



Bundesministerium
für Verkehr, Bau-
und Stadtentwicklung

Amt für Straßen- und
Verkehrswesen Fulda

HESSEN



Neubau der BAB A 66

Frankfurt / Main-Fulda

Kreisgrenze Fulda bis Neuhof-Süd



Grußwort

des Bundesministers
für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
Wolfgang Tiefensee

Mobil zu sein bedeutet ein hohes Maß an Freiheit und Lebensqualität. Das gilt im Berufsleben wie in der Freizeit. Aber auch Industrie, Handel und Gewerbe sind darauf angewiesen, dass der Verkehr mit Gütern und Personen funktioniert. Deshalb zählt die dauerhafte Sicherung von Mobilität zu den zentralen verkehrspolitischen Zielen der Bundesregierung.

Sowohl für den Güterverkehr als auch für den Personenverkehr in Deutschland und Europa sagen Prognosen einen kräftigen Anstieg voraus. Um den Verkehr auch in Zukunft bewältigen zu können, ist insbesondere Deutschland als europäisches Haupttransitland gefordert, die einzelnen Verkehrsträger noch besser zu vernetzen und auszulasten.

Die A 66 erhält ihre besondere Verkehrsbedeutung als Verbindung zwischen dem Rhein/Main-Gebiet und dem ostthessischen Oberzentrum Fulda. Darüber hinaus hat sie mit der Wiedervereinigung Deutschlands für die Anbindung Thüringens an die Ballungszentren im Südwesten große Bedeutung erlangt.



Mit der stetigen Zunahme des Ost-West Verkehrsaufkommens wurde die Schließung der noch bestehenden Lücken der A 66 in Frankfurt bis zur Osttangente/A 661 und nördlich von Schlüchtern bis zur A 7 bei Fulda unaufschiebbar.

Von der insgesamt zwischen Frankfurt und Fulda rund 90 km langen Verbindung sind seit 1994 rund 70 km unter Verkehr. Weitere 6 km und damit die Verbindung zwischen der B 27 und der A 7 konnten 2005 dem Verkehr übergeben werden. Die Fertigstellung des rund 85 Mio. Euro teuren und rund 8,5 km langen Teilstückes der A 66 zwischen den Anschlussstellen Schlüchtern-Nord und Neuhof-Süd ist ein weiterer wichtiger Meilenstein in dem Gesamtkonzept zum Lückenschluss der A 66.

Mit den beiden Tunnelabschnitten Neuhof im Osten und Riederwald im Westen wird die Autobahnverbindung zwischen Frankfurt und Fulda vollendet. In beiden Abschnitten ist die Projektentwicklung bereits weit fortgeschritten. In Neuhof sind die Bauarbeiten begonnen und werden konzentriert fortgesetzt. Für den Abschnitt Riederwald ist der Planfeststellungsbeschluss erlassen. Damit ist die Gesamtfertigstellung der Autobahn A 66 absehbar. Ich danke allen, die an der Planung und dem Bau des Autobahnabschnittes zwischen Schlüchtern-Nord und Neuhof-Süd beteiligt waren, für ihre erfolgreiche Arbeit. Den Benutzern der neuen Straße wünsche ich für die Zukunft eine allzeit gute und unfallfreie Fahrt.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'W. Tiefensee', written over a horizontal line.

Wolfgang Tiefensee
Bundesminister für Verkehr,
Bau- und Stadtentwicklung

Grußwort

des Hessischen Ministerpräsidenten
Roland Koch

Die Attraktivität der Region Osthessen als Standort für zukunftssträchtige Industrien und Arbeitsplätze hängt nicht zuletzt vom Anschluss an die Mobilitätsströme in Europa ab. Denn: Nur gut ausgebaute Straßen und Schienenverkehre sichern Wachstum und Wohlstand. Das Land Hessen erweitert deshalb gezielt die Verkehrsinfrastruktur Ost Hessens und baut die Verkehrswege und -angebote konsequent aus. Mit der Investition von – 85 Millionen Euro zur Fertigstellung des A 66-Teilstücks von der Anschlussstelle Schlüchtern-Nord bis zur Anschlussstelle Neuhof-Süd, wird dazu ein wichtiger Markstein gesetzt. Der Endausbau der A 66 Frankfurt – Fulda, als Lückenschluss zwischen dem Ballungsraum Rhein-Main und dem weiter aufstrebenden Oberzentrum Fulda. Die A 66 wird für neue, wirtschaftliche Impulse in der Region sorgen. Beispielhaft für eine solche Entwicklung steht der Landkreis Fulda, der nach der Wiedervereinigung seine zentrale Lage in Deutschland und Europa genutzt hat, eine erste Adresse für Unternehmen aller Art zu werden.

Nicht zu vergessen ist aber auch die wichtige raumordnerische und entwick-



lungsplanerische Bedeutung der Bundesautobahn A 66 für Osthessen.

Die Verkehrsverbindung stellt die Grundlage dar für die gegenseitige Funktionsergänzung zwischen den verdichteten und dünner besiedelten Gebieten der Region. Die heutige Bundesstraße 40 in der Region führt immer noch eng an einigen Ortslagen vorbei. Die damit verbundenen Lärm- und Abgasbelastungen sind für die Bevölkerung erheblich und stellen auch in den Gemeinden eine nicht zu unterschätzende Trennwirkung dar. Des Weiteren ist mit der hohen Auslastung der Straßen auch ein großes Sicherheitsrisiko verbunden.

Der Neubau der Autobahn 66 bedeutet hier also nicht nur die Chance, die Belastungen für die Bevölkerung auf ein verträgliches Maß zurückzuführen, sondern auch für die Gemeinden den Impuls, die Orts-

lagen wieder funktionsfähiger zu gestalten und im Zusammenspiel mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen eine Wohnumfeldverbesserung zu erreichen.

All die geschilderten Verbesserungen konnten nur durch die engagierte und kompetente Zusammenarbeit verschiedenster Institutionen und Firmen erzielt werden. Hierfür möchte ich mich bei allen Beteiligten bedanken.

Den Verkehrsteilnehmern wünsche ich eine allzeit gute Fahrt.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Roland Koch', written in a cursive style.

Roland Koch
Hessischer Ministerpräsident

Grußwort

des Präsidenten
der Hessischen Straßen- und Verkehrs-
verwaltung Wolfgang Scherz

Die Verkehrsfreigabe des 8,5 Kilometer langen Abschnittes der A 66 zwischen Schlüchtern und Neuhoef erhöht die Lebensqualität für die Bürgerinnen und Bürger im Landkreis Fulda. Über Jahrzehnte führte der ständig ansteigende Straßenverkehr direkt durch die Orte Kautz und Flieden. Die starke Verkehrsbelastung hatte schon vor der Grenzöffnung zu erheblichen Belastungen durch Lärm und Abgase geführt. Nach dem Mauerfall stiegen die Abgas- und Lärmemissionen weiter. War die A 66 ursprünglich zur besseren Erschließung von Osthessen geplant, so stellt sie heute eine der wichtigsten Ost-West-Achsen in Deutschland dar.

Dass wir diesen Abschnitt bereits heute feierlich einweihen können, ist vor allem einer intensiven Planungsarbeit und dem engagierten Arbeitseinsatz bei der anschließenden baulichen Umsetzung des Projektes zu verdanken. Der Straßenbau ist nur ein, wenn auch wichtiger Baustein bei der Gesamtbetrachtung zur Lösung zukünftiger Verkehrsprobleme.

Daher haben wir auch dafür gesorgt, dass die Auswirkungen eines solchen Bauwerkes auf Natur und Landschaft so gering wie



möglich geblieben sind. Die umfangreichen Ausgleichsmaßnahmen und zusätzliche Entwässerungsmaßnahmen mit speziellen Rückhaltebecken zeigen, dass wir diesen Auftrag sehr ernst genommen haben.

Doch die A 66 stellte nicht nur an den Naturschutz und den Landschaftsbau, sondern vor allem auch an die Bautechnik besondere Anforderungen. In fast allen Disziplinen des Bauwesens, wie Straßen- und Brückenbau, Eisenbahnbau, Leitungsbau und Ingenieurgeologie mussten besondere Leistungen erbracht und miteinander koordiniert werden. Nur so war es möglich, den neuen Abschnitt der A 66 zeitnah fertig zu stellen. Herausforderungen waren bei der baulichen Umsetzung die parallele Lage der Autobahn zur bestehenden Bahntrasse Frankfurt – Fulda, der Bau der Unterführung der Bahntrasse und die umfangreichen Hangsicherungen.

Mein Dank und meine Anerkennung gilt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Amtes für Straßen- und Verkehrswesen Fulda, die diese Maßnahme mit größtem Einsatz betreut haben, den beteiligten Firmen und Büros, die durch ihr Engagement maßgeblich zum Gelingen des Projektes beigetragen haben, und der Deutschen Bahn AG. Dank einer guten Kooperation konnte das Vorhaben unproblematisch abgewickelt werden. Erleichtert bin ich darüber, dass während der Bautätigkeiten keine wesentlichen Unfälle passiert sind.

Ich hoffe, dass sich die Wünsche, die wir alle mit der Fertigstellung dieses Teilstückes der A 66 verbinden, erfüllen. Allen Verkehrsteilnehmern wünsche ich eine gute und unfallfreie Fahrt.

Wolfgang Scherz

Wolfgang Scherz
Präsident der Hessischen
Straßen- und Verkehrsverwaltung

Grußwort

des Landrates des Landkreises Fulda
Bernd Woide

Im Landkreis Fulda entsteht ein Stück Zukunft. Mit Hochdruck wird an der Fertigstellung einer durchgehenden Autobahnverbindung ins Rhein-Main-Gebiet gearbeitet.

Nach der Übergabe des Streckenabschnitts Flieden-Neuhof fehlen nur noch wenige Kilometer, bis das wichtigste Verkehrsvorhaben in der Region seit vielen Jahren vollendet sein wird.

Diese Kilometer stellen die Planer und Straßenbauer noch einmal vor gewaltige Herausforderungen, müssen sie doch die Kerngemeinde von Neuhof durchqueren. Ein Ende ist aber absehbar, und ich bin sicher, dass sich die mit der Bauphase verbundenen Belastungen von Mensch und Umwelt in einem Zugewinn an Lebensqualität und wirtschaftlicher Prosperität auszahlen werden.

Lange Zeit hatte es den Anschein, als würde das Verkehrsprojekt nie zum Abschluss gebracht. Es gab viele Widerstände, gerade aus dem Bereich der Politik, zu überwinden. Auch war das Problem der Finanzierung zu klären.



Das gestiegene Verkehrsaufkommen in Folge der deutschen Wiedervereinigung führte jedoch allen Zweiflern die unumstößliche Notwendigkeit eines beschleunigten Weiterbaus der A 66 vor Augen. Die Region kann ihre Standortqualitäten nur dann richtig zum Tragen bringen, wenn die Lücke im Autobahnnetz geschlossen wird. In einer immer globalisierteren Welt sind wir auf schnelle und leistungsfähige Verkehrsverbindungen für den Austausch von Waren und Dienstleistungen angewiesen.

Ich danke allen Beteiligten, dass wir so weit gekommen sind und jetzt mit der Fertigstellung des Streckenabschnitts bis Neuhof-Süd auf die Zielgerade einbiegen können. Diese Zielgerade wird den betroffenen Bürgern Einiges abverlangen. Der Landkreis Fulda hat das ihm Mögliche

getan, um zu einem planmäßigen und zügigen Baufortschritt beizutragen.

Ich denke hier beispielsweise an die Bemühungen zum Bau der beiden Tangenten, den begleitenden Kreisstraßenbau oder die Finanzierung eines zweiten Technikers bei der Gemeinde Neuhof.

Gemeinsam dürfen wir uns auf Licht am Ende des Tunnels freuen, wenn das letzte Hindernis für eine engere Verknüpfung der Wirtschaftsräume Fulda und Rhein-Main beseitigt ist.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, which appears to be 'Bernd Woide'. The signature is written in a cursive, flowing style.

Bernd Woide
Landrat des Landkreises Fulda

Verkehrsbedeutung

Wer heute von Frankfurt nach Fulda über die A 66 und die B 40 fährt, bewegt sich in etwa auf der historischen Linienführung der Hohen Straße, einem von alters her bedeutenden Verkehrsweg in Hessen. Früher als Durchgangsstraße von Kriegsheeren, Postkutschen und Reisenden genutzt, entwickelte sie sich immer mehr zu einem Handelsweg für Kaufleute von und zur Messestadt Frankfurt. Dabei blieb die Verkehrsführung unter Ausnutzung der Wasserscheide Rhein – Weser bei Schlüchtern am Distelrasen über Jahrhunderte hinweg nahezu unverändert. Die geografischen Gegebenheiten zwangen auch die Eisenbahn, bei dem Bau ihrer Schienenwege im 19. Jahrhundert, dem Verlauf der alten Handelsstraße zu folgen. Die weitgehend parallele Trassierung der Verkehrswege Straße und Bahn ist bis heute erkennbar.

Infolge der zunehmenden Motorisierung und des beständig steigenden Verkehrsaufkommens erfolgte vor und nach dem Zweiten Weltkrieg der Ausbau der Verkehrsachse als B 40. Ab den 60er Jahren

ersetzte die Autobahn A 66, in Etappen von West nach Ost, die Bundesstraße und optimierte die Verbindung der Wirtschaftsregion Osthessen mit dem Ballungsraum Frankfurt/Main.

In dem fehlenden Abschnitt zwischen der Kreisgrenze Landkreis Fulda / Main-Kinzig-Kreis und der A 7 übernimmt noch immer die B 40 die Verbindungsfunktion als regional und überregional bedeutsamer Straßenzug.

Die Bundesstraße ist zwar gut ausgebaut, kommt aber bei Verkehrsmengen von bis zu 30.000 Kfz/Tag in Spitzenzeiten an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit.

Dies führt regelmäßig zu Verkehrsstaus und leider immer wieder zu schwersten Verkehrsunfällen. Für die durchgängig fertiggestellte A 66 sind Verkehrsmengen bis zu

35.000 Kfz/Tag prognostiziert.

Der Schwerverkehrsanteil auf der B40 liegt schon jetzt bei etwa 12,5 %.



Zukunftsorientierte Verkehrsplanungen

Büro Dipl.-Ing. Ulfert Hinz

Frankenring 16 30855 Langenhagen
GPS : 52° 26' 31" N - 09° 41' 03" E

Tel : 0511 / 78 52 92-2 [Fax : 0511 / 78 52 92-3] Mail: u-hinz@t-online.de; Internet: www.u-hinz.de

**Fundierte Planungen
für wirksames Handeln**

BÜRO FÜR BAUSTATIK Dipl.-Ing. Joachim Dietzel

Prüfingenieur für Baustatik, Fachrichtung Massiv- und Metallbau

Helenenstraße 8 · 98617 Meiningen
Tel.: 0 36 93 / 50 24 93
Funk: 01 51 / 19 10 88 01
Fax: 0 36 93 / 50 24 94
E-Mail: baustatik.dietzel@t-online.de

BRÜCKENBAU
WASSERBAU
GRUNDBAU
STAHLBAU



Santa Berger

»Auch in Deutschland brauchen Menschen Hilfe. Unterstützen Sie den BSK mit Ihrer Spende. Danke.«

Spenden: Bank für Sozialwirtschaft
BLZ 601 205 00 | Kto. 19 55



**Bundesverband
Selbsthilfe
Körperbehinderter e.V.**

Info: 0180 5000 314 (12 ct / min)

Spenden für Deutschland



Seit 1926 ist KIRCHNER mit modernsten Maschinen und hoch qualifizierten Mitarbeitern in allen Bereichen des Bauens aktiv.

Von der Projektplanung über Finanzierung und Bau bis hin zur Refinanzierung alles aus einer Hand.

Abgestimmt auf die individuellen Interessen der Investoren und Nutzer.

Mit der Innovationskraft und dem Know-how einer starken Unternehmensgruppe bauen wir aus guten Ideen tragfähige Lösungen.

**Termingenau
Qualitätsgerecht
Kostenoptimiert**

Verkehrswegebau
Hoch- und Ingenieurbau
Umwelttechnik
Baustoffproduktion
Projektentwicklung



ZUKUNFT BAUEN

HERMANN KIRCHNER
Bauunternehmung GmbH

Hermann-Kirchner-Str. 6
36251 Bad Hersfeld

Tel. +49 (0)6621 162-0
Fax +49 (0)6621 162-188
info.hkb@kirchner.de

www.kirchner.de

Planungsziele



Ortsdurchfahrt Flieden

Mit der Verkehrsfreigabe des rd. 8,5 km langen Streckenabschnitts zwischen den Anschlussstellen Schlüchtern-Nord und Neuhof-Süd gelingt ein wichtiger Fortschritt für den ersehnten Lückenschluss der A 66 im Landkreis Fulda. Damit geht nach



dem Abschnitt Eichenzell der zweite von insgesamt drei Bauabschnitten in Betrieb. Bis zur Fertigstellung der bereits begonnenen letzten 7 km, dem technisch anspruchsvollsten Teilstück mit einem Tunnel in Neuhof, werden sich die Verkehrs-

teilnehmer jedoch noch einige Jahre gedulden müssen.

Die A 66 erleichtert die Abwicklung des überregionalen Verkehrs, der seit der Wiedervereinigung stark zugenommen hat, deutlich und verbessert die Verkehrsverhältnisse für den Berufspendler- und Güterverkehr. Damit einher geht die Förderung der Standortbedingungen für die heimische Wirtschaft und für die touristische Erschließung der Urlaubs- und Ferienregion Rhön sowie der Stadt Fulda. Die weiträumige Verbindungsfunktion der Autobahn optimiert auch die verkehrliche Situation im nachgeordneten Netz spürbar.

Der zweistreifige Ausbau mit Standstreifen je Fahrtrichtung bewirkt eine deutliche Erhöhung der Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer und soll die traurige Entwicklung der Unfallbilanz von der B 40 stoppen. Mit der Verbesserung der Verkehrsqualität ist auch eine deutliche Verkürzung der Fahrzeiten verbunden.



Ortsdurchfahrt Kautz

Die Umfahrung der Ortslagen Kautz und Flieden im Zuge der A 66 entlastet die von Schadstoffen und Lärm betroffenen Anwohner der B 40 erheblich. Gleichzeitig wird der Rückbau der Bundesstraße Impulsgeber zur Umgestaltung und Aufwertung der Ortsdurchfahrten sein. Dies bewirkt eine deutliche Erhöhung der Wohnqualität.

Planungsgeschichte

Die ersten Überlegungen und Voruntersuchungen zum Ausbau der Strecke Hanau – Fulda als Autobahn reichen in die 60er Jahre zurück und bewirkten die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan.

Nach Vorliegen der landesplanerischen Stellungnahme in 1972 schloss das Verfahren zwei Jahre später mit der Linienbestimmung gemäß Fernstraßengesetz ab.

Obwohl der Bundesminister für Verkehr die Vorentwurfspläne für den Bereich Flieden 1986 genehmigte, kam es nicht zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens. Die Forderung nach einer erneuten Überprüfung der Verkehrswegebündelung von

geplanter Autobahn und vorgesehenem viergleisigem Ausbau der DB-Strecke brachte das Vorhaben zum Stocken. Erst als die Studie „Verkehrswirtschaftliche Untersuchung für die Autobahn A 66 Schlüchtern bis Fulda–Süd unter Berücksichtigung umweltfachlicher Belange“ den gewählten Trassenverlauf bis auf geringe Abweichungen empfahl, wurde 1992 das Raumordnungsverfahren mit Bürgerbeteiligung eingeleitet. Drei Jahre später bestätigte der Bundesminister für Verkehr die umweltschonende Linienführung.

Es folgte die Erstellung der Vorentwürfe und die Bearbeitung der Planfeststellungsunterlagen.

Für die Baurechtschaffung wurde der gesamte Lückenschluss von rd. 21 km zwischen der Kreisgrenze und der A 7 in fünf Planungsabschnitte unterteilt (1, 2.1, 2.2, 2.3 und 3). Die bauliche Realisierung erfolgt in drei Abschnitten.

Der gleichnamige Planungs- und Bauabschnitt 3 bei Eichenzell ist seit Dezember 2005 fertiggestellt und unter Verkehr.

Der heute zum Verkehr freigegebene Streckenabschnitt der A 66 umfasst die Planungsabschnitte 1 und 2.1. Nach der Einleitung getrennter Planfeststellungsverfahren starteten die Bauarbeiten zeitversetzt in den Jahren 2000 und 2002. Da der Abschnitt 1 keinen eigenen Verkehrswert besitzt, schien der Bau einer provisorischen Anbindung an die B 40 zunächst unausweichlich. Jedoch machte der zügige Planungs- und Baufortschritt für den an der Ortslage Neuhofer endenden Abschnitt 2.1 den aufwändigen und teuren Bau eines Provisoriums entbehrlich.

Im Jahre 2005 wurde für die Planungsabschnitte 2.2 und 2.3 die Planfeststellungsbeschlüsse erlassen und der Bau begonnen

Erst mit der Fertigstellung dieses dritten und bauzeitlich längsten Abschnitts schließt sich die A 66-Lücke im Landkreis Fulda vollends.



Beim ersten Spatenstich an der Gänse-
trift (von links):
Staatsekretär Siegfried Scheffler, Minister Dieter Posch, SPD-Landtagsabgeordnete Ilse Stiewitt, Landrat Fritz Kramer und Bürgermeister Winfried Kress

Projektbeschreibung

Der Verlauf der A 66-Trasse ist geprägt von der landesplanerischen Vorgabe, einen neuen Verkehrsweg mit der bestehenden Eisenbahnstrecke Gemünden – Flieden – Fulda zu bündeln. Mit Radien zwischen 900 und 2000 m ergibt sich dadurch eine sehr gestreckte Linienführung.

Ein größerer Abstand von den alten Bahndämmen wäre bautechnisch günstiger gewesen, wurde aber zur Verminderung des Eingriffs in Natur und Landschaft nicht weiter verfolgt.



Anschlussstelle Flieden

Der Streckenabschnitt knüpft unmittelbar an der Kreisgrenze Fulda/Main-Kinzig an die bestehende A 66 an und verläuft auf dem ersten Baukilometer parallel zur B 40. Nach Kreuzung der B 40 überquert er die DB Frankfurt-Fulda, die in diesem Bereich im Distelrasentunnel geführt wird. Die geringe Überdeckung erlaubte die Nutzung des darauf liegenden Baufeldes erst nach einer zeitintensiven Sanierung des Tunnels unter Eisenbahnbetrieb. Im weiteren Verlauf der Strecke wird das Kautzer Wasser, ein sensibler Gewässer-

grund, mittels einer Talbrücke überquert und die Eisenbahnstrecke Gemünden-Flieden im Bogen unterquert.

Hier bestand die besondere Problematik in dem geologisch interessanten jedoch schwierigen Baugrund, einem Rutschhang aus Tonen des Tertiär, der sogenannten Elmer Braunkohlenstufe. Als Ergebnis der erstellten Voruntersuchungen wurden in diesem Bereich aufwändige Hangsicherungsmaßnahmen erforderlich.

Bei Flieden wird an der K 90 eine nachträglich geforderte und ebenfalls planfestgestellte Anschlussstelle mit gebaut.

In enger Anlehnung an die Bahntrasse Fulda-Frankfurt wird Flieden östlich umfahren bevor die A 66 unmittelbar vor der Ortslage Neuhof an der Anschlussstelle Neuhof-Süd endet. Diese ist analog zu der in Flieden mit Parallelrampen und einem Anschlussrohr ausgebaut. Dort leitet der neue Kreisverkehrsplatz den Verkehr von der A 66 und der kürzlich fertiggestellten Südspange (L 3206) wieder auf die B 40 über.

Für die Überleitfunktion, in den nächsten Jahren, ist er teilweise zweistreifig und mit einer Lichtsignalanlage ausgerüstet. Sobald die A 66 bis zur A 7 durchgängig befahrbar ist wird der Kreisverkehrsplatz auf einen Fahrstreifen zurückgebaut.

Grunderwerb und Flurbereinigung

Unverzichtbare Voraussetzung für den Baubeginn ist die Bereitstellung von Grund und Boden. Zur rechtlichen Sicherung des Eingriffs in Grundstücke setzten deshalb frühzeitig die Grunderwerbsverhandlungen mit Eigentümern, Pächtern und sonstigen Berechtigten ein.

Für die notwendigen Maßnahmen zum Bau der A 66 wurden in sechs Gemarkungen der Gemeinden Flieden, Neuhof und Kalbach nahezu 60 ha landwirtschaftliche Nutzflächen erworben und annähernd 10 ha bauzeitlich in Anspruch genommen. Weiterer Bedarf bestand in der Größe des Trassenumfangs zur Erfüllung landschaftspflegerischer Auflagen. Für alle betroffenen Flächen bedurfte es der Zustimmung von mehr als 200 Beteiligten.

Die Nähe der Autobahn zu Wohngebieten und Einzelgehöften erforderte den Ankauf eines landwirtschaftlichen Betriebes und eines weiteren Wohnhauses zum Abriss. Die von einigen Landwirten im Planfeststellungsverfahren geltend gemachte Existenzgefährdung aufgrund des gravierenden Eingriffs in ihre Betriebsflächen konnten nach gutachterlicher Überprüfung ausgeräumt werden.

Durch eingehende Verhandlungen wurde die Rücknahme einer Privatklage vor der Einleitung eines Gerichtsverfahrens erreicht.

Die weitere Nutzung an- und durchschnittlicher Grundstücke sowie die Verwertung unwirtschaftlicher Restflächen war aus betriebswirtschaftlicher Sicht vielfach nicht mehr vertretbar. Ebenso erforderte die erschwerte oder verschlechterte Erreichbarkeit der Grundstücke, u.a. durch die

Unterbrechung von Wirtschaftswegen, eine Neuordnung des Wege- und Gewässernetzes.

Zur Minderung dieser und weiterer Nachteile für die allgemeine Landeskultur trug die Durchführung mehrerer Flurbereinigungsverfahren nach § 87 Flurbereinigungs-gesetz bei.

Gleichzeitig wurde der Landverlust auf einen größeren Kreis von Eigentümern und Bewirtschaftern verteilt und der Wunsch der Betroffenen nach Ersatzland erfüllt.

Insgesamt konnte den betriebswirtschaftlichen Interessen der beteiligten Grundstückseigentümer in angemessener Form Rechnung getragen und für die entstandenen Probleme weitgehend einvernehmlich eine Lösung gefunden werden.

Die zeitnahe Bereitstellung der Bedarfslächen entsprechend dem Baufortschritt war nicht zuletzt auch wegen der kooperativen Gesprächsbereitschaft der Betroffenen stets gewährleistet.

Übersichtslageplan



Anschlussstelle Schlüchtern-Nord



DB-Überführung beim Thomashof

Legende:



A 66



DB



B 40



Anschlussstelle Neuhof-Süd



Blick von AS Neuhof-Süd Richtung AS Flieden



T+R-Anlage
Schlüchtern-Nord
Bau ab 2008



Ausgleichs-
und Ersatzflächen

Ingenieurbauwerke und Bauablauf

Unmittelbar nach dem Spatenstich am 05.11. 2000 wurde mit den Arbeiten im Abschnitt Flieden begonnen. Vor dem eigentlichen Straßenbau mussten Baustraßen angelegt, Gehölze gerodet, 14 Brücken- und Ingenieurbauwerke errichtet und eine aufwändige Sicherung des Rutschhanges an der Gänsetrift vorgenommen werden.

Hier wurden auf einer Länge von 600 m zweireihig Großbohrpfähle von bis zu 22 m Tiefe mit entsprechenden Kopfpolstereinbauten sowie überschnittenen Stützscheiben und Spundwänden schwimmend gegründet. Eventuelle Bewegungen im Untergrund werden nach wie vor durch regelmäßige geotechnische Messungen mittels Vertikalsonden überwacht.



Bauarbeiten im Bereich der aufwendigen Hangsicherung, im Hintergrund die DB-Überführung

Die Kosten für die gesamten Hangsicherungsmaßnahmen belaufen sich auf rd. 7 Mio. €.

Eine weitere Herausforderung bestand darin, im Rutschhanggelände die Überführung der Bahnstrecke Gemünden – Flieden unter Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs zu bauen. Das Kreuzungsbauwerk wurde als vierfeldrige Betonkonstruktion mit 140 m Länge, für jede Fahrtrichtung getrennt, außerhalb des Gleiskörpers hergestellt und nach dem Entfernen von Hilfsbrücken in Sperrpausen eingeschoben.

Eine Besonderheit stellt das Überführungsbauwerk der verlegten B 40 dar.



Bauarbeiten am Kreuzungsbauwerk A66 / DB Gemünden-Flieden

Die beiden Straßenachsen kreuzen hier in einem flachen, statisch ungünstigen Winkel. Zudem mündet die K 86 in Richtung Magdlos unmittelbar nach dem nördlichen Widerlager ein, was eine Aufweitung der Fahrspuren auf der Brückenplatte bedingt. Ungünstig kommt hinzu, dass die im Bau befindliche zweite Röhre des Distelrasentunnels im Brückenbereich die Autobahntrasse unterfährt. Während des Tunnelvortriebs ist für die Widerlager und die mittige Stützscheibe mit Setzungen zu rechnen. Als Zwischenlösung wurden deshalb stellenweise Ausgleichsbleche eingebaut, die dem Setzungsverlauf folgend wieder entfernt werden können.

Beachtung verdient die Anschlussstelle Neuhof-Süd als vorläufiges Ende des jetzt fertig gestellten Abschnitts.

Ein Bauwerk überführt hier die DB-Strecke Fulda-Frankfurt sowie die A 66 im Bereich der Zu- und Abfahrtsrampen. In der Verlängerung des Zubringers überquert die Fliedetalbrücke die K 80 sowie einen



Bauarbeiten an der Anschlussstelle Neuhof-Süd / L 3206 und Fliedetalbrücke

Wirtschaftsweg und verbindet die neue Südspange mit der Anschlussstelle.

Neben der Errichtung von Bauwerken wurden u. a. im Bereich des Hermannswassers bei Rückers und an der Anschlussstelle Flieden zum aktiven Schutz

von Wohngebieten, Lärmschutzwände errichtet sowie Lärmschutzwälle aufgeschüttet.

Nach Fertigstellung der Ingenieurbauwerke begann im Sommer 2004 der Erd- und Deckenbau mit den entsprechenden Entwässerungsanlagen.



Competence. Service. Solutions.

BAB A 66 Frankfurt/Main - Fulda

Ausführungsplanung Straße, Abschnitt 2.1
Bodenmanagement Erdmassen, Abschnitt 1-3

Pöyry Infra GmbH, Rangstraße 9, 36037 Fulda, Tel. 0661 / 97 47-0, Fax 0661 / 97 47-39, www.infra.poyry.de, www.poyry.com



Lärmschutz am Anschluß Flieden



Erd- und Deckenbau mit Brücke und Lärmschutz bei Rückers

Insgesamt sind Bodenbewegungen in einer Größenordnung von 1.500.000 m³ durchgeführt worden. Dabei fand der einbaufähige Boden aus den Einschnittsbereichen in den Dammschüttungen Verwendung, während die Überschussmassen

auf unmittelbar an die Trasse angrenzenden Flächen verbleiben.

Der Straßenaufbau für die beiden 10,50 m breiten Fahrbahnen besteht über dem tragfähig hergestellten Unterbau aus einer 34 cm starken Frostschutzschicht mit ei-

ner darüber liegenden hydraulisch gebundenen Tragschicht von 15 cm und einer bituminösen Tragschicht von 14 cm. Die Binderschicht mit 8,5 cm und die Deckschicht aus Splittmastixasphalt mit 3,5 cm Stärke bilden den Abschluss der fertigen Fahrbahn.

Rund 42 km Entwässerungs- und Sickerleitungen führen das anfallende Oberflächenwasser teilweise über Regenrückhaltebecken den vorhandenen Gewässern zu.

Zur Stabilisierung einzelner Dämme und Einschnittsböschungen waren zusätzliche Maßnahmen in Form von Bodenaustausch, Sickerstützscheiben, Veränderung der Böschungsneigung oder das Abfangen und Ableiten des Schichtenwassers notwendig.

Die stetige Nähe zu der Bahnlinie und die streckenweise schwierigen Untergrundverhältnisse erforderten und erfordern auch künftig in erheblichem Umfang Beweis- und Beobachtungsmessungen. Die hohen Sicherheitsanforderungen des Bahnbetriebs lassen selbst minimale Veränderungen im Bereich der Gleise nicht zu. Als relevante Verformungen auftraten, mussten zusätzliche Sicherungsmaßnahmen in Abstimmung mit der DB AG ergriffen werden.

So wurden beispielsweise fünf Beobachtungspfeiler für die künftige Lage- und Höhenüberwachung des Rutschhanggebietes Gänsetrift angelegt.



Beratung - Projektmanagement - Planung

Unser Kompetenzteam Geotechnik - Partner für Ihren Projekterfolg

- Geotechnische Erkundung
- Gründungsberatung
- Planung, Erdbau, Ausschreibung
- Sicherung von Rutschungen/Hängen
- Standsicherheitsuntersuchungen
- Entwässerungsplanung
- Verformungs-/Setzungsprognosen
- Fachbauleitung

Internet: www.arcadis.de
 E-Mail: info@arcadis.de
 .. freecall 0 800/12 38 80

 **ARCADIS**
 Infrastruktur, Umwelt, Bauwerke

Abfall

Energie

Hydroinformatik

Ingenieurbau

Umwelt

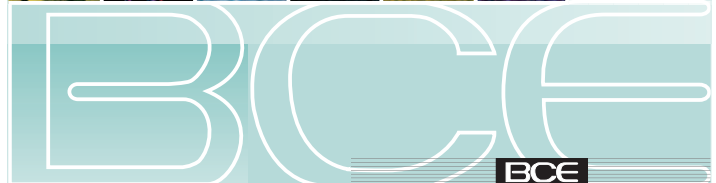
Wasser

Björnsen Beratende Ingenieure Erfurt GmbH
 Brühler Herrenberg 2a
 99092 Erfurt
 Tel. 0361 22490
 Fax 0361 224911

Wir sind eine unabhängige Beratende
 Ingenieurgesellschaft.

Beratung, Planung, Gutachten und
 Projektsteuerung sind unsere Leistungen.

Bitte wenden Sie sich an uns in allen Fragen
 zu Wasser, Umwelt und Bau.



www.bjoernsen.de | bce-erfurt@bjoernsen.de

BCE
 BJÖRNSEN BERATENDE INGENIEURE

MT
 GmbH



Informationssysteme für **Verkehr** und **Technik**
 Auf der Morgenweide 46 • 55276 Oppenheim

Dienstleistung und Software für Straße und Verkehr

- Straßeninformationsbanken
- Straßendatenerfassung
- Straßenzustandserfassung und -bewertung
- Straßenerhaltungsmanagement
- Ermittlung des Anlagevermögens Straße für die DOPPIK
- Kommunale Straßenmanagementsysteme
- Softwareentwicklung

 (0 61 33) 50 912-0

www.ivt-oppenheim.de



Das Kaliwerk Neuhof-Ellers besteht seit 100 Jahren und gehört heute mit ca. 700 Mitarbeitern zu den bedeutendsten industriellen Arbeitgebern in der Region.

Rund 4 Millionen Tonnen Rohsalz pro Jahr werden in Neuhof gefördert und zu kali- und magnesiumhaltigen Düngemitteln verarbeitet.

Als wichtiger Wirtschaftsfaktor in der Region ist das Werk ein begehrter Ausbildungsbetrieb, in dem zurzeit rund 50 junge Menschen solide Grundlagen für eine gute berufliche Perspektive erwerben.



K+S KALI GmbH · Werk Neuhof-Ellers
 Am Kaliwerk 6 · 36119 Neuhof · www.kali-gmbh.com

Umweltverträglichkeit und Naturschutz

Auf der Suche nach einer umweltverträglichen Lösung wurden bei der Linienfindung für die A 66 verschiedene Varianten gegenübergestellt. Mit der Entscheidung für die Bündelung der A 66 und der bestehenden Bahntrasse konnten schließlich alle gesetzlichen Anforderungen optimal erfüllt werden. Die Neuzerschneidung von Naturräumen wurde vermieden und das „Schutzgut“ Mensch durch Abrücken von den Ortslagen Kautz und Flieden berücksichtigt.

Im Rahmen der umfangreichen Abstimmungsprozesse bei der Planung wurde das vorgeschriebene Einvernehmen mit der

Naturschutzbehörde hergestellt und die Verständigung mit den rechtlich anerkannten Naturschutzverbänden erreicht. Dies war umso wichtiger, da Beeinträchtigungen des Naturraumes, insbesondere bei zahlreichen Gewässerquerungen, zwar minimiert werden können, aber nicht in vollem Umfang vermeidbar sind.

Bei Eingriffen in Natur und Landschaft fordert der Gesetzgeber die Durchführung von Kompensationsmaßnahmen zur Aufwertung in anderen Bereichen. Daraus resultiert über den erheblichen Flächenverbrauch für den Bau der A 66 hinaus eine

zusätzliche Belastung für die Landwirtschaft.

Unter gleichwertiger Berücksichtigung der unterschiedlichen Interessen stellt die Funktionserfüllung der Kompensationsmaßnahmen auf möglichst geringer Flächengröße unter Schonung der für die Landwirtschaft hochwertigen Bereiche ein vorrangiges Ziel dar.

In enger partnerschaftlicher Zusammenarbeit zwischen den Naturschutzverwaltungen des Landkreises Fulda und des Regierungspräsidiums Kassel wurde ein beispielgebendes Kompensationskon-



Frühes Entwicklungsstadium umgesetzter Kompensationsflächen am Aschenbach

zept mit besonders hohem Aufwertungspotential entwickelt.

Eckpunkte dieses Konzepts bildet die Planung zusammenhängender Flächen und die Herstellung von Vernetzungsfunktionen in Auenbereichen unter Einbindung bereits vorhandener für den Naturschutz wertvoller Flächen.

Die Kompensationsmaßnahmen dieses Biotopverbundes konzentrieren sich auf die Fliede bei Schweben und den Aschenbach als deren Zufluss. Ebenso einbezogen wurde das Entsiegelungspotential der B 40 mit einer streckenweisen Reduzierung der Fahrbahnbreite um 4 m.

Die zum Zeitpunkt der Planung überwiegend als Grünland genutzten Kompensationsflächen werden aus der landwirtschaftlichen Nutzung genommen und der freien Entwicklung (Sukzession) überlassen. Über die verschiedenen Entwicklungsstadien werden schließlich Auwä-

der entstehen. Flankierend erfolgt die Renaturierung naturferner Kleinförste sowie Gehölzpflanzungen. Zusätzlich wird am Gewässerlauf der Fliede ein Altarm geflutet.

Das angewandte Kompensationskonzept ist aufgrund des äußerst sparsamen Flächenverbrauchs und den Verzicht auf

Herstellungs- und Pflegemaßnahmen auch wirtschaftlich.

Bemerkenswert ist, dass Eingriffsfläche und Ausgleich im Verhältnis 1:1 stehen. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt behutsam und schrittweise mit Rücksicht auf die Interessen der betroffenen Landwirte und soll im Jahr 2008 abgeschlossen sein.



Natürliche Entwicklung der Kompensationsflächen am Aschenbach bei Schweben



BfWT Schott & Schwalm GbR Büro für Wasserwirtschaft und Tiefbau 	
WASSER • ABWASSER • GEWÄSSER • STRASSENBAU	
Geschäftssitz Hünfeld: Hans - Ullrich Schott Unterm Kirschberg 1 36088 Hünfeld Tel.: 0 66 52 - 91 98 96 Fax: 0 66 52 - 91 98 97	Büro Grebenau: Dipl. Ing. (FH) Rüdiger Schwalm Alter Weg 9 36323 Grebenau Tel.: 0 66 46 - 474 Fax: 0 66 46 - 91 90 15
e-mail: bfwt.gbr@t-online.de	homepage: www.bfwt-gbr.de
<ul style="list-style-type: none">▶ Studien und Planungen▶ Bauüberwachung	<ul style="list-style-type: none">▶ Kanalsanierungsberatung▶ Projektsteuerung

Straßenausstattung

Schutzeinrichtung:

Im Mittelstreifenbereich der Fahrbahn sind durchweg extrem stabile Schutzrichtungen aus Stahl dem System „SUPER-RAIL“ installiert. Mit dem ausgeführten Bauformen wird das Risiko eines Durchbruchs bei einem Unfall gemindert und über den bisher üblichen Standard an Bundesautobahnen hinaus ein Höchstmaß an Verkehrssicherheit gewährleistet. Die Schutzrichtungssysteme in den Seiten- und Randbereichen sowie an den Anschlussstellen sind entsprechend den jeweiligen Erfordernissen aus Stahl oder Beton gefertigt. Beidseitig der A 66 errichtete Zäune dienen als Verbisschutz für die Bepflanzung der Nebenanlagen und verhindern den Zutritt von Wild auf die Fahrbahn.



Mittrennung der Fahrbahn durch das System SUPER-RAIL

Fahrbahnmarkierung:

Die Markierung der Fahrbahnen wurde nach dem neuesten technischen Stand mittels einer Spezialfolie hergestellt, die auch bei hohen Verkehrsbelastungen ihre hervorragenden verkehrstechnischen Eigenschaften bewahrt. Die mit der Fahrbahnoberfläche dauerhaft verbundene Folie, das so genannte „Bitumen-PLUS-Verfahren“ erleichtert dem Verkehrsteilnehmer aufgrund ihrer optisch klaren

Erkennbarkeit vor allem nachts und bei widrigen Witterungsbedingungen die Orientierung. Im Bereich der Auf- und Abfahrten wurde der Markierungsstoff strukturiert auf der Fahrbahn als so genannte „Agglomeratmarkierungen“ aufgebracht. Er zeichnet sich durch eine verhältnismäßig raue Oberflächenstruktur aus und bleibt ebenfalls bei ungünstigen Sichtverhältnissen gut erkennbar.



Fahrbahnmarkierung

Beschilderung / Wegweisung:

Die Planung der wegweisenden Beschilderung erfolgte in Abstimmung mit der Verkehrszentrale Hessen, der Polizei sowie in enger Zusammenarbeit mit den angrenzenden Kommunen. Unter dem Aspekt größtmöglicher Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer sind die zahlreichen Wegweiser und Verkehrszeichen mit einer speziellen Beschilderungsfolie hergestellt, die aufgrund eingelassener Mikroglasskugeln überaus hohe lichttechnische Eigenschaften aufweist und somit für die Autofahrer gerade bei Dunkelheit gut erkennbar ist.

Insgesamt spiegelt sich bei allen Elementen der Straßenausstattung der hohe sicherheitstechnische Standard der neugebauten A 66 wieder.



Beschilderung / Wegweisung

Wenn's um Immobilien geht ...

IMMOBILIEN
GEWERBE
WOHNEN
VERKAUF
VERMIETUNG



Von-Schildeck-Straße 12-14
36043 Fulda
Tel.: 0661-25037-0
Fax: 0661-25037-29
info@sticherling-immobilien.de
www.sticherling-immobilien.de



STICHERLING
IMMOBILIEN



Gemeinde
Flieden



**Der attraktive Standort
zum Wohnen und Arbeiten**

in verkehrsgünstiger Lage
im Herzen Deutschlands – **direkt an der A66**

Fragen Sie uns nach günstigen Bauplätzen und Gewerbeflächen,
u.a. im neuen Gewerbegebiet Flieden-Mitte unmittelbar am
Autobahnanschluss Flieden.

Tel. 06655/796-201, Fax 06655/796-353, E-Mail: flieden@a.pohl.de

Projekt-Daten / Ansprechpartner

Kostenträger:

Bundesrepublik Deutschland

Chronologie:

Voruntersuchung der Strecke	
Gelnhausen – Fulda (A7):	Ende der 60iger Jahre
Abschluss Raumordnungsverfahren:	1994
Linienbestimmung:	1995
Vorentwurf (Genehmigung):	1996
Planfeststellungsverfahren:	1996 – 1998
Planfeststellungsbeschluss:	11. Dezember 1998
Baubeginn – 1. Spatenstich:	03. November 2000
Verkehrsfreigabe:	12. Oktober 2007

Baulänge:

BAB A66 mit Anschlüssen:	11.230 m
Wirtschaftswege:	10.500 m

Wesentliche Bauleistungen:

Ingenieurbauwerke:	
■ Brücken:	14
■ Lärmschutzwände:	450 m
■ Hangsicherungen einschl. Stützscheiben:	2.010 m
Bodenbewegungen innerhalb der Baustelle.:	1,5 Mio m ³
Frostschutzmaterial:	84.200 m ³
hydraul. gebundene Tragschicht	216.000 m ²
Asphalt (Deck- und Tragschicht)	219.800 m ²
Fahrbahnmarkierungen:	49.000 m
Schutzeinrichtungen:	
■ SUPER-RAIL	12.350 m
■ Schutzplanken in den Seitenbereichen	10.800 m
■ Betongleitwände	450 m
■ Schutzzäune	17.000 m
Entwässerungsleitungen:	13.200 m
Sickerleitungen:	28.430 m

Kosten:

Erd- und Deckenbau einschl.	
AS Neuhof/Süd und AS Flieden:	28,00 Mio €
Brücken	38,50 Mio €
Hangsicherungen einschl. Sicherung DB-Bereich	7,00 Mio €
Straßenausstattung	5,50 Mio €

Baukosten:

Ausgleichsmaßnahmen, Grunderwerb,	79,00 Mio €
Entschädigung und Flurbereinigung	6,00 Mio €

Gesamtkosten:

85,00 Mio €

Amt für Straßen- und Verkehrswesen Fulda

Amtsleiter: Ulrich Hansel

Schillerstraße 8, 36043 Fulda

Telefon: 0661 / 60 05 - 0, Telefax: 0661 / 60 05 - 1 04

E-Mail: post.asv-fulda@hsvv.hessen.de

Über uns:

Das Amt für Straßen- und Verkehrswesen Fulda ist eines von 12 Ämtern in Hessen.

Die 204 Beschäftigten und 12 Auszubildenden in unserem Amt und auf den drei zugehörigen Straßenmeistereien sind zuständig für das klassifizierte Straßennetz im Landkreis Fulda.

Betreut werden 200 km Bundesstraßen, 480 km Landesstraßen und 410 km Kreisstraßen.

Zur Betreuung des 1.090 km langen Straßennetzes sind in den 3 Straßenmeistereien insgesamt 85 Mitarbeiter und 6 Auszubildende beschäftigt.

Branchenverzeichnis

Liebe Leser! Hier finden sie eine wertvolle Einkaufshilfe, einen Querschnitt leistungsfähiger Betriebe aus Handel, Gewerbe und Industrie, alphabetisch geordnet. Alle diese Betriebe haben die kostenlose Verteilung Ihrer Broschüre ermöglicht.

	Seite
Baustatik	5
Bauunternehmen	5, U 4
Gewerbegebiet	19
Gewerbegrundstücke	19

	Seite
Immobilien	19
Ingenieurbüros	5, 15, 17
Kali	15
Planungen	5, 13, 15

	Seite
Projektmanagement	13, 15
Siedlungswasserwirtschaft	17
Vermessungsbüros	15

U= Umschlagseite



IMPRESSUM

Herausgegeben in Zusammenarbeit mit der Trägerschaft. Änderungswünsche, Anregungen und Ergänzungen für die nächste Auflage dieser Broschüre nimmt die Verwaltung oder das zuständige Amt entgegen. Titel, Umschlaggestaltung sowie Art und Anordnung des

Inhalts sind zugunsten des jeweiligen Inhabers dieser Rechte urheberrechtlich geschützt. Nachdruck und Übersetzungen sind – auch auszugsweise – nicht gestattet. Nachdruck oder Reproduktion, gleich welcher Art, ob Fotokopie, Mikrofilm, Datenerfassung, Datenträger oder Online nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

36037072/1. Auflage/2007



WEKA info verlag gmbh

Lechstraße 2
D-86415 Mering

Telefon +49 (0) 82 33 / 384-0

Telefax +49 (0) 82 33 / 384-1 03

info@weka-info.de • www.weka-info.de

Bauen gestaltet die Welt von morgen.



*Die Summe
aller Teile
führt zum
Erfolg*

Seit über drei Jahrzehnten erfüllt die Bickhardt Bau Aktiengesellschaft diese verantwortungsvolle Aufgabe und schafft Bauwerke von hoher Qualität.

Als ein führendes Unternehmen der deutschen Bauindustrie genießt sie bei ihren Auftraggebern volles Vertrauen und bei Partnern hohe Anerkennung.

Die Bickhardt Bau Aktiengesellschaft bietet ihren Kunden ein komplexes Leistungsspektrum von der Planung bis zur kompletten Fertigstellung eines Bauwerkes. Kreativität und innovative Entwicklungen sichern in allen Phasen der Leistungserstellung den Erfolg.

Die Unternehmensphilosophie der Bickhardt Bau Aktiengesellschaft und ihre Organisationsstruktur fördern eigenverantwortliches Handeln. Aufgabenorientierte Teams erbringen ihre Leistungen mit hoher Flexibilität und Effektivität.

Die zielgerichtete Führung des Unternehmens, Kompetenz und Erfahrung aller Mitarbeiter und die leistungsstarke Auslegung des Maschinenparks ermöglichen die Durchführung auch größter Bauvorhaben.

Fliedetalbrücke bei Neuhof

Neubau an der A66 im Zuge des Neubaus der Südspange Neuhof/Kalbach

Siebenfelderbrücke

Länge:
220 Meter

Stützweite pro Feld:
30 Meter

Bauzeit:
16 Monate

Fertigstellung:
Ende Juli 2007

Freigabe für den Verkehr im
Zuge der Verkehrsübergabe
der A66 im Herbst 2007



**bickhardt bau
aktiengesellschaft**

Industriestraße 9
36275 Kirchheim
Telefon: (06625) 88-0
Telefax: (06625) 88-111
www.bickhardt-bau.de
info@bickhardt-bau.de