

BLICKPUNKT

bickhardt bau



NEWS

**Die TURBO-BAUSTELLE an der A 2:
Neue Decke in Rekordzeit**

**MEGA-BAHNPROJEKT in Mittel-
deutschland: Umbau des
Bahnknotens Gößnitz**

**Neue Bauwerke für das
RÜSSELSHEIMER DREIECK**

**DAS HOCH IM NORDEN:
Neuer Bauabschnitt an der A 21**

**Steil nach oben: JUBILÄUMSFEST
30 Jahre Bickhardt Bau in Meerane**

Die Turbo-Baustelle. Knapp zehn Kilometer Betonautobahn in sechs Monaten: In Rekordzeit realisiert Bickhardt Bau eine grundhafte Deckenerneuerung an der A 2 bei Magdeburg. **Seite 8**

Hoch im Norden. Der Ausbau der B 404 zur A 21 geht weiter. Es ist inzwischen der vierte und zugleich größte Bauabschnitt, den Bickhardt Bau dort realisiert. **Seite 12**

Baugrube in XXL. Eine Baugrube der besonderen Art hat Bickhardt Bau in Vorbereitung der Saalequerung bei Salzmünde hergestellt. **Seite 22**

Großer Erdbau für die Ortsumgebung Bad Kösen. Rund eine Millionen Kubikmeter Boden werden beim Bau des knapp neun Kilometer langen Südabschnitts der B 87 bewegt. **Seite 20**

Innovative Bodenverbesserung. Kleine Baustelle, die es in sich hat: Beim grundhaften Ausbau der B 454 bei Trutzhain waren aufwendige Maßnahmen zur Bodenverbesserung erforderlich. **Seite 24**

Wohnen und Klimaschutz unter einem Dach. Im Norden Frankfurts wird das Klimaschutzquartier „Im Hilgenfeld“ erschlossen. **Seite 16**

Umbau Bahnknoten Gößnitz. Beim größten Bahnbauprojekt in Mitteldeutschland kommen die Vorzüge des Komplettanbieters voll zum Tragen. **Seite 5**

Neues Dreieck. Im Zuge des Umbaus des Rüsselsheimer Dreiecks erneuert Bickhardt Bau gleich drei Brücken mitsamt der Rampen. **Seite 14**

Neue Zufahrt zum Industriegebiet. Bickhardt Bau Thüringen hat die Erschließung für die Erweiterung des Industriegebiets Nord-Ost in Hildburghausen realisiert. **Seite 27**

Betonpiste für Bindlacher Berg. Die Gefällestrecke an der A 9 nördlich von Bayreuth erhält eine neue Betondecke mit einer besonderen Oberflächenstruktur. **Seite 26**

200 Jobs hinter Gittern. Startschuss für den Bau von Bayerns modernster JVA im oberfränkischen Marktredwitz. **Seite 28**

Die Mitarbeiter im Mittelpunkt.

Wir stellen Ihnen unseren neuen Vorstand **Michael Auer (Seite 4)** vor und präsentieren das 30-jährige Jubiläumfest von Bickhardt Bau in Meerane in Wort und Bild (**Seite 32**). Außerdem: die Vorstellung einer neuen Beteiligungsgesellschaft (**Seite 17**) dazu der Ausbildungs-Start 2023 und ein Vater-Tochter-Schrauber-Duo, das einen selbst restaurierten Oldtimer zum Hochzeitsauto machte ... sowie wieder jede Menge Jubilare und Geburtstagskinder. **Namen und Nachrichten aus der großen Bickhardt Bau Familie ab Seite 29.**

Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, liebe Freunde und Auftraggeber unserer Unternehmensgruppe,

die Corona-Pandemie ist Geschichte, und der Ukraine-Konflikt scheint angesichts der wirtschaftlichen Entwicklungen – ungerechtfertigter Weise – von nahezu untergeordneter Bedeutung. Angesichts der insgesamt abgekühlten Wirtschaftslage sind Lieferengpässe nur noch vereinzelt zu verzeichnen. Die bereits im vierten Quartal 2022 beginnende Rezession setzte sich erwartungsgemäß in den ersten Monaten des Jahres 2023 fort. Hohe Inflation und gestiegene Zinsen sowie allgemeine Unsicherheiten, verursacht durch geplante Gesetzgebungen im Bereich der Energie- und Klimapolitik mit Auswirkung auf die Kaufkraft der Bevölkerung, haben die Konsumlaune in Verbrauchsgüter und private Investitionen deutlich abebben lassen. Großvolumige Investitionsentscheidungen von Unternehmen werden vor dem Hintergrund massiver Fördermittelzusagen teilweise zu Gunsten anderer Länder wie etwa den USA getroffen oder aufgrund von Unsicherheiten und Handelskonflikten zwischen den USA und China aufgeschoben.

Die Bauindustrie berichtet in allen wesentlichen Kennzahlen für die ersten Monate des Jahres 2023 einen Rückgang. 15 Prozent geringere Auftragseingänge und 11 Prozent geringerer Auftragsbestand mit einer rechnerischen Auftragsreichweite von nur noch vier Monaten wurden verzeichnet. Die Hauptlast dieser Rückgänge trägt der Wohnungsbau. Im Gegensatz zu dieser Entwicklung bleibt die Zahl der im Bauhauptgewerbe tätigen Personen konstant bei rund 927.000 Personen. Zunehmende Renteneintritte in den kommenden Jahren sowie der allgemeine Arbeits- und Fachkräftemangel sind die Gründe dafür, dass die Branche trotz rückläufiger Bautätigkeit ihren Personalstamm beibehält.

Die Mittel, die dem Bundesverkehrsministerium im Bundeshaushalt 2024 für Investitionen in die Infrastruktur zur Verfügung stehen, werden sich gegenüber diesem Jahr nochmal erhöhen. Die ohnehin hohen Investitionen in die Infrastrukturen Straße, Eisenbahn und Wasserstraße sollen um weitere rund drei Milliarden Euro aufgestockt werden. Investiert wird mehrheitlich in die Bestandserhaltung und die Eisenbahn. Die hohen Ausgaben unterstreichen die hohe Relevanz der Verkehrswege Deutschlands für Gesellschaft und Wirtschaft.

Aktuelle Themen der Bauindustrie im Dialog mit der Politik sind schnellstmöglich verbesserte Rahmenbedingungen für die Wohnungsbauwirtschaft, Beschleunigung aller den Bau betreffenden Planungs- und Genehmigungsverfahren, schnellere und einfachere Vergabeverfahren für Bauaufträge und Unterstützung der Deutschen Bahn, die bereitgestellten hohen Investitionen auch zeitnah in Baumaßnahmen zu realisieren.

Bemerkenswert ist die schnelle Nachbesetzung der vakanten Geschäftsführungsstellen in der Autobahn GmbH des Bundes. Persönliche Verlässlichkeit, hohe Kompetenz und langjährige Führungserfahrung sind bekannte Stärken des neuen Vorsitzenden der Geschäftsführung, Dr. Michael Güntner, und des Technischen Geschäftsführers Dirk Brandenburger.

Liebe Leserinnen und Leser, die neue Führungsspitze der Autobahn GmbH wird ganz sicher ebenso wie wir mit Interesse ein Großbauprojekt an der A2 bei Burg in Sachsen-Anhalt verfolgen: Zwischen den Anschlussstellen Lostau und Burg-Ost realisiert unser Bauteam dort in Fahrtrichtung Berlin aktuell ein Bauprojekt der Superlative, das wir Ihnen in dieser Ausgabe präsentieren möchten. In einer Rekordbauzeit von sechs Monaten wird das rund 9,5 Kilometer lange Autobahnteilstück grundhaft erneuert.

Ein weiteres Bauvorhaben, das unsere Vorzüge des Komplettanbieters im Infrastrukturbau eindrucksvoll zeigt, ist der Umbau des Bahnknotens in Göbnitz, eines der größten Bahnbauprojekte Mitteldeutschlands. Weitere Berichte über unser anspruchsvolles, vielfältiges und spannendes Baugeschehen sowie zahlreiche Nachrichten und Neuigkeiten aus der großen Bickhardt Bau Familie werden auch sicher Ihre Neugier am Lesen wecken.

Dabei viel Freude und Glück auf! Bickhardt Bau.

Ihr Vorstand



Ralf Schär



Michael Auer



Marco Auth



Frank Finster



Ralf Staaf

ZUWACHS AN DER SPITZE VON BICKHARDT BAU

Diplom Ingenieur Michael Auer ist seit Mitte des Jahres im Vorstand der Bickhardt Bau SE



Aus dem Süden in die Mitte Deutschlands: Der Aufsichtsrat der Bickhardt Bau SE hat den Diplom Ingenieur Michael Auer zum 15. Juni in den Vorstand berufen. Der gebürtige Schwabe kommt mit der Empfehlung, viele Jahre erfolgreich an der Spitze eines mittelständischen Bauunternehmens mit 650 Beschäftigten gestanden zu haben. Nach dem Studium des Bauingenieurwesens an der Universität Stuttgart, das er 1998 mit dem Titel des Diplom-Ingenieurs abschloss, war Dipl.-Ing. Michael Auer zunächst zehn Jahre als Bauleiter in einem Unternehmen beschäftigt, das sowohl im Straßen- und Tiefbau als auch im Hoch- und Ingenieurbau tätig ist. In den letzten 15 Jahren agierte Michael Auer stets in leitenden Funktionen bei der Grötz Unternehmensgruppe in Gaggenau und verantwortete zuletzt als Technischer Geschäftsführer ein Geschäftsvolumen von ca. 200 Mio. Euro Bauleistung.

Vorstand und Aufsichtsrat sind der Überzeugung, in Michael Auer eine fachlich kompetente und bodenständige Führungspersönlichkeit gefunden zu haben, die den eingeschlagenen Kurs der Unternehmensgruppe fortführen und weiterentwickeln kann, um die Marktposition von Bickhardt Bau in der Mitte Deutschlands weiter auszubauen und zu stärken.

Michael Auer ist 49 Jahre alt, verheiratet und Vater von drei Kindern. In seiner Freizeit ist er gerne am Meer und in den Bergen unterwegs: Im Sommer beim Windsurfen, Canyoning oder der Begehung von Klettersteigen, im Winter beim Skifahren.

Unternehmensgründer Peter Bickhardt ließ es sich nicht nehmen, Michael Auer gemeinsam mit dessen seit Jahresbeginn tätigen Vorstandskollegen Ralf Staaf anlässlich eines Besuchs in der Firmenzentrale im Juli herzlich willkommen zu heißen. Trotz seines betagten Alters verfolgt der inzwischen 92-jährige Unternehmensgründer die Entwicklung von Bickhardt Bau weiterhin mit sehr großem Interesse.

Nach einem Gedankenaustausch mit den neuen Vorständen besichtigte Peter Bickhardt gemeinsam mit dem Vorstandsvorsitzenden Ralf Schär die neue KFZ-Werkstatt an der Industriestraße sowie die Bauarbeiten für die neue Schalhalle und den Erweiterungsbau an der Friedhofstraße.

Zu sehen, welche positive Entwicklung das Unternehmen am Standort Kirchheim genommen hat, das habe ihn sehr berührt, resümierte der Unternehmensgründer nach seinem Besuch.



NEU GEKNOTET

Umbau Bahnhof Gößnitz



Inzwischen sind die Bahnsteige hergestellt und auf den neuen Gleisen rollen bereits die Züge. Unser Foto zeigt den komplexen Bauzustand zu Beginn der Sperrpause mit dem Bau des Mittelbahnsteigs (links) und des Fußgängertunnels mit den Aufgängen zu dem westlichsten Bahnsteig (rechts). Das Drehbohrgerät stellt bereits die Gründungspfähle für die Lärmschutzwände her.

UMBAU BAHNHOF GÖSSNITZ

Beim größten Bahnbauprojekt Mitteldeutschlands kommen die Vorzüge von Bickhardt Bau als Komplettanbieter im Infrastrukturbau voll zum Tragen. Für den Umbau des Bahnknotens Gößnitz arbeiten verschiedene Abteilungen und Firmen der Bickhardt Bau Unternehmensgruppe Hand in Hand. Das anspruchsvolle und komplexe Großprojekt erfordert eine genau abgestimmte Baustellenlogistik. Die Bauzeit beträgt circa fünf Jahre.

Sperrpause.

Der Bahnverkehr

ruht – die Baustelle

brummt.

Während am nördlichen Baustellenanfang bereits neue Weichen eingebaut werden, erfolgt im Bahnhofsbereich der Rückbau des alten Bahnsteiges. Dort werden Wellblechdach und Bahnsteigschilder mit einem Baggergreifer demontiert. Wenige Meter weiter gründen die Spezialtiefbauer mit ihrem Drehbohrgerät die Fundamente für die Schallschutzwände. Im Fußgängertunnel wird bereits Estrich gegossen, während die äußere Bauwerksabdichtung der Tunneldecke vorbereitet wird.

Unter Hochdruck arbeiten die Bauteams der ARGE Bahnhof Gößnitz, zu der neben Bickhardt Bau und Bickhardt Bau Thüringen auch das Tochterunternehmen Bauunion Wandersleben sowie der Gleisbau Kooperationspartner Hartung Bau zählen, am Umbau des Bahnknotens Gößnitz - und das zu großen Teilen rund um die Uhr. Ohne den Bahnverkehr haben die Bauleute die nötige Baufreiheit, um wichtige Bauabschnitte für die größte Bahnbaumaßnahme Mitteldeutschlands umzusetzen. In der östlichsten Stadt Thüringens kreuzen sich die Mitteldeutschland-Verbindung und die Sachsen-Franken-Magistrale. Durch das umfassende Großbauprojekt werden die Voraussetzungen für höhere Geschwindigkeiten und kürzere Reisezeiten geschaffen. Personenzüge sollen dann mit maximal 160 Stundenkilometern und Güterzüge

mit maximal Tempo 120 unterwegs sein. Zugleich wird der gesamte Bahnhofsbereich um etwa 60 Zentimeter angehoben, da sich dieser Bereich im Hochwassereinzugsgebiet der Pleiße befindet. Die neuen Höhen sind auf die Pegelstände eines hundertjährigen Hochwasserereignisses ausgelegt.

Der Bahnsteig in Gößnitz galt mit seinen über 600 Metern als der Längste in Deutschland. Zwei Züge konnten hier gleichzeitig hintereinander halten, der Gleiswechsel wurde durch komplizierte Doppelweichen ermöglicht. Das ist nun Geschichte, ebenso wie die alten Stellwerksgebäude, die inzwischen zurückgebaut worden sind und durch ein Elektronisches Stellwerk (ESTW) ersetzt werden. 15 Gleise lagen einst im Bahnhofsbereich parallel nebeneinander, neun werden es nach Abschluss der Arbeiten sein.

Zwei neue Mittelbahnsteige ermöglichen es künftig Reisenden, bequemer zum Zug zu kommen. Aufzüge sorgen für einen barrierefreien Zugang. Um zu den einzelnen Gleisen zu gelangen, wird der bestehende Personentunnel in westlicher Richtung verlängert. Für das Teilbauwerk, das dann zwischen den Gleisen 8 und 9 endet, haben zunächst die Spezialtiefbauer eine überschnittene Bohrfahrlwand hergestellt, bevor dann die Schalungselemente für den eigentlichen Tunnel mitsamt Treppenzugängen und Aufzugsschächten gestellt wurden.

Anschließend haben die Ingenieurbauer die Bewehrung hergestellt, betoniert und schließlich wieder ausgeschalt. Nach den Bauwerksabdichtungsarbeiten wurde hinterfüllt und der Gleisaufbau konnte beginnen. Zwei Neugleise

führen in diesem Abschnitt zwischen dem neuen Mittelbahnsteig und dem westlichen Bahnsteig über den neuen Tunnel. Mit der Inbetriebnahme und der Umverlegung des Bahnverkehrs nach der Sperrpause auf die westlichen Neugleise wird gleichzeitig Baufreiheit u.a. für die Arbeiten am Lückenschluss zwischen den beiden Tunnelabschnitten geschaffen. Das Unterführungsbauwerk hat nach Fertigstellung eine Gesamtlänge von rund 60 Metern, eine lichte Weite von 4 Metern und eine Höhe von 2,50 Metern.

Etwa 600 Meter nördlich des Bahnhofs quert der Moorbach die Bahnstrecke. Das Bauteam hat die alte Überführung durch einen deutlich größer dimensionierten Durchlass ersetzt. Weitere 300 Meter nördlich befindet sich der Bahnübergang Walter-Rabold-Straße, der im Zuge der Baumaßnahme ebenfalls angepasst werden muss. Einige Meter dahinter endet der Bauabschnitt und schließt an den bereits vorher getätigten Ausbaubereich an.

Neben den ingenieurbautechnischen Gewerken gehört auch die Erneuerung der Gleisanlagen mitsamt der Tiefenentwässerung, Kabelkanäle und Steuerungsleitungen zu den wichtigsten Bauleistungen. Insgesamt 13 Kilometer Gleise und 40 Weichen werden von den Gleisbauern neu verlegt. Anschließend sind Stopfmaschine und Schotterpflug im Einsatz, um die Gleise exakt auf Höhe und Lage zu bringen. Für das kommende Frühjahr ist eine weitere Sperrpause geplant. Lieferschwierigkeiten und Materialengpässe haben dafür gesorgt, dass der Bahnbetrieb, der eigentlich am 25. August wieder aufgenommen werden sollte, noch bis zum 22. September ruhen musste.



1: Bild mit Symbolcharakter – das alte Stationsschild im Greifer des Abrissbaggers. Im Hintergrund ist die neue Bahnsteigkante anhand der Randsteine zu erkennen.

2: Das Drehbohrgerät stellt auf der Westseite des Bahnhofs bereits die Gründungspfähle für die Lärmschutzwände her.

3: Weichenstellung: Im Zuge des Ausbaus des Bahnknotens Göbnitz müssen insgesamt 40 Weichen neu verlegt werden.

Unten: Jede Menge Betrieb im Gleis, die neuen Schwellen werden verlegt und die Schienen aufgezogen. Das alte Bestandsgleis in der Mitte dient noch als Fahrweg, bevor es dann zurückgebaut und durch ein Neugleis ersetzt wird.



DIE TURBO-BAUSTELLE

A2: Grundhafte Deckenerneuerung in Rekordzeit



Fast zehn Kilometer Autobahnneubau in einem halben Jahr? Und dann noch in Betonbauweise? Unmöglich meinen Sie? Dann möchten wir Ihnen an dieser Stelle den grundhaften Ausbau der A 2 östlich von Magdeburg vorstellen: Ein Projekt der Superlative und eine Meisterleistung in Sachen Baustellenlogistik, bei dem Bickhardt Bau seine Vorzüge als Komplettanbieter für den Infrastrukturbau eindrucksvoll unter Beweis stellen kann.





Jede Menge Betrieb – sowohl auf der Baustelle als auch auf der Autobahn nebenan in beide Fahrtrichtungen, wo LKW an LKW über die Piste rollen.

Die Autobahn A 2 ist nicht nur die wichtigste Ost-West-Verkehrsachse Deutschlands, sondern auch eine der wichtigsten Verbindungen zwischen den niederländischen und belgischen Nordseehäfen und den osteuropäischen Ländern. Entsprechend hoch sind die Verkehrsbelastungen. Vor allem der Schwerlastverkehr hat der alten Betonfahrbahn so zugesetzt, dass eine Sanierung im Bereich des Jerichower Landes notwendig wurde. Der Bauabschnitt, den Bickhardt Bau grundhaft erneuert, ist insgesamt 9,4 Kilometer lang. Er beginnt wenige hundert Meter östlich der Anschlussstelle Lostau und endet kurz vor der Anschlussstelle Burg-Ost.

Gerade einmal drei Monate hat es nach dem Abbruch der alten Fahrbahndecke der A2 gedauert, bis bereits der große Einbauzug der Abteilung Betonstraßenbau von Westen in Fahrtrichtung Berlin rollte. In den ersten acht Wochen Bauzeit sind rund 250.000 Tonnen alte Fahrbahn, Verfestigung und HGT abgebrochen und entsorgt worden. Das entspricht rund 5.000 Tonnen Material, die jeden Tag von Baggern und Betonfräsen gelöst und dann auf Sattelzüge geladen abtransportiert wurden. Gleichzeitig wurde neues Material angeliefert. 120.000 Tonnen

Frostschutzmaterial sind mit Raupen und Gradern lagenweise eingebaut worden. Die obere Lage des Frostschutzmaterials wurde dann mit einem Fertiger profiliert.

Während im westlichen Baubereich bereits der Einbau der zehn Zentimeter starken Asphalttragschicht als Unterlage für die Betondecke begann, wurde am östlichen Bauende noch die alte Fahrbahn abgebrochen. Rund 2.000 Tonnen Asphalt hat das Team der Asphalttechnik pro Tag eingebaut – insgesamt in dem Ausbauabschnitt rund 40.000 Tonnen. In Spitzenzeiten sind somit auf der Baustelle 12.000 Tonnen Aufbruchmaterial, Frostschutzkies und Asphalt pro Tag bewegt worden.

Parallel dazu hat das Bauteam rund 18.000 Meter Drainageleitungen mit Einlaufschächten verlegt und 3.000 Meter Betonschlitzrinnen gesetzt. Zudem haben die Mitarbeitenden der Abteilung Bauwerksinstandsetzung damit begonnen, fünf in dem Streckenabschnitt liegende Brücken zu sanieren. Kappen wurden erneuert, Gradienten ausgeglichen und neue Bauwerksabdichtungen aufgebracht.

In der Nähe der Anschlussstelle Burg-Mitte wurde eine mobile Betonmischanlage aufgestellt, um von dort aus die Baustelle im Minutentakt zu bedienen. Gemischt wird in zwei Qualitäten für den Unter- und Oberbeton, der von Vierachsern an die Einbaustelle transportiert wird. Der Einbau erfolgt in voller Fahrbahnbreite mit zwei hintereinanderfahrenden Fertigern. Mit dem ersten wird der Unterbeton in einer Stärke von 24 Zentimetern eingebaut. Über ein Förderband wird der feinere Oberbeton zum zweiten Fertiger transportiert und in vier Zentimeter Stärke eingebaut. Die Beladung des Förderkübels erfolgt mit einem Mobilbagger. Von der Nachführbühne aus wird die frische Betonoberfläche mit einer Emulsion besprüht, die ein zu schnelles Abbinden des Betons verhindert. Einige Stunden später werden die feinen Zementpartikel mit einem Bürstengrader herausgebürstet, so dass eine griffige, Waschbeton ähnliche Oberfläche entsteht. Insgesamt wurden in gut drei Wochen 36.000 Kubikmeter Beton gemischt und eingebaut.

Als letztes Gewerk sorgt die Abteilung Gussasphalt für die griffige Fahrbahnoberfläche auf den Brücken und den Brückenvorfeldern.



*Links:
Handarbeit: Die Mitarbeiter der Bauwerksinstandsetzung gleichen vor der Bauwerksabdichtung Unebenheiten des Überbaus aus.*

*Unten:
Der Betonaufbruch wurde mit großen Baggern auf Sattelzüge geladen und abtransportiert.*

Ein Bauvorhaben in dieser Größe und in diesem Tempo lässt sich nur realisieren, wenn ein Rad ins andere greift und das Zusammenspiel der einzelnen Gewerke reibungslos erfolgt. Hierzu wurde lange vor Baubeginn eine minutiöse Bauzeitenplanung durch die Poliere und Bauleitung unter Einbeziehung relevanter Nachunternehmer für Fachgewerke und Lieferanten abgestimmt und disponiert. Der Einhaltung des Bauzeitenplans wurde höchste Priorität eingeräumt, damit auch jedes Gewerk im vorgesehenen Zeitraum mit voller Leistung arbeiten und somit seine Leistung ungehindert erbringen konnte.



Absteckung mit Roboter: Mit seiner Länge von 9.400 Metern war das Bauvorhaben geradezu prädestiniert für den Einsatz des Absteckroboters.

MIT ZIEL KIEL

Ausbau der B 404 zur A 21

A 21 und Bickhardt Bau, das passt. Aktuell realisiert das Team der Niederlassung Lübeck den Streckenausbau zwischen Stolpe und Klein Barkau. Mit einer Streckenlänge von rund acht Kilometern ist dieser Bauabschnitt das bisher größte Baulos und insgesamt der vierte Großauftrag für Bickhardt Bau im Zuge des Ausbaus der Bundesstraße 404 zur Autobahn 21.

Aus zwei mach vier: Der Ausbau der Bundesstraße 404 zur vierspurigen Autobahn 21 südlich von Kiel ist eines der wichtigsten Verkehrsinfrastrukturprojekte Schleswig-Holsteins. Durch das Bauvorhaben soll eine weitere leistungsstarke Nord-Süd-Achse und eine bessere Verkehrsanbindung für die Landeshauptstadt Kiel geschaffen werden. Maßgeblichen Anteil an der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur haben die Mitarbeitenden der ARGE

Bickhardt Bau / Bickhardt Bau Thüringen, die in dem Bereich Stolpe / Nettelsee in der Vergangenheit bereits drei Bauabschnitte realisiert haben. Seit September des vergangenen Jahres arbeiten sie mit Hochdruck an dem neuen Streckenlos, das mit einer Länge von rund acht Autobahnkilometern das bislang größte für die Niederlassung Lübeck ist.

Ein Großteil der neuen Trasse verläuft auf freien Flächen parallel zur alten Bundesstraße, so kann der Verkehr während der Bauphase weiterhin weitestgehend unbeeinträchtigt fließen. Ein etwa 50 Personen zählendes Bauteam ist mit Baggern, Raupen, Walzen, Gradern und Schleppern im Einsatz, um in dem sanft hügeligen Gelände Einschnitte herzustellen und Dammlagen aufzuschütten. Gleichzeitig werden bereits in siedlungsnahen Bereichen Lärmschutzwälle aus den weniger tragfähigen Böden profiliert. Rund 600.000 Kubikmeter Boden werden im Zuge der Baumaßnahme bewegt. Probleme bereitet dem Bauteam gelegentlich der inhomogene Untergrund. Findlinge und Torflinsen queren die Trassen. Alleine 60.000 bis 70.000 Kubikmeter Torf und wenig tragfähiger Boden müssen ausgetauscht werden. Gebaut wird übrigens auf Sand, der durch den Zusatz von Wasser entsprechend verdichtet werden kann. Auf das Erd-

planum erfolgt ein 75 Zentimeter starker frostsicherer Aufbau mit 20 Zentimetern Verfestigung sowie 30 Zentimetern Asphalt entsprechend der Bauklasse 100.

Neben dem Bau der Haupttrasse passt das Bauteam die vorhandene Anschlussstelle Klein Barkau am nördlichen Bauende an die neue vierspurige Verkehrsführung an. Auch die Anbindung, Umverlegung und vor allem Neubau von rund 6,5 Kilometern Kreis- und Landesstraßen und von Wirtschaftswegen gehören zum Bauauftrag. Zudem wird in Fahrrichtung Kiel eine PWC-Anlage mit Stellplätzen für LKW und PKW hergestellt. Für die Entwässerung der Fahrbahnen werden rund 30 Kilometer Entwässerungsleitungen in Durchmessern von DN 150 bis DN 1.600 verlegt sowie Mulden rechts und links der Fahrbahnen angelegt. Zusätzlich werden sechs Regenrückhaltebecken inklusive Absetzbecken hergestellt.

Nach Abschluss der Bauarbeiten, die bis voraussichtlich Mitte 2026 dauern, sind es dann noch acht Kilometer, die als zweispurige Bundesstraße bis zur Einmündung der B 404 in die vierspurig ausgebaute Bundesstraße 76 im Süden Kiels führen.



Ausbau und Lückenschluss werden sehnlichst erwartet: Die B 404 bei Nettelsee ist ein Nadelöhr auf dem Weg von Kiel nach Bad Segeberg.

*Parallel zur B 404
erfolgen auf freier Fläche
die Erdarbeiten für den
Ausbau der A 21.*



NEUES DREIECK FÜR RÜSSELSHEIM

Drei Bauwerke und neue Rampen für das Autobahnkreuz

Erst der Neubau, dann der Abriss: Der Umbau des Rüsselsheimer Dreiecks ist in vollem Gange. An dem Großprojekt im Rhein-Main-Gebiet sind mehrere Abteilungen der Unternehmensgruppe beteiligt.

Seit dem offiziellen Baustart Ende März 2023, an dem das Bauvorhaben mit einem Pressetermin offiziell vorgestellt wurde, hat sich viel getan. Vier Kräne und die langen Ausleger von drei Drehbohrgeräten sind aktuell die weithin sichtbaren Zeichen einer regen Bautätigkeit. In einer der nächsten Bauphasen werden es dann sogar sieben Kräne sein, um die einzelnen Baustellenbereiche des Ingenieurbaus mit Baustoffen anzuliefern.

Um die Verkehrsbehinderungen auf ein Minimum zu begrenzen und den Verkehr auf den viel befahrenen Autobahnen A 67 und A 60 über die Dauer der Bauzeit aufrechtzuerhalten, werden gleichzeitig das neue Kreuzungsbauwerk und das nördliche Rampenbauwerk südlich neben den Bestandsbauwerken sowie das südlich gelegene Rampenbauwerk nördlich versetzt hergestellt. Es wird sozusagen auf der Innenfläche des alten Rüsselsheimer Dreiecks gebaut, während der Verkehr weiterhin noch über die alten, bereits vor einigen Jahren nochmal verstärkten Brücken rollt. Das Autobahnkreuz wurde 1964 errichtet und war den dauerhaften Verkehrsbelastungen längst nicht mehr gewachsen. Das machte deshalb jetzt den Neubau erforderlich. Zusätzlich wird im westlichen Baustellenbereich entlang der A60 eine Stützwand mit einer Länge von 120 Metern hergestellt. Diese Leistungen erfolgen ebenfalls parallel zu den anderen Bautätigkeiten.

Aktuell laufen die Gründungsarbeiten für die neuen Brückenbauwerke bzw. Rampenbauwerke auf Hochtouren. Das Team der Abteilung Spezialtiefbau ist mit drei großen Drehbohrgeräten zeitgleich im Einsatz. Mit ihren Großbohrgeräten stellen sie Gründungspfähle mit einem Durchmesser von DN 1.200 für die neuen Brückenbauwerke her. Die Länge der Gründungspfähle variiert hingegen je nach Lage und Größe des jeweiligen Bauwerks und beträgt zwischen acht und 32 Metern. Darüber hinaus haben die Spezialtiefbauer Verbauten hergestellt, um die bestehenden Straßendämme zu sichern. Die Trägerbohlwände wurden rückverankert und gegurtet. Zudem müssen die Baugruben im Mittelstreifenbereich der A67 mit Spundbohlen gesichert werden.

Dort, wo die Gründungspfähle bereits hergestellt wurden, haben die Kollegen vom Brücken- und Ingenieurbau mit den Schalungs- und Bewehrungsarbeiten



Blick von Süden in Richtung Norden: Neben der Bestandsbrücke (Brückengeländer Foto links) werden die Fundamente für das neue Bauwerk Süd geschalt und bewehrt.



Gründungsarbeiten für das neue Bauwerk Nord, das südlich der alten Brücke errichtet wird. Der Fahrbahndamm wurde mit einer rückverankerten Trägerbohlwand gesichert.



*Inselbaustelle mit Kränen (kleines Foto):
Im Mittelstreifen der A 67 werden die neuen Pfeiler hergestellt. Der Verkehr fließt rechts und links davon weiter.*

für die Fundamente begonnen, wie zum Beispiel auch für die Pfeiler der Mittelachse für das Rampenbauwerk Süd, die sich im Mittelstreifen der A 67 befinden. Das Bauwerk Süd wird als ein vierfeldriges Bauwerk mit einer Stützweite von insgesamt 134,25 Metern ausgeführt. Das Rampenbauwerk Nord hat ebenfalls vier Felder mit einer Gesamtstützweite von 130,1 Metern. Das Kreuzungsbauwerk selbst hat eine

müssen, sind die Mitarbeitenden der Niederlassung Rhein-Main vor Ort, um die Erd- und Tiefbauarbeiten auszuführen. Sie haben bereits einen Teil der neuen Straßendämme lagenweise aufgeschüttet und verdichtet. Insgesamt rund 120.000 Kubikmeter Boden werden sie im Zuge der Baumaßnahme bewegen. Zudem haben sie zu Beginn der Maßnahme Baustraßen hergestellt und bereits die ersten Entwässerungs- und

Stützweite von 33,3 Metern.

Da durch die Lageänderung der Brücken auch die Rampen- und Anschlussbereiche angepasst werden

Leerrohrleitungen verlegt. Als Teil der neuen Entwässerungsleitungen wurde im so genannten Microtunneling-Verfahren mit Spülförderung eine Haltung mit einem Durchmesser von DN 700 unter der A 67 hergestellt bzw. durchgepresst.

Das Team der Abteilung Gussasphalt sorgt dann zum Abschluss dieser Verbundbaustelle für den Fahrbahnbelag und die seitlichen Rinnen auf den Brücken. Insgesamt 3.700 Quadratmeter Gussasphaltfläche werden hergestellt. Wenn die neuen Bauwerke mitsamt Rampen fertiggestellt sind und der Verkehr umverlegt wurde, sollen die Bestandsbrücken abgerissen werden. Die Hauptbauleistung soll Anfang 2025 abgeschlossen werden.

ZUKUNFTSPROJEKT IN FFM

»Im Hilgenfeld« – Wohnen und Klimaschutzziele unter einem Dach

Im Norden der Mainmetropole Frankfurt entsteht derzeit das Klimaschutzquartier „Im Hilgenfeld“. Im Auftrag der Stadt Frankfurt, vertreten durch die städtische Wohnungsbaugesellschaft ABG, erschließt Bickhardt Bau in Arbeitsgemeinschaft das nachhaltige Baugebiet. Auf dem 17,7 Hektar großen Areal sollen 850 Wohneinheiten entstehen, in denen fast 2.500 Menschen leben können.

Strom vom Dach, Wärme aus der Tiefe und Platz für über 2.500 Menschen: auf diesen Nenner lässt sich das Bauvorhaben „Im Hilgenfeld“ im Norden Frankfurts bringen. Es ist damit eines der aktuell größten und zugleich innovativsten innerstädtischen Baumaßnahmen der Mainmetropole. Seit Spätsommer 2022 sind die Mitarbeiter der Arbeitsgemeinschaft Bickhardt Bau / Hermanns RTE vor Ort und bereiten

den Grund für die Erschließung vor. Der Oberboden wurde abgeschoben und die Erschließungsachsen hergestellt. Neben den Ver- und Entsorgungsleitungen für Strom, Telekommunikation, Gas, Wasser und Abwasser sind das darüber hinaus auch Leitungen für Nahwärme, Geothermie und Smart-City. Die Koordination und Ausführung obliegt den Arge-Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Der gesamte Strom- und Zwei Drittel des Wärmebedarfs werden aus erneuerbaren Energiequellen direkt vor Ort gewonnen. Während über 5.000 Photovoltaik-Module auf den Dächern verlegt werden sollen, um für den im Quartier benötigten Strom zu sorgen, soll ein so genanntes Wärmenetz 4.0 für die Wärmeversorgung der nach höchsten Energieeffizienz-Standards zu errichtenden Wohnhäuser sorgen. Dieses verbindet alle Gebäude mit den eingesetzten Wärmepumpen, einem Blockheizkraftwerk und einem Gaskessel. Für die Wärmepumpen werden 160 Erdsonden in jeweils 120 Metern Tiefe installiert. Die erneuerbare und hocheffiziente Energieerzeugung vor Ort spart jährlich knapp 2.000 Tonnen CO₂ im Vergleich zu konventioneller Wärmeversorgung ein.

Eine weitere Besonderheit: Das Regen- und Oberflächenwasser wird mittels Rinnensystemen in ein geplantes

Rigolensystem abgeleitet und dem Grundwasser wieder zugeführt. Dafür fügen die Tiefbauer rund 3.900 einzelne Rigolenboxen zu einem großen unterirdischen Regenrückhaltespeicher zusammen, aus dem das Wasser versickern kann. Rund 7.400 Kubikmeter Boden wurden dafür ausgehoben. Aktuell wird mittels Grundwasserbohrungen untersucht, ob das Brauchwasser auch aus diesem Baugebiet gefördert werden kann. Einzig das Abwasser wird mittels eines Pumpschachtbauwerks in die vorhandene Kanalisation außerhalb des Baugebiets gepumpt.

Ebenfalls nicht alltäglich ist der Austausch einer sich im Betrieb befindlichen Wasserleitung DN 800, die das Baufeld quert. Auf einer Länge von etwa 60 Metern müssen vier Baukräne dabei gleichzeitig das Rohr in den Austauschbereich einheben. Der Austausch soll an einem Wochenende im Oktober stattfinden. Die Maßnahme ist mit erheblichen Vorarbeiten verbunden.

Im Zuge des Straßenausbaus werden rund 3.400 Meter Bordsteine gesetzt, 17.500 Quadratmeter Schottertragschicht hergestellt und rund 19.000 Quadratmeter Asphaltsschichten hergestellt. Dazu zählt auch die Deckenerneuerung im Zuge der neuen Anbindung an die Homburger Landstraße.



© ABG / Andreas Bierich



MIT DER KRAFT DER SONNE

Tochterunternehmen ist Spezialist

für die Nutzung der regenerativen Energien

Mit der **Sunvitec GmbH** mit Sitz im thüringischen Georgenthal gibt es ein neues Tochterunternehmen in unserer Bickhardt Bau Unternehmensgruppe, die Nachhaltigkeit und Nutzung regenerativer Energien zu ihrem Geschäftsmodell gemacht hat. Die Sunvitec GmbH ist ein Spezialist für Photovoltaik, Batteriespeicher, Ladestationen für Elektroautos sowie Heizungsunterstützung mit Photovoltaik-Überschuss.

Das Unternehmen mit den beiden Geschäftsführern Enrico Zink und Steffen Rieth an der Spitze realisiert jährlich rund 150 Anlagen in allen Größen. Von der Konzeption über die Planung bis zur Umsetzung bietet Sunvitec ihren Kunden schlüsselfertige, maximal autarke Energielösungen durch Solarstrom und dies aus einer Hand. Dabei ist Sunvitec für private Eigenheimbesitzer ebenso tätig wie für Unternehmen. Erwähnenswert ist, dass die Installation und Inbetriebnahme einer Anlage auf Privathäusern in nur zwei Tagen erfolgen kann. Auch bei dem jüngst gestarteten KfW Förderprogramm 422 Solarstrom für Elektroautos steht das Unternehmen Interessenten hilfreich zur Seite. Bei der Umsetzung setzt der Solarenergiespezialist auf Module und Wechselrichter von deutschen Lieferanten wie Q.Cells und IBC.

Für Bickhardt Bau war Sunvitec übrigens auch schon tätig, wie bei dem Neubau des Bürogebäudes in Schwabhausen, bei der Realisierung der 500 kWp (Kilowatt-Peak) Photovoltaikanlage auf den Werkstatthallen des Bauhofs in Kirchheim und ganz aktuell bei der Errichtung einer 300 kWp-Anlage auf der neuen Schalhalle an der Friedhofstraße.

Bereits in Planung ist die Nutzung von Konversionsflächen wie etwa Industriebrachen als Solarparks. Wertvolle Ackerflächen bleiben so unberührt. Den beiden Geschäftsführern

von Sunvitec geht es in ihrer Unternehmensphilosophie um eine ganzheitlich sinnvolle Nutzung von Ressourcen – und dazu zählen eben auch landwirtschaftliche Flächen, die als solche genutzt und erhalten werden. Darüber hinaus möchte das Unternehmen neue Wege beschreiten, etwa mit so genannten Floating PV-Anlagen. Das sind schwimmende Solarparks auf nicht genutzten See- und Wasserflächen. In Nordhausen ist deshalb auf den Seeflächen des Kieswerks Nordhausen eine floating PV-Anlage in Ausarbeitung. Der Betrieb einer Anlage dort hat den zusätzlichen Charme, den gewonnenen Solarstrom gleich vor Ort zu nutzen: Das Kieswerk ist in diesem Sommer modernisiert und die Kapazitäten sind deutlich erweitert worden. Zudem wird der große Schwimmbagger mit Strom betrieben.

Ausgestattet mit einem über dem Branchenschnitt liegenden Stammkapital ist das Unternehmen bestens für Wachstum in einem zukunftsfähigen Markt aufgestellt. So wird aktuell auf einem rund 5.000 Quadratmeter großen, neu erworbenen Unternehmensgelände in Georgenthal der Unternehmenssitz errichtet. Dort entstehen Bürogebäude, Montagehallen, Lagerflächen und eine PV-Anlage, die nicht nur zur eigenen Stromversorgung genutzt wird sondern gleichzeitig zur Veranschaulichung für interessierte Kunden dient. Zugleich ist Sunvitec auf der Suche nach Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die als Planer, Projektleiter, Elektriker und Montagearbeiter eine sichere Anstellung in einer zukunftsfähigen Branche suchen.

www.sunvitec.de





Ein neues Flussbett für die Weida: Der kleine Fluss mäandert jetzt in Schlangenlinien durch Schrapplau. Der alte Sportplatz wurde angesichts der beengten Verhältnisse in der Ortschaft zwischenzeitlich als Lagerfläche für den Bodenaushub genutzt.

HOCHWASSERSCHUTZ MIT FINGERSPITZENGEFÜHL

Im Bereich des Hochwasserschutzes haben sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Niederlassung Sangerhausen in den vergangenen Jahren eine besondere Expertise angeeignet. Dabei erfolgte die Ertüchtigung der Deiche und das Anlegen von Poldern in der Regel auf der grünen Wiese, genauer genommen in den Auenlandschaften von Elbe, Mulde und Saale. In Schraplau bei Eisleben realisieren sie aktuell in Arbeitsgemeinschaft mit der Bauunion Wandersleben eine Hochwasserschutzmaßnahme innerorts – mit besonderen Herausforderungen.

Im Normalfall ist der Bach Weida im Vergleich zu Elbe und Saale ein kleines Rinnsal. Im Halbkreis fließt er durch das Städtchen Schraplau im Saalekreis. Bei Hochwasser allerdings stieg der Bach teilweise so stark an, dass die im Tal gelegenen Bereiche überflutet wurden. Problematisch dabei war vor allem die in die Jahre gekommene Brücke an der

Weidastraße, an der sich das Wasser anstaute. In einem ersten Bauabschnitt hat das Bauteam den Bachlauf oberhalb der Weidabrücke neu modelliert. In dem Bereich neben dem Sportplatz wurde der Bachlauf aufgeweitet, Kurven und Schleifen ausgebaggert und mit Wasserbausteinen teilweise befestigt: Aus der dort relativ gerade fließenden Weida

wurde ein mäandrierender Bachlauf. So erhält das Gewässer den benötigten Raum, der bei Hochwasser erforderlich wird.

Rund 20.000 Kubikmeter Boden werden bei der Maßnahme bewegt und 15.000 Tonnen Wasserbausteine eingebaut. In den beengten Verhältnissen des bebauten Stadtgebiets stellt dies eine logistische



*Hochwasserschutz im Kernort:
Hier wurde eine Schwergewichtsmauer aus
Natursteinen hergestellt.*



*Eine der beiden Fußgänger- und Radfahrerbrücken, die
oberhalb und unterhalb der Ortslage errichtet wurden.*

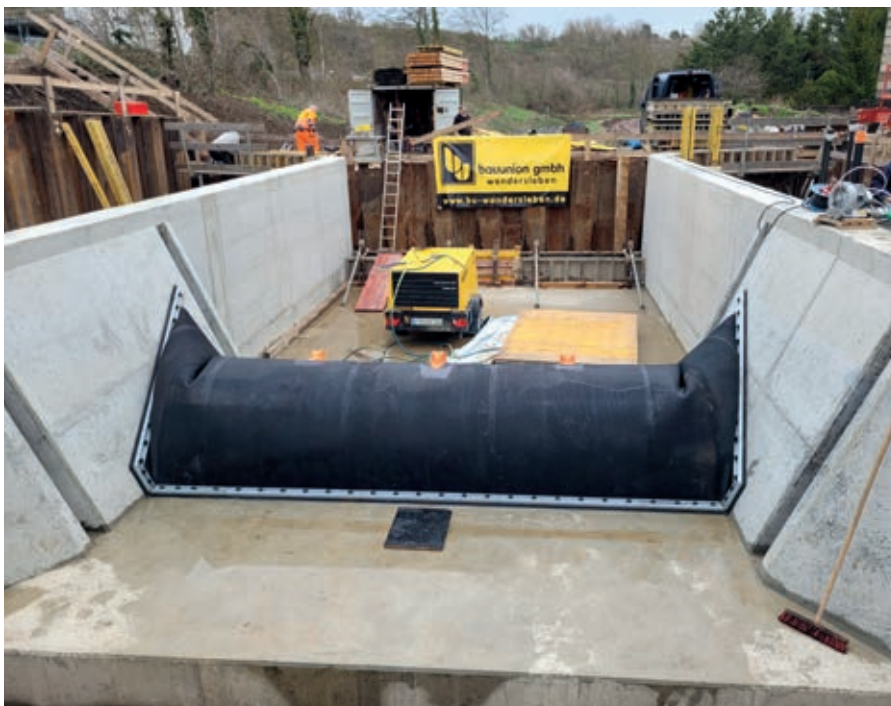
Herausforderung dar. So dient der Sportplatz als temporäre Lagerfläche für den Bodenaushub und die Baustoffe. Dort werden auch die großen Steinquader und Betonplatten angeliefert, die für den Bau der Schwergewichtsmauern im mittleren Gewässerabschnitt, vor und oberhalb der Brücke der Weidastraße, benötigt werden. Insgesamt stellt das Bauteam rund 500 Meter Schwerlastmauern aus natürlichen Blocksteinen her. Die tonnenschweren Natursteine werden dabei mit einem Bagger auf ein Fundament aus Betonplatten gesetzt. Die Mauer ist teilweise zwischen 2,50 und 3 Meter hoch.

Die Erneuerung der Brücke Weidastraße gehört ebenfalls zum Auftrag. Die Mitarbeitenden vom Tochterunternehmen Bauunion Wandersleben haben in diesem Frühjahr mit den Arbeiten begonnen. Zunächst mussten dafür alle an der Brücke befindlichen Versorgungsleitungen umverlegt werden. Entgegen den ursprünglichen Planungen wird das neue Bauwerk als eine so genannte Schneidenlagerung gegründet. Dafür wurden etwa acht Meter lange Spundbohlen von den Spezialtiefbauern in das Erdreich gebracht. Anschließend wurde ein Plattenkopfbalken aufbeton-

niert, bevor dann der eigentliche Überbau hergestellt wird. Das gleiche Gründungsverfahren wurde auch bei zwei Fußgängerbrücken angewandt, die flussaufwärts und flussabwärts der Ortsmitte errichtet wurden. Der Überbau erfolgte dort als Stahl-Holz-Konstruktion.

Da sich der Gewässerlauf auch gegenüber dem Bahnhof als problematisch erwiesen hat, musste ein sich dort befindliches Teilungswehr ebenfalls erneuert werden. In dem Bereich zweigt der so genannte Weidaumfluter vom Hauptgewässer ab und mündet nach rund 450 Metern wieder ein. Der Wasserstand wurde über Teilungswehr reguliert. Die Staubohlen mussten jedoch von Hand eingesetzt werden und waren im Hochwasserfall nicht mehr zu entfernen. Das alte Wehr wurde deshalb durch ein neues Schlauchwehr ersetzt.

*Das Schlauchwehr kurz vor der Flutung. Durch das Auffüllen und Ablassen
des schwarzen Gummikörpers kann der Wasserstand kontrolliert werden.*



Stichwort:

Schlauchwehre sind Wehranlagen, bei denen ein länglicher Gummikörper fest mit dem Fundament der Wehranlage verbunden ist. Der Gummikörper kann je nach Ausführung mit Wasser oder Luft gefüllt werden. Durch das Ein- und Ablassen der Füllung kann die Höhe und somit die Überströmung der Wehranlage bestimmt werden. Bei den Hochwasserschutzmaßnahmen in Schraplau wird dieses Verfahren zum ersten Mal in der Unternehmensgruppe realisiert.



ERDBAU IM GROSSEN STIL



Am Südufer der Saale realisieren die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Niederlassung Sangerhausen mit ihren ARGE-Partnern von der Naumburger Bauunion den großflächigen Erdbau mitsamt Entwässerungseinrichtungen für die Ortsumgehung B 87 Bad Kösen. Es ist aktuell eine der größten Straßenbaumaßnahmen in Sachsen-Anhalt. Der südliche Streckenabschnitt ist rund 8,5 Kilometer lang. Mit großen Ladebaggern werden die überschüssigen Bodenmassen auf Dumper geladen und abtransportiert. Rund eine Million Kubikmeter Boden müssen dabei bewegt werden. Vor allem am nordwestlichen Bauende, dem so genannten Wachthügel direkt oberhalb des Saaleufers östlich von Kleinheringen (unser Foto), tragen die Bagger das Erdreich an der tiefsten Stelle bis zu 45 Meter ab. Die neue Saalebrücke, die teilweise 60 Meter über Grund läuft, soll sich so harmonischer in das Landschaftsbild einfügen. Der Bodenaushub wurde teilweise in den Auftragsbereichen entlang der Trasse wieder qualifiziert eingebaut. Rund 750.000 Kubikmeter werden jedoch in das nahegelegene, von der MKW Rohstoffgruppe betriebene Kieswerk Prießnitz transportiert, wo es zur Verfüllung ausgekiester Flächen dient. Um eine kreuzungsfreie Zufahrt zu ermöglichen, wurde eine 40 Meter lange Behelfsbrücke über die B 88 errichtet. Etwas weiter nördlich, oberhalb der Ortschaft Neuflemmingen, schließt die neue Ortsumgehung B 87 an die B 88 an.

BAUGRUBE IN XXL

Ein Bauprojekt der besonderen Art haben die Mitarbeitenden der Niederlassung Sangerhausen in Zusammenarbeit mit der Abteilung Spezialtiefbau bei Salzmünde im Landkreis Saalekreis realisiert.

Für die neue Saalequerung der Autobahn A 143 Westumfahrung Halle/Saale haben sie auf der südlichen Uferseite eine Baugrube hergestellt. Was recht unspektakulär klingt, erweist sich bei genauer Betrachtung als anspruchsvolles Bauvorhaben. Denn diese Maßnahme ist die Vorabmaßnahme für den Bau eines 200 Meter langen Lärmschutztunnels, der das steile Südufer der Saale unterhalb der alten Böschungskante durchstößt und an den sich dann direkt die neue Saalebrücke mit einer Lärmschutzeinhausung anschließt.

In Vorbereitung auf den Tunnelbau haben die Bickhardt Bau Bagger bis zu elf Meter das Erdreich hinter Bagger abgetragen. Zuvor war, um die Baugrube gegen den

nachrutschenden Boden zu sichern, ein Berliner Verbau hergestellt worden. Zwei Bohrgeräte der Abteilung Spezialtiefbau waren im Einsatz, um die 18 Meter langen Stahlträger in einem Abstand von 2,5 Metern in den Boden zu rütteln. Die Trägerbohlwand wurde dann gegurtet und rückverankert. Über 85.000 Kubikmeter Boden wurden über vier Ankerlagen ausgehoben, abtransportiert und auf Geländeprofilierungen eingelagert.

Ein Teil des Materials wird später zur Verfüllung genutzt. Der Boden wurde so ausgehoben, dass praktisch eine überdimensionale Rinne mit Gefälle zur

Saale hin geschaffen wurde, in der dann später in einer gesonderten Baumaßnahme der Lärmschutztunnel in offener Bauweise hergestellt werden soll. Einige Böschungsbereiche, insbesondere die des späteren Tunnelportals wurden zudem mit einer Spritzbetonschale gesichert. Rund 5.000 Quadratmeter Spritzbetonoberflächen wurden so hergestellt. Des Weiteren wurde ein Wirtschaftsweg unterhalb der späteren Brücke ertüchtigt.



Im Cockpit der Digitalisierung –

Pilotprojekt für Baustellenabrechnung im Tiefbau

Wie lassen sich Bauleistungen im Tiefbau digital abrechnen? Als Teil der Arbeitsgruppe des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie und in Kooperation mit der DEGES hat die BIM-Arbeitsgruppe der Bickhardt Bau SE anhand des Bauvorhabens Salzmünde ein Pilotprojekt zur modellbasierten Abrechnung mit Fokus auf Erdbau umgesetzt.

Ziel war es, einen gemeinsamen digitalen Arbeitsprozess zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer zu erarbeiten, der einfacher, effektiver und transparenter als das konventionelle Abrechnungsverfahren sein sollte. Ergebnisse aus diesem Pilotprojekt sollten zudem in die Definition und Standardisierung von BIM-basierten Prozessen im Verkehrswegebau entsprechend des BIM-Masterplans einfließen und diesen konkretisieren. BIM steht dabei für Building Information Modeling.

Zur Umsetzung des Piloten mussten vor Beginn der eigentlichen modellbasierten

Abrechnung zahlreiche Vorbereitungen getroffen werden. So wurde u.a. zunächst von unserer Vermessungsabteilung das Urgelände durch eine Befliegung erfasst und ein korrespondierendes digitales Geländemodell erstellt. Des Weiteren wurde das Soll-Modell der abzurechnenden Baugrube modelliert. In einer gemeinsamen Konzeptionierung Auftragnehmer und -geber wurde die Methode der Abrechnungsblöcke entwickelt und als Basis für den Piloten definiert. Hierzu wurde die Soll-Baugrube in Abrechnungsblöcke modellseitig unterteilt und vom Auftraggeber für die spätere Abrechnung freigegeben. Zusätzlich wurden im Vorfeld Prozesse hinsichtlich der Erfassung der Mengen und ihrer Qualität definiert und alle notwendigen Prüfprozesse festgelegt.

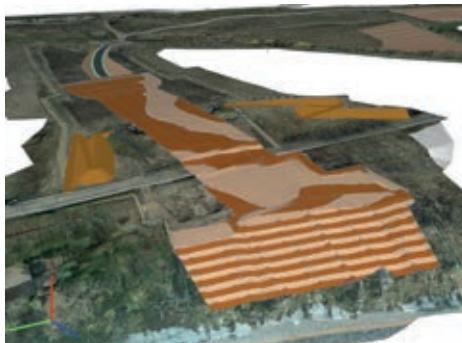
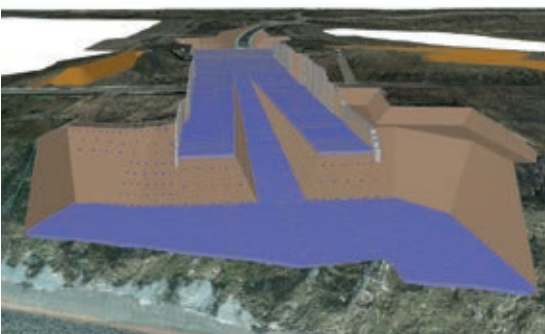
Im Mittelpunkt all dieser Maßnahmen stand eine Kollaborationsplattform (common data environment), die die Zusammenarbeit und den (Daten-) Austausch zwischen AN/AG ermöglichen und erleichtern sollte.

Basierend auf den ausführlichen Vorbereitungsmaßnahmen wurden schließlich eine Vielzahl an Abrechnungen entsprech-

end der BIM-Methode in iTWO erstellt. Hierzu wurden Abrechnungsblöcke mit Hilfe von Aufnahmen via Stabrover und Drohne (DGM) erfasst, aber auch durch eine weitere Variante der manuellen Selektion direkt im Modell mittels Stationierung und Abtrageebene.

Fazit:

Im Zuge des Pilotprojekts zwischen der Bickhardt Bau SE und der DEGES wurde eine Methode entwickelt, die eine Variante zur modellbasierten Abrechnung darstellt und so im Erdbau Anwendung finden kann. Wie jede andere Variante auch, bietet diese Vorteile, aber auch Nachteile und muss daher projektspezifisch gewählt werden. Die hier vorgestellte Methode der „Abrechnungsblöcke“ und die Variante der „Verschneidung“ stellen aktuell in unterschiedlichsten Arbeitskreisen die meist diskutierten Optionen zur modellbasierten Abrechnung dar und finden somit bundesweit Beachtung.



DER TON MACHTE DEN UNTERGRUND

Innovatives Verfahren zur Bodenverbesserung

Es ist ein kurzer Baustellenabschnitt, aber dieser hat es in sich: Bickhardt Bau hat den 900 Meter langen Streckenabschnitt der B 454 bei Schwalmstadt-Trutzhain grundhaft erneuert. Der wenig tragfähige Untergrund zwischen dem Kreisverkehr und dem Abzweiger zur K 108 nach Steina machte aufwendige Bodenverbesserungsmaßnahmen erforderlich.



Bodenaustausch: Die Tonschichten unter dem Fahrbahndamm der B 454 mussten ausgekoffert werden.

Der Ton macht bekanntlich die Musik. Im Falle der B454 bei Trutzhain ist es jedoch eher ein Klagelied, denn im Untergrund des 900 Meter langen Streckenabschnitts befand sich ein wenig tragfähiger Boden aus Tonschichten. Zugleich hatten deutlich gestiegene Belastungen durch den Schwerlastverkehr dafür gesorgt, dass aus der viel befahrenen Bundesstraße eine Wellenpiste wurde – sehr zum Leidwesen der Verkehrsteilnehmer. Genau genommen waren es die Trockenheit der vergangenen Sommer und das Absinken des Grundwasserspiegels in den vergangenen Jahren, die dazu führten, dass der unterhalb des Fahrbahndamms

befindliche Ton austrocknete und sich zusammenzog. Dies wiederum führte dazu, dass die darüber liegenden Schichten gewissermaßen nachgaben und die Straße mit absackte.

Um die Tragfähigkeit des bindigen Bodens zu verbessern, wurden die Tonschichten deshalb ausgekoffert. Zwei Bickhardt Bau Bagger waren im Einsatz, die den Boden lösten und das Material auf Vierachser luden, die es dann abfuhrten. Rund 15.000 Kubikmeter Boden wurden so abgetragen. Ein Teil des Materials wurde an anderer Stelle wieder eingebaut.

Im Schnitt zwei Meter, in einigen Streckenbereichen sogar über drei Meter tief haben sich die Bagger in das Erdreich abgegraben. Zuvor hatten die Mitarbeiter der Abteilung Spezialtiefbau einen Trägerbohlwandverbau hergestellt. Zur dauerhaften Bodenverbesserung wurde nach dem Bodenabtrag ein Geotextil bzw. Geogitter ausgerollt und eine zusätzliche Schicht Natursteinschotter eingebaut. Die Verdichtung erfolgte mit schwingungsarmen Oszillationswalzen, um die benachbarte Bebauung nicht in Mitleidenschaft zu ziehen.

In einem etwa 340 Meter langen Streckenbereich, in dem die Tonschichten besonders stark waren, wurde ein innovatives Verfahren zur Bodenstabilisierung angewandt: Dort wurde ein sogenannter geogitterbewehrter Grundkörper als hochtragfähiges, dreidimensionales Gründungspolster eingebaut. Was kompliziert klingt, wird in der Vogelperspektive anschaulich, erinnert es doch an ein aus Kunststoffgittern hergestelltes Bienewabengeflecht. Das ca. 65 Zentimeter hohe Geozellensystem wurde mit Natursteinschotter aufgefüllt und mit einer zehn Zentimeter starken Lage gleichen Materials abgedeckt. Anschließend wurde darauf noch Schotter eingebaut, bevor der Aufbau des eigentlichen Straßenkörpers mit Tragschicht, Binder und Decke erfolgte. Für die Entwässerung der Straßenoberfläche sorgen neue Entwässerungsleitungen, die rechts und links der Trasse verlegt worden sind. Im Herbst soll bereits wieder der Verkehr auf der Hauptstrecke rollen.



Bodenstabilisierung in 3D:

Aufwendige Verbesserung des Untergrunds durch geogitterbewehrte Grundkörper. Zuerst wurde ein Geflecht aus Geogitter hergestellt und dann mit Natursteinschotter aufgefüllt. Aus der Vogelperspektive erinnert das Geozellensystem an ein Bienenwabengeflecht.





Grinding im Gefälle –

spezielle Betonoberfläche für den Bindlacher Berg

Der Bindlacher Berg ist eine mehrere Kilometer lange Gefällestrecke an der Autobahn 9 nördlich von Bayreuth. In einer langgezogenen S-Kurve geht es den Berg hinunter bzw. hinauf – je nach Fahrtrichtung. Das stellt ganz besondere Anforderungen an die Straßenbeschaffenheit.

Die Abteilung Betonstraßenbau erneuert deshalb in Arbeitsgemeinschaft mit der Eiffage Infra-Süd GmbH den fast viereinhalb Kilometer langen Streckenabschnitt zwischen der Anschlussstelle Bindlacher Berg und Bayreuth-Nord. Das Besondere: der Einbau erfolgt unter halbseitiger Sperrung der Richtungsfahrbahn Süd. Der Verkehr wird für den ersten Bauabschnitt auf der Standspur und dem rechten Fahrstreifen an der Baustelle vorbeigeführt. In den meisten Fällen rollen die Bickhardt Bau Betonstraßenfertiger auf voller Breite auf ganzseitig gesperrten Richtungsfahrbahnen.

Im Juli war das Einbauteam dort Tag und Nacht im Einsatz, um die 30,5 Zentimeter starke Betondecke in einem Guss herzustellen. Zuvor hatte der ARGE-Partner die alte Fahrbahn im Bereich der Mittel- und Überholspur zurückgebaut, das Planum und die Mittelstreifenentwässerung erneuert und eine 10 Zentimeter starke Asphalttragschicht als bituminöse Unterlage hergestellt. Um das Einbaumaterial kontinuierlich und ohne Unterbrechung an die Fertiger zu bringen, wurde eine mobile Betonmischanlage in unmittelbarer Nähe der Anschlussstelle Bindlacher Berg aufgestellt. Sattelzüge, die Zement in die Silos pumpen, und große Halden an Sand und Splitten zeugen von einer

hohen Betriebsamkeit auf dem Mischplatz. Fast im Minutentakt werden von dort aus die Vierachser an die Einbaustelle auf der Autobahn geschickt. Die Vierachser-Flotte liefert den Beton an den Einbauzug, der aus zwei hintereinander fahrenden Fertigern und einer Nachlaufbühne besteht. Aufgrund der Deckenstärke wird das Material in zwei Lagen eingebaut.

Anders als sonst meist üblich, wird der Beton in einer Qualität produziert. Das Material wird sowohl vor den ersten Fertiger abgekippt als auch mit Hilfe eines Baggers und eines Förderbandes zum zweiten Fertiger transportiert. Das erleichtert die Baustellenlogistik, da die LKWs nun nicht mehr in einer bestimmten Reihenfolge das Material anliefern müssen, wie dies bei unterschiedlichen Betonrezepturen der Fall wäre. Nachdem die beiden Betonschichten frisch auf frisch eingebaut wurden, wird mit Hilfe der Nachlaufbühne ein Nachbehandlungsmittel aufgesprüht, das eine zu schnelle Austrocknung an der Oberfläche während des Abbindeprozesses verhindern soll.

Eine weitere Besonderheit erfolgt bei der Oberflächentexturierung: Nach dem Abbinden des Betons und den erfolgten Fugenschnitten wird die Oberfläche ge grindet und nicht wie sonst meist üblich ausgebürstet und als Waschbetonoberfläche ausgebildet. Beim Grinding werden mit einem Spezialgerät praktisch schmale Rillen in die Betonoberfläche eingearbeitet. Diese Oberflächentextur erhöht den Grip, sorgt für bessere

Rolleigenschaften, insbesondere auch bei Regen, weil das Wasser besser abgeleitet werden kann, und sorgt durch die Minderung der Rollgeräusche der Fahrzeugreifen für einen weiteren positiven Effekt. Darüber hinaus können durch dieses Grinding-Verfahren auch Unebenheiten ausgeglichen werden, was sich insbesondere bei häufigen Neigungswechseln anbietet, wie zum Beispiel auf den lang gezogenen Kurven der Gefällestrecke am Bindlacher Berg.

Ende des Jahres wird das Einbauteam der Abteilung Betonstraßenbau voraussichtlich wieder auf die Baustelle zurückkehren. Dann sollte der ARGE-Partner die Vorarbeiten für die äußeren Fahrbahnen der Richtungsfahrbahn Süd soweit vorbereitet haben, dass die rollende Straßenbaufabrik wieder den Bindlacher Berg hinunterrollen kann.

Darüberhinaus ist auch die Abteilung Gussasphalt/Bauwerksabdichtung an dem Bauvorhaben beteiligt. Drei Brücken erhalten eine neue Bauwerksabdichtung. Anschließend bringt das Team eine Fahrbahndecke aus Gussasphalt auf. Rund 1.700 Quadratmeter Gussasphaltoberfläche werden dabei hergestellt.



NEUE ZUFAHRT ZUM INDUSTRIEGEBIET

Hildburghausen schafft Platz für neue Gewerbeansiedlungen



Platz für neue Gewerbeansiedlungen: Im südwestthüringischen Hildburghausen hat das Team von Bickhardt Bau Thüringen die Erschließungsarbeiten für die Erweiterung des Industriegebiets Nord-Ost realisiert. Kernstück der Maßnahme war der Bau einer rund 750 Meter langen Erschließungsstraße.

Die wichtigsten Baubereiche auf einen Blick: Der neue Einmündungsbereich der Erschließungsstraße in die vorhandene B 89 und das große Regenrückhaltebecken mit dem Absetzbereich.

„Mit der Erweiterung schafft die Stadt Hildburghausen dringend benötigte Gewerbeflächen, um interessierten Unternehmen eine Ansiedlung zu ermöglichen und somit als Wirtschaftsstandort attraktiv zu bleiben“, hatte Thüringens Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft, Carsten Feller, anlässlich der Übergabe eines Förderbescheids über 4 Millionen Euro an den Bürgermeister der Stadt Hildburghausen gesagt. Mit dem städtischen Eigenanteil investierte die Stadt rund 5,7 Millionen Euro in die Erweiterung des bestehenden Industrie- und Gewerbegebiets. 21 Hektar voll erschlossene Fläche warten nun auf ihre Bebauung. Einige Parzellen sind bereits vermarktet.

Kernstück der Maßnahme war die Verlängerung der alten Stichstraße „Am Trockenbach“, die auf einer Länge von rund 750 Metern in einem lang gezogenen Bogen in südlicher Richtung bis zur vorhandenen Bundesstraße B 89 fortgeführt wurde. Dadurch erhält das Gewerbegebiet eine weitere Zufahrtsmöglichkeit. Im Bereich des somit neu entstandenen Knotenpunktes wurde die B 89 um eine Abbiegespur in das Gewerbegebiet verbreitert. Der Einbau der neuen Fahrbahn erfolgte in Asphaltbauweise heiß an heiß mit zwei parallel nebeneinander fahrenden Fertignern.

Im Zuge des Straßenbaus wurden sämtliche Versorgungsleitungen für Strom,

Trinkwasser, Regenwasser, Schmutzwasser, Straßenbeleuchtung, Telekommunikation und die zugehörigen Parzellenanschlüsse größtenteils neu verlegt bzw. umverlegt.

Die Entwässerung der Flächen wurde in einem gesonderten Auftrag vergeben, wofür Bickhardt Bau Thüringen ebenfalls den Zuschlag erhielt. In dem Zuge hat das Bauteam ein Regenrückhaltebecken mit rund 5.500 Kubikmeter Speichervolumen hergestellt. Es weist als Besonderheit eine Dammscharte als Notüberlauf auf. An das Regenrückhaltebecken sind die bestehenden Regenwasseranlagen und -leitungen sowie ein Entwässerungsgraben, der das Gewerbegebiet nach Osten begrenzt, angeschlossen.

200 NEUE ARBEITSPLÄTZE HINTER GITTERN

Baubeginn für Bayerns modernsten Justizvollzug in Marktredwitz



Im oberfränkischen Marktredwitz entsteht Bayerns modernstes Gefängnis. Bickhardt Bau ist mit den Erdbauarbeiten auf dem 9 Hektar großen Areal beauftragt worden.

„Wir wollen einen modernen Justizvollzug in Bayern“, sagte der bayrische Justizminister Georg Eisenreich im Beisein von Vertretern der Justizbehörden, Kommunal- und Bauverwaltungen anlässlich des ersten Spatenstichs Ende Juli. So wird in dem Marktredwitzer Ortsteil Lorenzreuth eine klimaneutrale Justizvollzugsanstalt mit 364 Haftplätzen entstehen. 120 Plätze sind für Frauen vorgesehen, ebenso eine spezielle Mutter-Kind-Abteilung sowie eine Krankenabteilung. Da der demografische Wandel vor den Gefängnismauern keinen Halt macht, soll zudem in der JVA eine geriatrische Abteilung ein-

gerichtet werden – die erste Bayerns. Die Entscheidung für den Standort in Oberfranken fiel bereits 2015 im Rahmen der Heimatstrategie der bayrischen Staatsregierung. Durch die neue JVA sollen in Marktredwitz etwa 200 Arbeitsplätze entstehen.

Doch zunächst einmal rollen die Raupen und Bagger unserer Kollegen aus den Niederlassungen Fulda und Nürnberg. Nach Abtrag des Oberbodens und Herstellung der Zufahrten und Baustraßen wird das anstehende Gelände profiliert. Hierbei wird im Zuge des Auftrags für die Erdarbeiten ein Vorabtrag geleistet, wobei unsere Mitarbeitenden immer wieder auf große Findlinge und Blöcke aus Granit stoßen, die teilweise bis zweieinhalb Meter Durchmesser haben. Die gelösten Boden- und Felsmassen werden auf eine

Deponie des Auftraggebers transportiert und entsorgt. Insgesamt wurden hierbei rund 175.000 Tonnen abgefahren.

Im Anschluss an den Erdbau soll zunächst der Bau der Gefängnismauern erfolgen, um alle sicherheitsrelevanten Baumaßnahmen vor neugierigen Blicken zu schützen. Die gesamten Baukosten belaufen sich auf rund 300 Millionen Euro.



ENGAGIERT FÜR DIE AUSBILDUNG

Gewerbliche Berufe auf dem Vormarsch

Durchweg bestandene Prüfungen, Auszeichnung als Jahrgangs- oder Prüfungsbeste auf Kammer- und Landesebene: Wer sich für eine Ausbildung bei Bickhardt Bau entscheidet, der kann sich sicher sein, sich nicht nur für eine zukunftsfähige, krisenfeste Branche entschieden zu haben, sondern zudem in den Genuss einer Ausbildung von hoher Qualität zu kommen.

Dafür sorgt zum einen die Stufenausbildung im Bauhandwerk, die neben dem Berufsschulunterricht und dem Praxisteil in einem Ausbildungszentrum vor allem auch Präsenzphasen im Betrieb beinhaltet. Zum anderen ist die Betreuung im eigenen Unternehmen zum Schlüssel des Erfolgs geworden. Das drückt sich sowohl in der gestiegenen Zahl der Auszubildenden als auch in der Qualität der Ausbildungsabschlüsse aus.

Ein Schlüssel des Erfolgs ist eine vor einigen Jahren erfolgte Umstrukturierung der Organisation der gewerblichen Ausbildung. Für die Ausbildungsberufe Tiefbaufacharbeiter, Straßenbauer und Baugeräteführer ist Straßenbaumeister Martin Richter mit Unterstützung von Bauingenieur Matthias Schär zuständig. In den Niederlassungen sind zudem Schachtmeister Peter Fischer, Abrechner und Disponent Maximilian Bopp und Projektleiter Patrick Spohr die Ansprechpartner vor Ort.

Sie betreuen die Auszubildenden der Unternehmenszentrale in Kirchheim sowie der Niederlassungen und begleiten sie von ihrer Bewerbung bis zum Prüfungsabschluss. In dieser Zeit geben sie Hilfestellung bei den theoretischen und praktischen Prüfungsvorbereitungen, helfen schulische Kenntnisse aufzuarbeiten und führen individuelle Schulungen durch. Gleichzeitig stehen sie in direktem Kontakt mit den jeweiligen überbetrieblichen Ausbildungszentren und Schulen. Auf unseren Baustellen übernehmen zudem unsere Schachtmeister und Poliere die praktische Ausbildung.

Darüber hinaus erhalten die Auszubildenden auch die Möglichkeit über ihren eigentlichen Kernbereich hinauszuschauen. Sie können in der Werkstatt, im Labor und in der Vermessung Bereiche vertiefen, die sie sonst nur in der Schule oder Lehrbaustelle am Rande behandeln. Das hilft Zusammenhänge zu erkennen und Dinge besser zu verstehen. Dies ist besonders im Zusammenhang mit den Zwischen- und Abschlussprüfungen wichtig. Durch gezielte Vorbereitungen in Theorie und Praxis werden die Auszubildenden für ihre Prüfungen fit gemacht. Allein schon durch die kleinere Gruppengröße als in der Schule oder Lehrbaustelle kann viel individueller auf die Bedürfnisse eines jeden Einzelnen eingegangen werden.

Dass das Ausbildungskonzept Früchte trägt, zeigt sich an den Prüfungsergebnissen. In den vergangenen drei Jahren haben etwa 30 Straßenbauer, duale Studenten und Baugeräteführer erfolgreich ihre Abschlussprüfung abgelegt.

Auch für die Zukunft sehen sich die Verantwortlichen mit dem Konzept gut aufgestellt. Die Qualität der Ausbildung

stimmt, wie sich auch anhand der Abschlussergebnisse gut nachvollziehen lässt. Das Ausbildungsteam ist zuversichtlich, dass auch die Zahl der Bewerber noch weiter ansteigen wird.

*Bild unten:
Prüfungsvorbereitung auf der
Übungsfläche in Kirchheim.*



Freudige Gesichter: Straßenbaumeister Martin Richter mit den frischgebackenen Baugeräteführern, die im Sommer 23 ihre Abschlussprüfung bestanden haben.

WILLKOMMEN IM TEAM

53 neue Berufsstarter in der Unternehmensgruppe



Mit den Welcome Days in der Kirchheimer Unternehmenszentrale begann für 38 neue Auszubildende, duale Studenten und Jahrespraktikanten verschiedener Konzerngesellschaften Anfang August der Start ins Berufsleben. Der Berufsstart in der Baubranche ist gleichzeitig ein Einstieg in einen zukunftsfähigen Arbeitsplatz.

Die Auftaktveranstaltung zum Berufseinstieg fand wie in den Vorjahren im Kurhessischen Golfclub Oberaula/Bad Hersfeld statt. Zunächst wurde den „Neuen“ der insgesamt 18 verschiedenen Ausbildungsberufe das Unternehmen vorgestellt, bevor Vorstandsmitglied Marco Auth die Nachwuchskräfte seitens der Unternehmensführung begrüßte. Er wünschte ihnen einen erfolgreichen Start in den neuen Lebensabschnitt. Am zweiten Tag der Welcome Days stand eine Firmenrallye über das gesamte Gelände der Bickhardt Bau SE in Kirchheim auf

dem Programm. In Gruppen besuchten die neuen Auszubildenden die verschiedenen Standorte und lernten die Abteilungen Brücken- und Ingenieurbau, Tiefbau, Werkstatt, Labor sowie die Vermessung näher kennen. Es war zugleich ein Ausflug in die Praxis, denn im Brücken- und Ingenieurbau wurde zum Beispiel eine Schalung hergestellt und auf einer Übungsfläche der Tiefbauer wurden Pflastersteine gelegt und Randsteine gesetzt.

Ein weiteres Highlight der Woche war eine Baustellenexkursion nach Rüsselsheim, wo die Unternehmensgruppe den Umbau des Rüsselsheimer Dreiecks an den Autobahnen A 60/ A 67 realisiert. Ein anspruchsvolles Großprojekt, an dem verschiedene Abteilungen beteiligt sind und bei dem die Vorzüge des Komplettanbieters im Infrastrukturbau zum Tragen kommen. Im Anschluss wurde das nahe gelegene Asphaltmischwerk

Kelsterbach besichtigt. Die Rohstofftochter MKW betreibt dort eine der modernsten und leistungsfähigsten Asphaltmischanlagen Hessens.

Zum Abschluss der Woche stand ein Firmenquiz auf dem Programm, bei dem sich die Siegergruppe über einen kleinen Gewinn freute. Ein gemeinsames Grillen mit den Ausbildern beendete die ebenso informative wie abwechslungsreiche Willkommenswoche, bei der die Neuen die Möglichkeit hatten, sich und ihr Ausbildungsunternehmen näher kennenzulernen.

Zusätzlich zu den 38 Teilnehmern der Welcome Days wurden auch bei Bickhardt Bau Thüringen und der Naumburger Bauunion weitere 15 junge Menschen begrüßt, die als Auszubildende und Duale Studenten ihren Weg ins Berufsleben begonnen haben.



Insgesamt sind 53 zukünftige Fachkräfte im Kreise der großen Bickhardt Bau Familie zum diesjährigen Ausbildungsstart willkommen geheißen worden. Damit bleibt die Zahl der Auszubildenden in der Unternehmensgruppe auf alle drei Ausbildungsjahrgänge bezogen auf einem konstant hohen Niveau: Mehr als 180 junge Menschen starten bei Bickhardt Bau ihre berufliche Karriere.

Sie können sich auf eine vielseitige und spannende Ausbildungszeit mit super Übernahmechancen freuen!

Kurz notiert

Tolle Auszeichnung

... für unsere Master-Absolventin **Kim Rödiger** von Bickhardt Bau Thüringen: Die junge Bauingenieurin, die an der FH Erfurt studiert hatte, wurde Mitte des Jahres in einer Feierstunde mit dem Förderpreis des Bildungswerk BAU Hessen-Thüringen (BiW) ausgezeichnet. Mit der Auszeichnung werden jedes Jahr herausragende Abschlussarbeiten im Bereich Bauwesen gewürdigt. In diesem Jahr wurden elf

Abschlussarbeiten prämiert, darunter sechs Bachelorarbeiten und fünf Masterarbeiten. Kim Rödiger wurde zudem die Ehre zuteil, als eine von zwei Geehrten, ihre Masterarbeit zur „Auswirkung verschiedener Asphaltbauweisen auf die wirtschaftlichen und energetischen Gesichtspunkte einer Baumaßnahme mit Betrachtung der Lieferengpässe und Preissteigerungen als Folge des Ukraine-Krieges“ vorzustellen.



Kim Rödiger mit dem Geschäftsführer des Bauindustrieverbands Hessen-Thüringen Dr. Siebert

Erster Geselle im Spezialtiefbau

Steve Hofmann ist der erste Spezialtiefbauer, der in diesem Beruf bei Bickhardt Bau selbst ausgebildet wurde. Der 31-jährige aus Rotenburg an der Fulda wurde Ende Juni in einer Feierstunde im Bau-ABC in Rostrup (Ammerland) freigesprochen. Nach einem Praktikum, das er sowohl im Brücken- und Ingenieurbau als auch im Spezialtiefbau

absolvierte, hatte er sich vor drei Jahren für die Ausbildung im Spezialtiefbau entschieden. „Große Maschinen und viel Abwechslung, das Gesamtpaket passt halt. Außerdem habe ich lieber festen Boden unter den Füßen“, begründete er seine Berufswahl. Wir sagen: Herzlichen Glückwunsch zum erfolgreichen Ausbildungsabschluss!



STEIL NACH OBEN

30 Jahre Bickhardt Bau in Meerane – Großes Jubiläumsfest



Was mit drei Mann, einer Pritsche und einem Anhänger begann, ist zu einer Erfolgsgeschichte in West-Sachsen geworden: Die Bickhardt Bau Niederlassung Meerane feierte mit einem Fest für die Mitarbeitenden, Geschäftspartner und Ehrengäste Anfang Juni das 30-jährige Bestehen.

Meerane ist bekannt für seine Steile Wand, eine 340 Meter lange Steigung mit einem 12-prozentigen Anstieg, die vor allem als Bergwertung bei Radrennen berühmter Bekanntheit erlangte. Ebenso steil nach oben ging es in den vergangenen drei Jahrzehnten auch für die Bickhardt Bau Niederlassung Meerane, die aus einem Containerbüro in Härtensdorf hervorging.

Nachdem Bickhardt Bau Thüringen Geschäftsführer Andreas Lange die Belegschaft, Ehemalige und Gäste aus

Wirtschaft und Kommunalpolitik begrüßt hatte, ließ Vorstandsmitglied Marco Auth – selber viele Jahre Niederlassungsleiter in Meerane – in seiner erfrischenden Rede noch einmal Meilensteine Revue passieren. Er rief zahlreiche wichtige Bauprojekte in Erinnerung, wie etwa den Ausbau der B 169 bei Hundshübel, der B 175 bei Mosel oder den Neubau der A 72 bei Borna. Auch für den Bau des ersten Beton-Kreisverkehrs in Sachsen – im Meeraner Gewerbegebiet unweit der Bickhardt Bau Niederlassung – zeichnet Bickhardt Bau verantwortlich.

„Seit der Gründung 1993 hat die Niederlassung Meerane über 350 Maßnahmen realisiert“, resümierte der Vorstand. Und das Team der Niederlassung hat zudem dazu beigetragen, dass Bickhardt Bau in einer Spezialdisziplin weltweit einen guten Ruf genießt: In Meerane liegt die Keimzelle des Rennstreckenbaus, die mit dem Umbau des Sachsenrings begann. Dem folgten der Bau der Porsche-Teststrecke, der Umbau des Hockenheimrings in Rekordzeit sowie später Aufträge weltweit, wie der Bau der Formel 1 - Rennstrecken in Abu Dhabi, China, Süd-Korea und Indien. Niederlassungsleiter Patrick Haupt warf einen Blick auf die jüngste Entwicklung.

Neben Großprojekten im Bahnbau wie Neukieritzsch, Knappenrode und Horka sowie aktuell der Umbau des Knotens Gößnitz hat die Niederlassung Meerane auch großen Anteil an der positiven wirtschaftlichen Entwicklung des Gewerbebestands Meerane: Ein Großteil der Erschließungsarbeiten für das Metawerk Meerane wurden von den Mitarbeitenden der Niederlassung realisiert.

„Ihre Arbeit ist ein wichtiger Baustein für das Wachstum und den wirtschaftlichen Erfolg unserer Stadt und wir hoffen, dass noch eine Vielzahl weiterer Projekte folgen“, befand denn auch Meeranes Bürgermeister Jörg Schmeisser. „Dass es die Bickhardt Bau Niederlassung Meerane seit 30 Jahren gibt, spricht für die Qualität Ihrer Arbeit und für Ihre Mitarbeiter“, sagte er in seinem Grußwort bevor das Grillbuffet eröffnet wurde.

Gutes Essen und Getränke, Live-Musik und eine Tombola mit tollen Gewinnen, die das Orga-Team um Andrea Stepina und Mandy Dickert organisiert hatte, ließen dann auch das Stimmungsbarometer steil nach oben gehen.

Bickhardt Bau und Meerane, das fetzt.





Einlaufkids vor grosser Kulisse

Ausverkauftes Stadion, bestes Wetter und die Idole zum Greifen nah: Jede Menge Spaß hatten die Einlaufkinder, als die Fußballprofis von Eintracht Frankfurt in der Vorbereitung der aktuellen Bundesligasaison zu Gast bei der SG Barockstadt Fulda-Lehnerz waren. An der Hand ihrer Fußballidole liefen die Nachwuchskicker in weißen Shirts mit dem prägnanten Bickhardt Bau Ausbildungsaufdruck auf. Gut möglich, dass sie vielleicht selber eines Tages hochklassig Fußball spielen oder eine erfolgreiche Karriere in der Baubranche starten – bei Bickhardt Bau. Das Testspiel gewannen übrigens die Regionalligakicker der SG Barockstadt mit 3 zu 2. (Foto Osthessen-News/ Carina Jirsch)

Weniger Risiken durch Compliance Management

Bickhardt Bau SE und die Bickhardt Bau Thüringen GmbH haben in diesem Sommer erfolgreich das Compliance Management System (CMS) gemäß der Norm DIN ISO 37301:2021 eingeführt. Diese Zertifizierung ist ein wichtiger Meilenstein und unterstreicht das Engagement zur Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen, Richtlinien und ethischer Standards. Sie zeigt, dass Bickhardt Bau über effektive Strukturen, Verfahren und Kontrollmechanismen verfügt, um Compliance-Risiken zu identifizieren, zu überwachen und zu steuern.

Ein zertifiziertes CMS stärkt das Vertrauen bei Kunden und Geschäftspartnern, schützt vor rechtlichen Risiken und fördert eine verantwortungsvolle Unternehmenskultur. Damit haben beide Unternehmen eine solide Grundlage geschaffen, um langfristig erfolgreich und nachhaltig zu agieren. Das Zertifikat ist bis Anfang Juli 2026 gültig und unterliegt einer regelmäßigen Überwachung.



Traum in Grün

Im August wurde unser neuer Fendt 936 Vario in den Dienst gestellt. Ein echter Traum in Grün. Dieser Meinung sind offensichtlich auch rund 25.000 Instagram-User, die sich das Reel in den ersten vier Wochen nach Veröffentlichung auf der Social Media-Plattform angeschaut haben.





Wir möchten uns gerne bei unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit einer Verlosungsaktion von Weihnachtsgutscheinen bedanken! Alle Beschäftigten der Unternehmensgruppe können teilnehmen. Unter allen Teilnehmenden werden **20 Wunschgutscheine** im Wert von insgesamt 3.000 Euro (Mindestgewinn 100 Euro) verlost. Die Gewinner werden direkt benachrichtigt und bekommen ihren Gewinn zeitnah zugeschickt.

Jetzt teilnehmen – **bis zum 30. November 2023!**
Einfach QR-Code scannen oder Link eingeben:
<https://forms.office.com/e/UF2S8BnrcMw>

Mitmachen und gewinnen :-)

Die erhobenen Daten werden unmittelbar nach der Verlosung unwiderruflich gelöscht.





WER SOLCHE KOLLEGEN HAT ...

Eine Schatzkiste der besonderen Art überreichte das Team der „alten Werkstatt“ der Niederlassung Fulda ihren beiden Kollegen **Anne Bing** und **Andreas Göller** anlässlich ihrer Hochzeit am 1. Juli. Mit liebevollen Details und noch mehr Anspielungen auf Berufliches und Privates hatten sie das rollende Schmuckstück, einen Bickhardt Orange lackierten Opel Astra, verschönert.

So hing der Himmel (des PKW) natürlich nicht voller Geigen sondern voller Stracken. Bierflaschen verzierten die schwarzen Metallfelgen, und der Kofferraum war mit reichlich Flüssignahrung gefüllt. Auf dem Dach drehte sich ein aus einer Kette geformtes Herz. Zudem war reichlich Bares unter den aufgeschraubten Deckeln versteckt. Die Aufkleber auf den Türen gaben übrigens Aufschluss über die Tätigkeiten von Braut und Bräutigam: Sie arbeitet als Teamassistentin im Technischen Sekretariat (TS 24), er als Fahrer des Werkstattwagens Nummer 8. Nur in die Flitterwochen konnten die Jungvermählten nicht mit ihrem Astra fahren: Die Kollegen hatten den Wagen ohne Motor ausgeliefert.

EINSTAND DER BESONDEREN ART: FREIWILLIGE FEUERWEHR KIRCHHEIM ERHÄLT SPENDE

Über viele gute Möglichkeiten, seinen Einstand als Vorstand zu geben, hat sich **Ralf Staaf** Gedanken gemacht. Schlussendlich hat er den Meilenstein der Umwandlung der Bickhardt Bau AG in die Bickhardt Bau SE am 18.04.2023, sein Hobby und die regionale Verbundenheit der Bickhardt Unternehmensgruppe mit Kirchheim verknüpft und privat 1.804 EUR an die Freiwillige Feuerwehr Kirchheim gespendet.

„Mit einer solchen Überraschung haben wir bei der Freiwilligen Feuerwehr Kirchheim nicht gerechnet“, sagt der Vereinsvorsitzende Thomas Schneemilch. „Bickhardt Bau ist ein tolles Unternehmen in unserer Gemeinde. Für die Zuwendung werden wir mit unseren 220 Mitgliedern, von denen etwa 40 aktive Feuerwehrleute und circa 55 Kinder in der Jugend- und Bambinifeuerwehr aktiv sind, sicherlich sinnvolle Verwendung haben.“



TOLLE FERIEAKTION IN BÜREN: KOSTENLOS INS ERFRISCHENDE NASS!

Sommerzeit ist Badezeit. Damit die Kinder und Jugendlichen in Büren auch die Sommerferien richtig genießen konnten, hatte sich die Bürener Unternehmerschaft für einen sommerlichen Freibad-Spaß zusammengeschlossen. Die finanzielle Unterstützung durch die regionale Wirtschaft ermöglichte es allen unter 18-Jährigen die Freibäder in Büren und Harth/Weiberg kostenlos zu nutzen.

Ehrensache, dass sich unsere Niederlassung Paderborn, die am Flughafen-Gewerbepark in Büren ansässig ist, gerne an dieser tollen Aktion beteiligt hat. Unser stellvertretender Niederlassungsleiter **Daniel Kleinschmidt** (links im Foto) nahm an der offiziellen Vorstellung der Ferienaktion durch die Stadt Büren teil.





Ob Nordkap oder Großglockner, Gardasee oder Hurghada ... wir bedanken uns für die zahlreichen Zusendungen an Urlaubsfotos.

Glückliche Gewinner unseres Bickhardt Bau-Urlaubsfoto-Gewinnspiels sind diesmal: **Carolin Marx**, Team-Assistenz der Niederlassung Paderborn, die uns ein Foto aus ihrem Familienurlaub in den bayerischen Alpen schickte. Der Königssee, so schrieb sie, eingebettet zwischen den steilen Felswänden des Watzmanns, sei absolut eine Reise wert. Das Bickhardt Bau Mikrofaser Handtuch war steter Wegbegleiter.

Wo andere hoch wandern, war unser Kalkulator und Dauerläufer **Lutz Bauer** schneller unterwegs: Im Frühnebel lief er zum berühmten Preikestolen hinauf. Atemberaubende 600 Meter fällt die Felswand dort senkrecht in den Ljuse Fjord nahe der norwegischen Küstenstadt Stavanger. Bevor der Massentourismus einsetzte, war er schon wieder die vier Kilometer lange Strecke mit über 500 Höhenmetern zum Startpunkt zurückgelaufen.

Entspannter war da unser Baugeräteführer **Bernd Nass** unterwegs, der uns einen Fotogrüß aus dem Urlaubsparadies Mauritius vor der Küste Ostafrikas übersandte. Traumhafte Strände, klares Wasser, Motoryachten ... genau der richtige Ort, um die Flitterwochen mit seiner frisch angetrauten Ehefrau Jaqueline zu verbringen.

Wir sagen herzlichen Glückwunsch: Zur Hochzeit und allen drei glücklichen Einsendern zu einem Wunschgutschein mit einem kleinen Obolus zur Auffrischung der Urlaubskasse, der in den nächsten Wochen zugestellt wird.



Zugleich erneuern wir unseren Aufruf nach Urlaubsfotos. Die nächste Reise steht ja möglicherweise bevor, vielleicht zum Skifahren in die Mittelgebirge oder als Flucht vor den kalten Temperaturen in die wärmeren Gefilde auf der Südhalbkugel. Schickt bitte eure Urlaubsfotos, auf denen das Bickhardt Bau Logo gut zu erkennen ist 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.

EIN TRAUM IN CHROM

Vater und Tochter-Projekt: Im restaurierten Oldtimer zur Trauung

Der Apfel fällt bekanntlich nicht weit vom Stamm, heißt es so schön. Und so verwundert es auch nicht, dass Cecilia Jutzi (geb. Groos) und ihr Vater Eldert Groos in der gleichen Branche tätig sind. Er ist als Bauleiter aktuell an der A 2 für den grundhaften Ausbau zwischen Lostau und Burg mitverantwortlich, sie war bis zu ihrer Elternzeit als Werkstudentin in der Abteilung Stoffstrom tätig und würde gerne nach Abschluss ihres Studiums des Umweltingenieurwesens wieder in die Unternehmensgruppe zurückkehren.

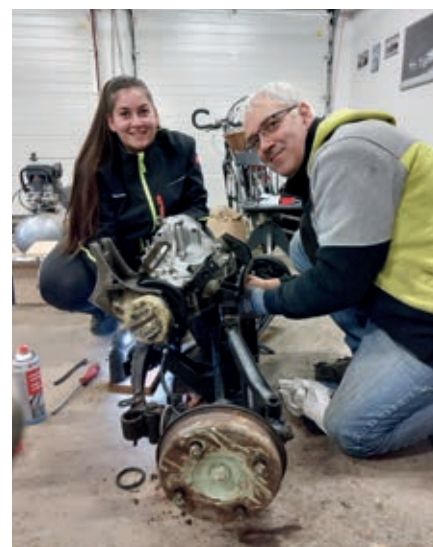
Ungewöhnlicher ist hingegen ihr gemeinsames Hobby. So haben Vater und Tochter aufwändig einen alten Daimler Sovereign 4.2 mit Baujahr 1967 von Grund auf restauriert. Das Besondere: der Oldtimer ist ein Rechtslenker, wurde im englischen Coventry hergestellt und kam 2019 über einen Privatkäufer aus Wiesbaden in die Hände der Familie Groos nach Niederaula. Der Zustand hatte allerdings wenig von dem royalen Flair, den die viertürige Limousine mit dem Sechszylinder-Jaguar-Motor sonst versprüht. Selbst die britische Queen Elizabeth II ließ sich bis ins betagte Alter in einem luxuriösen Daimler DS 420 chauffieren. Schon im Abholzustand hatte die Studentin der Universität Kassel genug Fantasie, sich das Fahrzeug wieder im Bestzustand vorzustellen: Es war daher der große Traum der 27-Jährigen, dass der Sovereign 4.2 eines Tages ihr Hochzeitsauto werden sollte.

Bis der Traum jetzt im August Realität wurde, waren erst einmal viele, viele gemeinsame Arbeitswochenenden in der heimischen Garage von Nöten. Bis das Fahrzeug wieder zu einem rollenden Schmuckstück wurde, mussten Rost-

stellen entfernt, Karosserieholme neu geschweißt, Dichtungen erneuert, Kotflügel lackiert und Chromteile auf Hochglanz poliert werden. Das alles unter erschwerten Bedingungen, denn in dem auf der britischen Insel vom Band gelaufenen Oldtimer wurden natürlich nur Schrauben und Muttern verbaut, die in Zoll-Maßen gefertigt wurden, so dass auch erstmal englisches Werkzeug besorgt werden musste. Apropos Muttern, zwischen Vater und Tochter entwickelte sich eine funktionierende Arbeitsteilung, bei der Cecilia ihr Fingerspitzengefühl zum Beispiel beim Einstellen des Vergasers einbringen konnte. Vater Eldert kam die langjährige Schrauber-Erfahrung zugute, die er bei der Restaurierung einiger Oldtimer sammeln konnte. „Das ist ein wunderbarer Ausgleich zu der Arbeit in der Bauleitung“, erklärte der gebürtige Niederländer.

Der Daimler Sovereign wurde rechtzeitig im Frühsommer dieses Jahres fertig, so dass der Erfüllung des Wunschtraums nichts mehr im Wege stand. Am 26. August 2023 chauffierte der Brautvater seine Tochter zur kirchlichen Trauung ins Kloster Haydau bei Morschen. Gleichzeitig

konnte die Hochzeitsgesellschaft ins zweite Ehejahr von Cecilia und ihrem Ehemann Torben hineinfeiern. Das Paar hatte am 27. August 2022 standesamtlich geheiratet. Seit dem 23. Dezember letzten Jahres sind die beiden stolze Eltern von Töchterchen Amalia.



Neues Projekt des Vater-Tochter-Schrauber-Duos ist ein Trabant 601. Hier wird gerade die Vorderachse auf Vordermann gebracht.



Auf dem Weg zur kirchlichen Trauung: Brautvater Eldert Groos mit seiner Tochter Cecilia vor ihrem restaurierten Daimler Sovereign 4.2 Oldtimer. Im Hintergrund ist die Garage, in der das Duo die Limousine bis in seine Einzelteile zerlegt und wieder neu aufgebaut hat.



bickhardt bau

Industriestraße 9
36275 Kirchheim
www.bickhardt-bau.de