt, wie es weitergehen könnte. Da habe ich mich für das Duale Studium entschieden. Das hat natürlich vieles erleichtert, weil ich das Unternehmen schon kannte.

Worin seht Ihr die Gründe für Eure sehr guten Bachelor/Master-Ergebnisse?

Andre: Was mir im Studium sehr geholfen hat, waren die kleinen Lerngruppen an der THM in Bad Hersfeld. Da ist man quasi genötigt aufzupassen. Viele Dinge fielen mir auch leichter, weil ich vorher in meiner Ausbildung zum Baustoffprüfer hier im Hause schon vieles mitbekommen habe.

Sandy: In den Praxisphasen hat man vieles von dem, was man in der Uni gehört hat, vertiefen können.

Martin: Während des Studiums hat Bickhardt Bau mir die Zeit gelassen, mich auf das Lernen zu konzentrieren. Die kleinen Lerngruppen haben es auch ermöglicht, direkt auf Fragen oder Probleme des Einzelnen einzugehen. Diese individuelle Betreuung ist schon super.

Spiegelt das Ergebnis der Bachelor/Master Examen auch Eure schulischen Abschlussergebnisse wider?

Andre: Ich bin wohl das Paradebeispiel für einen durchschnittlichen Schüler, der dann die Kurve durch Ausbildung und Studium noch bekommen hat. Ich habe damals Physik und Chemie über mich ergehen lassen, 4 bis 5 Punkte geschrieben. Das hat sich dann im Studium und durch den Praxisbezug komplett gedreht. Ich muss mich für Dinge begeistern können und kann dann auch gute Leistungen bringen.

Sandy: Die naturwissenschaftlichen Fächer haben mir eigentlich immer mehr gelegen als Deutsch und Englisch. Mit Gedichtinterpretation konnte ich wenig anfangen. Ich hatte Mathe Leistungskurs, das kam mir sicher auch im Studium zugute.

Simon: Bei mir war die Schulphase eher von Minimalismus geprägt. Mit der Ausbildung und dem Studium ist man reifer geworden. Man macht sich mehr Gedanken, setzt sich seine Ziele, klemmt sich mehr dahinter, lernt für die Klausuren und dann wird das auch alles gleich viel besser.

Martin: Wenn ich einen Praxisbezug habe, dann ist das alles kein Problem, aber warum ich Wahrscheinlichkeitsrechnung in der Schule lernen sollte, hat sich mir nicht erschlossen. Statik, Tragwerkslehre – als ich hier gesehen habe, wofür ich es brauche, war auch der Antrieb da, es so lange zu lernen, bis ich es im Schlaf konnte.

Was könnt Ihr über eure Praxisphasen sagen? Wie war eure Betreuung in den Praxisphasen?

Andre: In den Praxisphasen habe ich gute Erfahrungen sammeln können.

Schade war, dass es zum Abschluss der Praxisphasen nicht noch ein Abschluss-Feedbackgespräch gab. Aber das Grundgerüst, dass man jemandem auf der Baustelle zugeteilt wird und mitläuft, das passt.

Sandy: Nach leichten anfänglichen Startschwierigkeiten habe ich sehr viele und gute Einblicke auf der Großbaustelle in Hockeroda in die Abrechnung erhalten. Schön wäre es gewesen, wenn man damals schon in verschiedene andere Abteilungen wie Labor und Vermessung hätte blicken können. Die Betreuung der Hausarbeiten war von Anfang an gut.

Christian Heumüller: Ich glaube, dass wir als Unternehmen auch viel dazu gelernt haben, was sowohl die Betreuung angeht als auch die Organisation der Praxisphasen. Da können wir den Studierenden inzwischen viel größere Einblicke ermöglichen. Mit unseren Dualen Absolventen können wir inzwischen einen großen Teil unserer Vakanzen besetzen und müssen nicht auf dem Markt aktiv werden.

Martin: Bei mir war das bereits gut organisiert: 2 Wochen Labor, 2 Wochen Vermessung, ich war viel auf Baustellen und konnte bereits eigenverantwortlich Dinge bearbeiten. Ich bin gut betreut worden sowohl in den Praxisphasen als auch bei den Haus- und Examensarbeiten.

Marcel: Ich habe meine beiden Abschlussarbeiten (Bachelor und Master) im Labor geschrieben und die Betreuung war wirklich super. Die Projektleiter haben ihre Bauabläufe dahingehend angepasst, dass ich meine Versuche machen konnte. Das ist auch nicht selbstverständlich.

Inwieweit seid Ihr durch das Studium gut für den Arbeitsalltag

in der Bauleitung bzw. in der Kalkulation gerüstet?

Andre: Durch meine Ausbildung und das Duale Studium bin ich bereits seit acht Jahren im Unternehmen, da kennt man die Leute und Abläufe. Da fällt einem der Berufseinstieg dann leicht.

Simon: Durch die Praxisphasen bin ich sehr gut auf meinen Arbeitsalltag vorbereitet worden. Die Studieninhalte sind deutlich weniger relevant, weil das Bachelor-Studium so breit gefächert ist.

Marcel: 80 Prozent der Bachelor-Inhalte war Hochbau. Das, was ich für das berufliche Leben benötige, habe ich in den Praxisphasen gelernt.

In der Kennenlernphase des Studium Plus durchlaufen die Studierenden verschiedene Abteilungen und machen Baustellenpraktika. Sollte man die Praxisphasen generell erhöhen?

Marcel: Zwei Monate sind eigentlich zu kurz. Es ist gut, dass man vor Ort sieht, was das Personal draußen leistet, wenn man selber mal im Rohrgaben steht und ein Gefühl dafür bekommt, wie lange man für bestimmte Arbeiten benötigt.

Sandy: Es ist wichtig, dass man das selbst erlebt. Ich habe bei einer Großbetonage die ganze Zeit am Rüttler gestanden. Da merkt man erst wie anstrengend das ist. Das wird gerne unterschätzt.

Alle fünf Absolventen sind inzwischen als Jungbauleiter, Abrechner oder Werkstudenten in verschiedenen Abteilungen und Niederlassungen tätig. Vorstand Marco Auth würdigte noch einmal ihre außerordentlich guten Studienleistungen und überreichte ein kleines Präsent.





Weißer Strand, blauer Himmel, türkises Wasser und ein herrlich erfrischendes Bier. So ungefähr kann man sich durchaus einen Traumurlaub vorstellen.

Unsere Kollegin **Madleen Braun** aus der MTA hat sich diesen Traum erfüllt und sie war die erste, die unserem Aufruf aus der letzten Blickpunkt-Ausgabe gefolgt ist, uns Urlaubsfotos zukommen zu lassen: (K)eine Flaschenpost aus der Karibik. Das Foto mit unserem um die halbe Welt gereisten Bickhardt Bau Jubiläumsbräu hat Madleen übrigens auf Aruba aufgenommen, einer Insel der niederländischen Antillen.

Gar nicht so weit davon entfernt hat **Isabelle Helmert** ihren Urlaub verbracht. Genau genommen war es ihre Hochzeitsreise, die die Bauleiterin aus dem Betonstraßenbau in Mexiko genossen hat. Palmen, Hängematte und die Bickhardt Bau-Stofftasche, das macht ebenfalls Lust darauf, mal wieder die Seele baumeln zu lassen.

Ach die dritte ausgeloste Einsendung kam von einer Kollegin: **Marie-Kristin Alt**, Sekretärin der Geschäftsführung von Bickhardt Bau Thüringen, schickte diese Ansicht aus Limone am Gardasee. Brotzeit auf dem Bootssteg.

Das macht Appetit auf Mee(h)r!

Deswegen bedanken wir uns an dieser Stelle schon einmal recht herzlich bei allen unseren Einsenderinnen und Einsendern. Die drei Gewinnerinnen erhalten jeweils einen Wunschgutschein mit einem kleinen Obolus zur Auffrischung der Urlaubskasse.

Zugleich erneuern wir unseren Aufruf nach Urlaubsfotos. Der nächste Sommer steht bevor und auch in Deutschland gibt es herrliche Reiseziele. Die Urlaubsfotos, auf denen unser Bickhardt Bau Logo gut zu erkennen ist, schickt bitte mit ein paar Informationen an Verlosung@bickhardt-bau.de Unter den Einsendern verlosen wir wieder 3 Gutscheine.

Die Veröffentlichung der Gewinner-Fotos kann auf Wunsch auch ohne Namensnennung erfolgen.

DER TIEFLADER ALS MOTIVWAGEN:

Womit sonst große Baumaschinen zu ihren Baustelleneinsätzen transportiert werden, diente in diesem Jahr den Karnevalisten des Kämmerzeller Carnevals Vereins (KCV) als Prunkwagen: Unser Actros-Tieflader rollte hübsch dekoriert während des großen Rosenmontagsumzugs im Schritttempo durch die Fuldaer Innenstadt. Mit 90.000 Besuchern erlebte der Festzug nach mehrjähriger Corona-Zwangspause ein triumphales Comeback: Föllsch Foll hinein! (Foto: KCV)





**HALLO, ICH BIN EIKA
VOM WEINBERG,**

... ich bin eine fast zwei Jahre alte Münsterländerin und das ist eines meiner Lieblingslingsspielzeuge. So ein Bickhardt Bau Zollstock ist doch fast so schön wie ein echter Knochen, den trage ich sooo gerne umher. Das Spielzeug habe ich übrigens in der Werkstatt des angehenden Schwiegervaters meines Frauchens gefunden. Lag da so rum, lässt sich gut apportieren. Wer weiß, wenn ich jetzt süß in die Kamera schaue, vielleicht bekomme ich ja einen echten Knochen. Der lässt sich nicht nur gut packen, sondern schmeckt auch noch.



**BICKHARDT BAU UNTERSTÜTZT
SEIT VIELEN JAHREN DAS
DEUTSCHLANDSTIPENDIUM.**

Die Stipendiatsfeier an der TU Darmstadt ist mit rund 500 Teilnehmerinnen und Teilnehmern eine der größten ihrer Art. Dort überreichte Thorsten Sindel (links), zuständig für die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, jetzt unserem Stipendiaten Dominic Weiss die Förderurkunde. Auch an der Uni Kassel, der Hochschule Mainz und der FH Fulda fördern wir motivierte und talentierte Studierende, die sich mit guten Leistungen und sozialem Engagement erfolgreich für das Deutschlandstipendium beworben haben.

Gewonnen!

Uwe Most heißt der erste Gewinner eines von sechs Baumaschinenmodellen im Maßstab 1:50, die von Mitte Februar bis März unter allen Mitarbeitern verlost wurden, die ihre Pflichtkurse in unserem elektronischen Lern- und Unterweisungsprogramm (ELU) vollständig absolviert haben. Uwe Most ist seit 2001 in unserem Unternehmen als Facharbeiter im Brücken- und Ingenieurbau tätig und nun stolzer Besitzer eines originalgetreuen Hitachi ZX 250 Kettenbaggers. Zwei weitere Mini-Maschinen gleichen Typs sowie drei Hitachi ZX 140 Radbagger werden in den nächsten Wochen vom Bauhof in Richtung fleißige Lerner ausrücken.



AUF DEM THRON FÜR EIN JAHR

Geismar Helau!, Vivien Birkenbach als Vivien, die 48. mit Krone, Blumenstrauß und Faschingsprinz Alexander

Auszubildende Vivien

Birkenbach ist Geismars

Faschings-Prinzessin

Wer hat nicht schon mal davon geträumt Kaiser, König oder Prinzessin zu sein? Zumindest im Kindesalter dürften diese Gedanken ungefähr so geläufig sein, wie der Wunsch später einmal Astronaut, Kanzlerin, Popstar oder Fußball-Profi zu werden. Da das Leben kein Wunschkonzert ist, kommt es meist anders. Für unsere kaufmännische Auszubildende **Vivien Birkenbach** aus Geismar hingegen wurde dieser Kindheitstraum Wirklichkeit. Die 19-Jährige wurde zur Prinzessin des Geismarer Karnevals Club (GKC) gekürt. Als „Vivien, die 48. von der Prinzessinnenquelle zur goldenen Reiterwelle“ stand sie zusammen mit „Prinz Alexander, der 48. von der Büchsen- und auf die Geismarer Prinzenterrasse“ als diesjähriges Prinzenpaar auf der Bühne. Ihr Name ist dabei nicht etwa eine Anspielung auf eine Leidenschaft für Pferde, sondern vielmehr der Hinweis auf ihr Lieblingslied „Der Goldene Reiter“, einem alten Fetenhit der Neuen Deutschen Welle von Joachim Witt. Und da sie mit dem neuen Adelstitel zugleich in die Fußstapfen ihrer Schwester Gina trat, die bereits 2019 Prinzessin war, erklärt sich auch die Bezeichnung „Prinzessinnenquelle“.

Beide Schwestern sind dem Karneval seit früher Kindheit verbunden. Vivien tanzte zunächst in der Showtanzgruppe, dann in der Blauen Garde und derzeit in der Roten Garde. Doch letztlich waren es die Prinzensuchminister des GKC, die zunächst einen Prinzen ausfindig machten, der dann wiederum seine Prinzessin für die Kampagne auswählte. „Bewerben kann man sich dafür nicht. Die Suchminister standen kurz vor Weihnachten vor unserer Haustür und haben mich gefragt, ob ich dieses Amt übernehmen

möchte“, berichtete die Auszubildende. Sie musste dann Stillschweigen bis zur Bekanntgabe des neuen Prinzenpaares in diesem Januar versprechen. „Heimlich“ kaufte sie sich in einem Spezialgeschäft in Fulda das passende Ornat. An der ersten Programmhälfte des Geismarer Karnevalsauftaktes nahm sie wie gewohnt als Gardemädel teil. Ihre „Tarnung“ fiel tatsächlich erst, als die Kürung des neuen Prinzenpaares auf dem Programm stand. Überraschung gelungen, Geismar Helau!

Nach drei Jahren Pause wurde wieder ausgiebig Fasching gefeiert, besonders an den drei tollen Tagen, an dem der Karneval in Geismar eine Woche vor dem Rosenmontagswochenende traditionell seinen Höhepunkt findet. Wagenfest, Hofball, Karnevalsumzug, Frührschoppen, Besuch im Kindergarten und der Grundschule, Kinderprunksitzung und zum Abschluss der Kostüm- und Schürzenball – angesichts dieser Programmdichte blieb wenig Zeit zum Durchpusten, berichtete die Prinzessin, die dann den GKC noch in Wenigentaft, Bremen, Zella und am Rosenmontagszug in Geisa zu repräsentieren hatte. Da muss man schon etwas Durchhaltevermögen mitbringen

und sich natürlich ein paar Urlaubstage „opfern“. „Das war mitunter schon ein bisschen anstrengend, aber es war eine wunderschöne Zeit und eine tolle Erfahrung, die ich so schnell nicht vergessen werde“, schwärmte die Adlige auf Zeit. Immerhin: einen Auftritt als Prinzessin hat sie noch während des Karnevalsauftaktes im Januar 2024, wo sie offiziell abdankt, und das neue Prinzenpaar gekürt wird.





bickhardt bau
aktiengesellschaft

Industriestraße 9
36275 Kirchheim
www.bickhardt-bau.de