

Das STORZ-Magazin für unsere Geschäftspartner und STORZ-Interessierte!



Tunnel Wagershausen

## Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter,

wirft man den Blick auf das Jahr 2021, dann fällt es schwer, bei der Vielzahl von Ereignissen den Überblick zu behalten: der Sturm aufs Kapitol in Washington D.C. zum Anfang des Jahres, Extremwetter mit Schnee und Eis in Mitteleuropa, die Blockade des Suezkanals durch einen einzelnen Frachter, der in der Folge den globalen Warenverkehr lahmlegte, die Hochwasser-Katastrophe im Westen Deutschlands mit einem unglaublichen Ausmaß an Zerstörung, ein UN-Bericht und Waldbrände, welche beide die Klimakrise verdeutlichten, Wahlkampf in Deutschland, Milliardäre im All und vieles mehr.

Zudem hat das Coronavirus auch in 2021 unseren Alltag und das Wirtschaftsgeschehen geprägt. Ein rückläufiges Marktvolumen der öffentlichen Hand, insbesondere bedingt durch die neugegründete Autobahn GmbH, sowie eine geringere Investitionstätigkeit der Kommunen waren im Straßenbau zu verzeichnen. Und die so wichtigen sozialen Kontakte innerhalb des Unternehmens mussten wir auf ein Minimum reduzieren. Die Pandemie hat uns abermals vor Augen geführt, welchen Stellenwert persönliche Begegnungen haben. Tagungen konnten nicht stattfinden, das beliebte Sommerfest und unsere traditionelle

Weihnachtsfeier mussten wir absagen. Ein hoher Preis. Kurz vor Jahresende konnten wir jedoch glücklicherweise noch die Ehrung langjähriger Mitarbeiter durchführen, die auf viele Jahrzehnte engagierter und erfolgreicher Tätigkeit in den verschiedensten Funktionen bei Storz zurückblicken. Ist doch die persönliche Ehrung und Würdigung langjähriger Mitarbeiter ein wichtiger Bestandteil unserer Firmenkultur.

Trotz erschwelter Bedingungen freuen wir uns über ein gutes Geschäftsjahr. Unser allerherzlichster Dank gilt an dieser Stelle unseren 800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, welche die Unternehmensgruppe STORZ tatkräftig, mit großem Engagement, Loyalität und Zusammenhalt durch dieses wiederum außerordentliche Jahr begleitet haben. Ebenso gilt unser Dank unseren Kunden und Lieferanten für den gemeinsamen Weg und das entgegengebrachte Vertrauen in diesen herausfordernden Zeiten.

Mehrere hundert komplexe Bauprojekte wurden in 2021 abgewickelt und die Erwartungen unserer Kundschaft erfüllt. Bei der Lektüre dieses Newsletters können Sie wiederum feststellen, mit welcher Leidenschaft unsere Kolleginnen und Kollegen von STORZ und von Schöppler Bauprojekte umsetzen und welche Kompetenz und Qualität beide Unternehmen in der

Abwicklung vieler interessanter und komplexer Bauprojekte haben – vom Flächengeschäft bis zu den Großprojekten.

Mit dieser für 2021 letzten Ausgabe unseres STORZ-Newsletters wünschen wir Ihnen eine anregende Lektüre, gute Unterhaltung und interessante Informationen über die vielfältigen Tätigkeiten der Unternehmensgruppe STORZ.

Wir wünschen Ihnen und Ihren Angehörigen von Herzen ein frohes, gesegnetes Weihnachtsfest und ein erfolgreiches Neues Jahr. Gesundheit, Glück und Zufriedenheit mögen Sie durch das Jahr 2022 begleiten.

Mit herzlichen Grüßen Ihre  
Susanne Gröfin Kesselstatt  
Georg Graf Kesselstatt  
Markus Elsen

## HIGHLIGHTS

- +** **B492 bei Allmendingen:**  
Sanieren – mit Wasserhöchstdruck  
und im Hundegang Seite 2
- +** **B33 Bauabschnitte C und D:**  
Wie man einen „Bodensee“  
trockenlegt Seite 10
- +** **Umgestaltung Ortsmitte Bubsheim:**  
Neue „Gute Stube“ zu Füßen  
des Heiligen Jakob Seite 18





B492 bei Allmendingen:

## Sanieren – mit Wasserhöchstdruck und im Hundegang



Zu Füßen des Schwenk-Zementwerkes in Allmendingen saniert STORZ-Bauwerkinstandsetzung die Brücke über den Fuß- und Radweg.

Eigentlich kommen Sie aus geographisch weit entfernten Bereichen des Unternehmens: Die Storzianer von der in Titisee-Neustadt beheimateten Bauwerkinstandsetzung hatten den weitesten Weg, die Kollegen der zwei Asphaltkolonnen aus der Niederlassung Sigmaringen legten deutlich weniger Kilometer zurück. Sie alle trafen sich in Allmendingen zu Füßen des dortigen großen Schwenk-Zementwerks. Hier sanierten die einen die relativ kleine, aber trotzdem außerordentlich stark befahrene Brücke an der Werkszufahrt. Die anderen sorgten auf 2,5 km der B492 für neue Fahrbahndecken.

Beim Besuch Mitte Oktober kann sich BWI-Vorarbeiter Heiko Buchmüller fast über ein „Bergfest“ freuen: Die Instandsetzungsarbeiten an der Bundesstraßen-Brücke über den Fuß- und Radweg bei Allmendingen sind zur Hälfte erledigt. Er und seine Kollegen konnten unter der Bauleitung von BWI-Bereichsleiter Bernd Weimer deutlich früher beginnen als die Asphaltbauer. Buchmüller zeigt zufrieden auf die Kappen an der Ostseite des Bauwerks: „Unser erster Bauabschnitt ist fertiggestellt, den Verkehr konnten wir schon auf die Westseite verlegen.“

Wenn er von Verkehr spricht, dann meint er viele hundert LKW, die täglich das Zementwerk ansteuern. Diese Brücke ist ein Nadelöhr. Entsprechend strapaziert wurde sie in den vergangenen Jahrzehnten; Tausalze haben ihr ziemlich zugesetzt. An ihrer Westseite warten die Baugerüste des zweiten Bauabschnitts noch auf die Sanierungsmannschaft. Diese muss sich erst einmal um den Unterbau der Brücke kümmern.

Hier haben die Betonsanierer reichlich zu tun. Mit Höchstdruckwasserstrahl haben sie an der Überbauunterseite und an den Widerlagern den schadhaften Beton bis auf die Bewehrungen abgetragen. „Ein schonendes und modernes Verfahren“, sagt Buchmüller. Jetzt werde Reparaturmörtel aufgespritzt. Dann folge die Sanierung der Westseite.

Inzwischen ist auch Stefan Jeske eingetroffen. Der Jungbauleiter und Abrechner führt über die Asphaltbaustelle, die sich sogleich an das Bauwerk anschließt. Auch hier sind die Arbeiten in zwei Abschnitte eingeteilt. Die Bauleitung liegt bei Kai Linder. Es sind gleich zwei Asphaltkolonnen im Einsatz, geführt von den Polierern Ferdinand Waldruff und Maurice Schlegel. Die beiden sind guter Dinge, denn die Arbeiten gehen zügig voran. „Wir asphaltieren jeweils ca. 1,2 km der B492 nördlich und südlich der Brücke, über welche die Zufahrt zum Zementwerk führt, sowie die Deckschicht auf dem Brückenbauwerk“, erläutert Schlegel.



Hunderte von LKW überfahren täglich dieses Bauwerk, über das die Zufahrt zum Zementwerk verläuft.



Die mit Höchstdruckwasserstrahl freigelegten Bereiche werden mit Reparaturmörtel saniert.



BWI-Vorarbeiter Heiko Buchmüller (r.), Jungbauleiter und Abrechner Stefan Jeske.

„Diese Fahrbahndecken erneuern wir mit 6 cm Binder- und später mit 4 cm Deckschicht und zwar in beiden Arbeitsgängen jeweils heiß an heiß.“

Zwei Asphaltfertiger fahren versetzt hintereinander und bringen an diesem Tag die Binderschicht auf, gesteuert von Waldemar Heckmann und Sorin-Cosmin Socol. „Heiß an heiß ist ein qualitätssteigerndes Verfahren des Asphalteinbaus“, erklärt Jeske. „Damit gewährleisten wir einen nahezu nahtfreien Einbau der Deckschicht und erhöhen Qualität und Langlebigkeit der Fahrbahn.“ Begleitet werden die Maschinen von den Facharbeitern Ioan György, Ralf Schreiber, Udo Wolf und Fachwerker Sebabe Asmiou. Den Beschicker steuert Joachim Huber.

Drei Walzen sorgen in Sichtweite hinter den Fertigern für die Verdichtung der Asphalttschicht. Alle sind sie mit Glattmantelbandagen ausgerüstet. Doch während die beiden vorderen – gesteuert von Julian Lange und Diego Mazza – sich für den Laien „normal“ vor- und zurückbewegen, laufen die Walzenkörper der dritten merkwürdig parallelversetzt. „Eine schwere Tandemvibrationswalze“, lacht Jeske, amüsiert vom Staunen seines Gastes, „und die steuert Gerd Köhler im sogenannten ‚Hundegang‘!“ Auch diese ungewöhnliche Art der Fortbewegung habe mit der Einbauqualität und optimalen Verdichtung des Asphalts zu tun, erklärt der Abrechner. Denn so werde das Walzengewicht auf eine größere Fläche verteilt. Diese besondere Art der Auslenkung von Vorder- und Hinterachsen ließe sich nicht mit jeder Walze erzielen. Diese über 9 to wiegende Bomag BW 178 AP mit ihrer Schemellenkung jedoch eigne sich bestens für den „Hundegang“. Dass dieses hochmoderne Gerät mit seiner elektronisch gesteuerten Verdichtungstechnik noch einiges mehr kann, verwundert da nicht.

Eine kleine Brücke und eine viel befahrene Bundesstraße – zwei benachbarte STORZ-Baustellen, auf denen modernste Technik zum Einsatz kommt.



Vergnügt auf dem ersten Asphaltfertiger: Facharbeiter Martin Ott (l.) und Polier Maurice Schlegel.



Facharbeiter Ralf Schreiber (l.) und Udo Wolf.



Der zweite Fertiger folgt in kurzem Abstand. Die Asphaltdecke wird „heiß an heiß“ eingebaut.



Fachwerker Sebabe Asmiou.



Die Tandemvibrationswalze kann große Flächen in einem Zug glätten, und das im „Hundegang“.



Die Asphalteinbau-Polierere Maurice Schlegel (l.) und Ferdinand Waldruff.

**+** Neubaugebiet Tuttlingen-Thiergarten:  
**Eine Erschließung in Höchstgeschwindigkeit**



Ist es nun das Können der Bauleute oder das Glück der Tüchtigen? Wahrscheinlich eine Mischung aus beidem. Im Neubaugebiet Tuttlingen-Thiergarten jedenfalls geht die Erschließung in höchster Geschwindigkeit voran. STORZ-Polier Lothar Guduscheit berichtet im Namen seiner zahlreichen Kolleginnen und Kollegen: „Wir liegen drei Monate vor dem Plan!“

Die Kanalarbeiten seien bereits jetzt bis auf einige Details abgeschlossen. Ebenso seien bis auf wenige fehlende Meter die

Wasserleitungen hergestellt. Hier hätten Liefer-schwierigkeiten die Arbeiten gebremst, so der Polier. Beim Bau des Nahwärmenetzes sei man sogar bereits 200 m weiter als vorgesehen. Strom- und Kommunikationsleitungen seien im Verlegungssoll, wie man es sich für dieses Jahr vorgenommen habe. Guduscheit: „Die Straßenentwässerung und die Randeinfassungen haben wir begonnen, so dass wir zum Jahresende schon die ersten Flächen mit einer Asphalttragschicht sichern können.“ Dies alles sei hauptsächlich möglich gewesen,

weil schon zum zweiten Mal eine Vollsperrung der Zufahrten angeordnet worden sei, welche die Storzianer haben ausnutzen können bei Querungen in allen Entsorgungs- und Versorgungsleitungen und bei längsverlaufenden Leitungsvorgriffen.

Die aktuellen Luftbilder vom Büro „GDO Beratende Ingenieure und Architekt PartG mbB Überlingen“ zeigen den Stand der Arbeiten. Und sie geben Einblicke in den Untergrund, die es in kurzer Zeit niemals mehr so geben wird.



**+** Kreisell B31 bei Kirchen-Hausen:  
**Happy End nach langer Ungewissheit**



Nicht nur die Geisinger Gemeinderäte können sich freuen - auch Autofahrer, welche zwischen Tuttlingen und Donaueschingen auf der B31 unterwegs sind: Endlich ist der langersehnte Kreisverkehr am Abzweig zur L185 da. Fast zehn Jahre lang hatte sich die Gemeinde eine solche Verkehrsführung gewünscht, um die gefährliche und unfallträchtige Kreuzung zu entschärfen. Am Bau des neuen Kreisells hatte auch STORZ seinen Anteil.

Unter der Leitung von Oberbauleiter Tobias Barthelmeß asphaltierten die Kollegen um Polier Sven Dorn im Oktober und November die Zufahrtsäste zum Kreisverkehr sowie den sogenannten Bypass. Er verläuft auf der bisherigen Trasse der Bundesstraße und erlaubt Autofahrern, welche nach Westen in Richtung Donaueschingen unterwegs sind, das Rondell zu umfahren. Autofahrer, die von der L185 aus Kirchen-Hausen kommen, können den Kreisell ebenfalls umfahren und direkt auf die B31 in Richtung Tuttlingen einbiegen. Der Kreisverkehr selbst wurde wegen der hohen Belastung durch zahlreiche LKW in Betonbauweise ausgeführt.

Damit ist Geisingens Wunsch nach höherer Verkehrssicherheit durch einen Kreisverkehr an der B31 / L185 rechtzeitig zu Weihnachten in Erfüllung gegangen.



## **+** Ortsdurchfahrt Unterschmeien: **Straßenbau - Zwischen St. Anna und der Dorflinde**

Wäre der Dichter und Zeichner Wilhelm Busch nicht im Hannoverischen ansässig gewesen – hier hätte er sich wahrscheinlich auch wohl gefühlt. Durchs Tal plätschert das Flüsschen „Schmeie“, an dessen Ufern Streuobstwiesen. Neben einer historischen Scheune erhebt sich die Dorflinde. Das alles zu Füßen von St. Anna, der Pfarrkirche. Unterschmeien, Ortsteil von Sigmaringen, wirkt wie aus der Zeit gefallen. Ein Dorfidyll, wie man es nicht mehr häufig findet. Storzianer stellen dieses Idyll derzeit etwas auf die Probe. „Na ja“, schmunzelt Polier Joachim Krämer „wir legen den Verkehr hier schon ziemlich lahm. Aber dafür bekommen die Menschen auch eine tolle neue Ortsdurchfahrt.“ Er und seine Kollegen realisieren dieses Projekt unter der Bauleitung von Steffen Vogel.

In der Tat ist die Fahrbahndecke der Altschmeier Straße, welche das Dorf durchläuft, auf mehrere hundert Meter in ihrer gesamten Breite abgefräst. Über eine weite Strecke bekommt die Straße einen neuen und verbreiterten Gehweg. „Die neue Ortsdurchfahrt wird somit schmaler als die alte“, erklärt Luca Glück, der als Abrechner diese Maßnahme begleitet und über die Baustelle führt. „Damit soll der Verkehr verlangsamt werden.“ Dem gleichen Zweck sollen auch Bauminseln dienen, die in unregelmäßigen Abständen im Fahrbahnbereich vorgesehen sind.

Arbeiten an der Kanalisation stehen für die Storzianer hier nicht an, ebenso wenig an der Wasserversorgung. Bevor sie den neuen Gehweg jedoch pflastern, verlegen sie Medien- und neue Stromkabel. Dies alles geschieht, ohne die Anwohner und die Zugänglichkeit ihrer Grundstücke zu sehr zu beeinträchtigen. Manchmal sei das nicht so einfach, meinen Facharbeiter Salvatore Cipolla und seine Kollegin Tamara Maier, die vor wenigen Monaten zu dieser STORZ-Kolonie stieß. Die Sanierung der kleinen Brücke über die Schmeie, die derzeit ebenfalls läuft, mache die ganze Sache nicht einfacher.



Straßenbau im Dorfidyll - zu Füßen von St. Anna. Der Bauwagen findet unter der Dorflinde Platz.

Trotzdem komme man bestens mit den Unterschmeier Bürgern aus, sagt Polier Krämer. Er stammt aus der unmittelbaren Umgebung des Dorfes. „Das hier ist für mich Bauen bei Verwandten und Bekannten!“

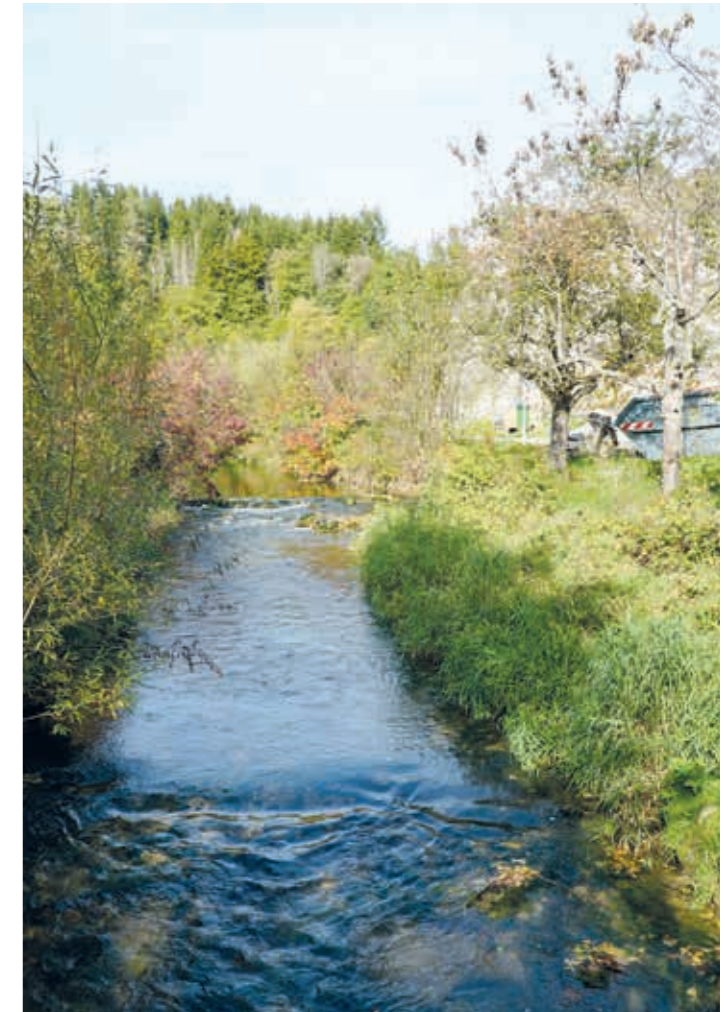
Wie zum Beweis kommt ein älterer Herr auf den Polier zu und überreicht ihm eine Baustellenleuchte. Die habe er auf seinem Grundstück gefunden. Diese Warnleuchte gehöre mit Sicherheit nicht ihm, sondern vermutlich STORZ. „Unterschmeier sind ehrlich“, sagt er noch im Weggehen. Das bestätigt eine Passantin, die gerade vorbeiläuft und bei dieser Gelegenheit die Bauleute ausgesprochen lobt.

Krämer und seine Kollegen scheinen sich in dieser Arbeitsatmosphäre sichtlich wohlfühlen. Entsprechend gut ist die Stimmung, wenn Sie ihren roten Bauwagen unter der Dorflinde nutzen. Der Polier schmunzelt: „Gab es da nicht mal einen gewissen Peter Lustig im Fernsehen?“

In der Tat: Dem legendären Löwenzahn-Moderator hätte es mit seinem Bauwagen hier in Unterschmeien bestimmt auch gefallen. Nicht nur Wilhelm Busch.



Gute Stimmung in Unterschmeien (v.l.): Tamara Maier und Salvatore Cipolla (Facharbeiter), Joachim Krämer (Polier) und Luca Glück (Abrechner).



Die Schmeie durchquert das Dorf, bevor sie wenige Kilometer weiter in die Donau mündet.



Die neue Ortsdurchfahrt soll den Autoverkehr verlangsamen sowie fußgänger- und radfahrerfreundlicher sein.



Eine Streuobstwiese mitten im Dorf - In Unterschmeien gibt es sie noch.

**+** Verkehrsfächensanierung am Zoll Gottmadingen-Bietingen:  
**Gelungene „Operation am offenen Herzen“**



1.200 LKW passieren pro Tag den Grenzübergang zwischen Thayngen und Gottmadingen-Bietingen.

Die Geräuschkulisse ist allgegenwärtig und sorgt für einen hohen Lärmpegel. Hier am Grenzübergang zwischen dem schweizerischen Thayngen und dem deutschen Gottmadingen-Bietingen reiht sich ein LKW an den anderen. 1.200 Fahrzeuge werden hier pro Tag abgefertigt und rollen fast Stoßstange an Stoßstange vom Kanton Schaffhausen in den Hegau. STORZ hat jetzt 8000 m<sup>2</sup> Verkehrsflächen saniert und für die nächsten Jahrzehnte fit gemacht. Dabei setzte man innovative Technik ein und sorgte für weitgehendes Recycling des ausgebauten Materials.

„Das war eine Operation am offenen Herzen“, sagt Oberbauleiter Frank Pfeiffer. Ihm merkt man eine gewisse Erleichterung an. Diese Baustelle sei alles andere als einfach zu organisieren gewesen. Angesichts des hohen Verkehrsaufkommens hätten Polier Armin Braun und seine Kollegen Erik Heczko (Baugeräteführer) und Kevin Klein (Facharbeiter) oft genug Randzeiten ausnutzen müssen, zu denen weniger LKW die Grenze passierten. So habe man manches Wochenende investiert.

Es galt auf den Verkehrsflächen und Parkplätzen zunächst die alten Deckschichten auszubauen. Diese bestanden aus einer armierten Betondecke, welche auf einer Asphalttrag-schicht und einer darunter liegenden Frostschuttschicht ruhte. „Zum Ausbau des Betons haben wir ein neues Gerät eingesetzt, einen sogenannten ‚Impaktor‘. Die Herstellerfirma hat uns den Prototypen dieses Anbaugerätes zur Verfügung gestellt. Über einen auf- und niederfahrenden Stempel zertrümmert der Im-



Die Arbeiten wurden deutlich schneller als ursprünglich geplant erledigt.



STORZ sorgte für neue Betondecken auf Fahr-bahnen und Parkplätzen.

„Hier wird im Winter viel Salz gestreut“, sagt Pfeiffer. „Das Wasser sucht sich dann den Weg nach unten und zerfrisst auf Dauer auch die stärkste Betonschicht.“

Neben der Sanierung der Verkehrsflächen habe man auch für neue Entwässerungen gesorgt. So seien 400 Meter Schwerlastrinnen eingebaut worden und ca. 1.000 m<sup>2</sup> Beton-pflaster für Randbereiche, Parkplätze und Ver-kehrsinseln.

Besonders die Optimierung des Bauablaufs habe sich gelohnt, resümiert Pfeiffer: „Wir sind wesentlich schneller fertig geworden als ge-plant.“ Die vorgesehene Bauzeit von März 2021 bis April 2022 habe man deutlich unter-schreiten können. Wesentlicher Grund dafür: Die ursprünglich geplanten neun Bauphasen habe man auf vier größere reduziert. „Dies be-deutete, dass wir bei den Betonarbeiten wenig-er Aushärtephasen von jeweils vier Wochen hatten.“

Das Wetter habe bei den Betonarbeiten glücklicherweise mitgespielt, sagt der Ober-bauleiter: „Das hat top funktioniert. Und auch die Zusammenarbeit mit den Beteiligten auf deutscher und auf schweizerischer Seite war ausgezeichnet.“ Selbst wenn es während der monatelangen Bauzeit immer mal wieder zu Staus und Behinderungen kam, habe sich diese „Operation am offenen Herzen“ letztlich doch gelohnt. „Die nächsten drei Jahrzehn-te dürften diese neuen Verkehrsflächen mit Sicherheit halten“, schätzt Pfeiffer.



Diese Verkehrsflächen müssen hohen Belastungen standhalten.



Solcher Betonbruch wurde aufbereitet und wieder eingebaut als Frost-schutzschicht.



Aufgeklebte Inseln dienen zur Verkehrsführung.



Unter den Verkehrsinseln befinden sich Entwässerungslöcher (l.). Die Bohr-kerne (r.) zeigen den neuen Aufbau der Verkehrsflächen.



Dehnungsfugen müssen regelmäßig auf Dichtigkeit kontrolliert werden.



Zufrieden mit guter und schneller Arbeit: Oberbauleiter Frank Pfeiffer.



B33 Bauabschnitte C und D:

## Wie man einen „Bodensee“ trockenlegt



Der aufgeschüttete Damm vor den Mauern des Klosters Hegne. Aus der Luft gesehen hat er fast die Form des Bodensees. Zwischen ihm und dem Kloster soll später der Tunnel Hegne entstehen. Die Last des Erdreichs soll zunächst den Boden entwässern helfen.

„Das da nennen wir unseren ‚Bodensee‘.“ Oberbauleiter Josef Bosch grinst vergnügt, als ihn sein Gast wohl etwas begriffsstutzig anschaut. Es ist Mitte Oktober, man steht bei herrlichem Sonnenschein auf dem Baufeld der Bauabschnitte C und D der B33neu, zwischen Allensbach und dem Kloster Hegne. Am Horizont in Richtung Konstanz ist das Portal des Tunnels Waldsiedlung zu erkennen. Worauf Bosch deutet, ist ein riesiger Damm, der das Gelände dazwischen in zwei Hälften teilt, eine nördliche und eine südliche. „Na ja“, sagt er, „der Damm erinnert in seiner Form an den Bodensee, inklusive Überlinger See und Untersee. Und all das gilt es trockenulegen. Denn sonst wird man hier den Tunnel Hegne nicht bauen können.“ Auf dieser Baustelle braucht man Phantasie. Und vermutlich auch Humor.

Der Tunnel Hegne ist das große Ziel. Aus heutiger Sicht ist er jedoch noch Zukunftsmusik. Um im Bild zu bleiben: Dieser Tunnel soll irgendwann einmal nördlich des geschütteten „Bodensees“ entstehen, nahe den heutigen Mauern des Klosters Hegne. Hier verläuft jedoch noch die aktuelle B33, auf der sich Tausende von Fahrzeugen bewegen. Man blickt quasi auf die Herzschlagader der Konzilstadt Konstanz.

Damit später einmal ein Baufeld und dann ein Tunnel entstehen können, muss diese Herzschlagader verlegt werden. Und genau dazu dient der Damm, den die Storzianer den Sommer über aufgeschüttet haben. Über ihn soll ab dem kommenden Jahr eine provisorische Bundesstraße verlaufen, ein Bypass. Der Damm hat noch längst nicht seine geplante Höhe erreicht. Es fehlen noch rund 4 m.

„Das alles unternehmen wir vor allem, um diesen Boden hier zu entwässern.“ Beim Thema Wasser vergeht Josef Bosch das Lächeln. Wasser ist hier auf allen Baufeldern in Seenähe der alles bestimmende Faktor. „Dieser Boden hier ist wie ein Schwamm: Kies, Sand, Lehm. Eine breiige Mischung. Auf ihm kann man so nicht bauen. Also entwässern wir ihn durch eine hohe Auflast.“

Klingt einfach, ist es aber nicht. Denn das ausgepresste Wasser muss ja irgendwo hin. Um es gesteuert austreten zu lassen, hat man im Sommer 6.500 Bohrungen niedergebracht, jede 25 m tief. In ihnen stecken Schläuche, durch welche das Wasser nach oben gedrückt und durch eine eigene Sickerschicht in Richtung Süden abgeleitet wird. „Unsere Vertikaldrainage“, sagt Bosch. „Ein Verfahren, wie es oftmals in Holland angewandt wird.“

Die Auflast von vielen tausend Tonnen führt natürlich zu Setzungen des Bodens. Damit diese nicht außer Kontrolle geraten, dokumentieren an



Zwischen der aktuellen Bundesstraße am Kloster Hegne und dem neu aufgeschütteten Damm soll später einmal der Tunnel Hegne entstehen.



Über den Damm führt dann die provisorische Umleitung der B33. Dazu wird er noch deutlich höher aufgeschüttet.



Durch die Auflast des Damms wird der Boden entwässert. Das Wasser fließt in Richtung Bodensee ab.



Viele tausend Tonnen Erdreich verursachen Setzungen des Bodens.



Ein Vertikal- und ein Horizontalinklinometer messen die Bewegungen des Bodens.



Durch diesen Einschnitt soll später die neue B33 führen. Die schwarzen Entwässerungsschächte liegen in der Mitte der künftigen Bundesstraße.



Auf der Nordseite verläuft derzeit noch die aktuelle Bundesstraße, die zurückgebaut werden soll.



Diese Gabelung zeigt in die Zukunft: Rechts geht es zur provisorischen Umleitung über den Damm, links in das künftige Baufeld für den Tunnel Hegne.

vielen Stellen Messgeräte die Bewegungen. Bosch zeigt am südlichen Fuß des Damms auf eine senkrechte und eine waagerechte Röhre. Beide sind mit einem Verschluss versehen. „Dies sind Vertikal- und Horizontalinklinometer. Damit wissen wir, was im Untergrund passiert. Bis jetzt hat sich der Boden schon um 20 cm gesetzt.“ Auch der Wasserdruck im Boden werde gemessen, in 5, 10 und 15 m Tiefe, erklärt Bosch. „Wir müssen das genau beobachten. Wenn sich der Boden zu sehr verdichtet, würde sein Korngefüge zerstört und wir bekämen Ton. Dann hätten wir verloren.“

Und was ist mit dem Wasser, das vom echten Bodanrück, also von Norden zufließt? Zumal es hier am See nicht selten geregnet hat. Jetzt lächelt Bosch wieder: „Das fangen wir vorher mit einer eigenen Drainage auf und führen es gesteuert in Richtung Bodensee ab. In der Tat habe ich selten ein Jahr mit so viel Regen erlebt wie 2021. Unsere Leute haben oftmals nicht bauen können.“

Unsere Leute - das sind rund 15 Storzianer um Polier Axel Jeske. Dies hier sei eine personell außerordentlich gut ausgestattete Baustelle, sagt Bosch. Man habe hier allein fünf Bagger im Einsatz.

Beim Blick in Richtung Allensbach erkennt man am Horizont größeres Baugerät. Hier haben die Storzianer einen tiefen Einschnitt angelegt. An dessen rechtem Rand, auf der nördlichen Seite, verläuft die aktuelle Bundesstraße - mindestens 5 m über der Sohle dieses Einschnitts. Hier unten sollen später einmal die beiden Fahrstreifen der B33neu verlaufen. Die schwarzen Entwässerungsschächte verdeutlichen, wo sich dann die Fahrbahnmitte befindet.

Aber auch dies ist noch Zukunftsmusik, denn die Storzianer schaffen erst einmal die Voraussetzungen, damit das künftige Baufeld für den Tunnel Hegne angelegt werden und gleichzeitig der Verkehr über die provisorische Bundesstraße auf dem Damm fließen kann. Dazu haben sie eine Gabelung angelegt. Im Spätsommer 2022 soll dieses Provisorium in Betrieb gehen.

„Hier braucht man viel Geduld“ meint Oberbauleiter Bosch vergnügt. Klar - einen „Bodensee“ trockenulegen ist eben nicht so einfach. Selbst wenn es sich wie in diesem Fall nur um eine Metapher handelt.

## **+** B33 Tunnel Waldsiedlung: Zum „krönenden Abschluss“ ein Kreisverkehr



Das Ostportal des Tunnels Waldsiedlung und die neue Umleitungsstrecke. Hier entsteht der Kreisverkehr zur Anbindung des Stadtteils.

Im Dezember 2018 traf man sich hier vor den Toren der Konzilstadt Konstanz zum Spatenstich für den Tunnel Waldsiedlung. Ziemlich genau drei Jahre später können Bauleiter Patrick Jait und Polier Kai Penkwitz zusammen mit ihren Kolleginnen und Kollegen Vollzug melden. Denn inzwischen sind nach den Straßenbauarbeiten im Inneren des Tunnels auch

die Erdarbeiten weitgehend abgeschlossen: die Tunneldecke ist überschüttet, die Seiten des Bauwerks sind verfüllt und das Gelände größtenteils modelliert. Diese Arbeiten oblagen STORZ. Den Bau des Tunnels hatte ARGE-Partner Baresel übernommen. Jetzt rüstet eine Spezialfirma das Bauwerk aus mit der nötigen Betriebstechnik:

mit Strom-, Lüftungs- und Signalanlagen. Derweil freuen sich die Storzianer über einen besonderen Folgeauftrag. Seit Oktober nämlich arbeiten sie an einem Kreisverkehr, welcher auf dem Niveau der bisherigen Straße das Tunnelbauwerk quasi „krönt“. Dieser Kreisel soll später den Stadtteil Waldsiedlung anschließen. Zuvor hatten sie eine Umleitungsstrecke gebaut, welche den Tunnel überquert und stadtsseitig am Ostportal des Tunnels endet. Über sie fließt inzwischen der Verkehr.

Bauleiter Jait: „Der Kreisverkehr und die Umleitungsstrecke – das ist „normaler“ Straßenbau. Diese Arbeiten gestalten sich deutlich angenehmer als unsere Aufgaben vor zwei Jahren, als der Tunnel noch im Bau war und sich sehr viele Gewerke abstimmen mussten. Aber auch das ist den Kollegen gelungen!“

Läuft alles nach Plan, werden alle Arbeiten am Tunnel Waldsiedlung im Frühjahr 2022 abgeschlossen sein. Ob er dann allerdings schon voll genutzt oder nur auf einer Röhre befahren werde, hänge von den Planungen der weiteren Bauarbeiten an den nachfolgenden Abschnitten ab, erläutert Jait.



Der Tunnel Waldsiedlung von Westen aus gesehen. Die umfangreichen Erdarbeiten sind inzwischen weitgehend abgeschlossen.

## **+** Außenanlage bei Spaichingen: Bauen mit Blick auf den Dreifaltigkeitsberg

Es gibt Ausblicke, die deutlich weniger attraktiv sind: Von Nordosten aus grüßt der Dreifaltigkeitsberg diese Baustelle am Ortsrand von Spaichingen. Auf ihm steht nicht nur eine bekannte Wallfahrtskapelle. Von seinen Klippen aus unternahmen vor 100 Jahren auch die Pioniere des Segelflugs ihre ersten Flugversuche. Mit genügend Thermik wären sie möglicherweise dort gelandet, wo derzeit Storzianer die Außenanlagen für ein heimisches Unternehmen gestalten. Das Metallpresswerk VHW will expandieren und eine weitere Halle errichten. Das Familienunternehmen ist Spezialist für sogenannte Warmpressteile; Vorprodukte, wie sie vielfältig zum Einsatz kommen können, etwa im Maschinen- oder Automobilbau. Für seine Mitarbeiter will der Betrieb dabei auch eine ausreichende Anzahl von Parkplätzen anlegen. Beim Besuch auf dieser Baustelle im Oktober scheint die Sonne herbstlich warm. Entsprechend gut gelaunt begrüßt Vorarbeiter Benjamin Flöß seinen Gast. Bauleiter Jonas Weiler und Polier Erwin Winze sind an diesem Tag an anderer Stelle im Einsatz. „Dies hier ist eine ganz klassische Baustelle“, erklärt Flöß. „Wir haben hier zusätzliche Kanäle für die Entwässerung der Straßen- und

Parkflächen eingebaut. Ebenso ein Retentionsbecken mit einem separaten Regenwasserrohrsystem. In ihm wird das Wasser von den Dächern der Hochbauten aufgefangen. Derzeit setzen wir Randsteine und richten das Planum ein, um später die Parkplätze zu pflastern. Die Umfahrungen werden asphaltiert.“ Seit Ende Juni arbeiten die Storzianer hier. Anfang Dezember wollen sie fertig sein. Im Hintergrund erblickt man bereits die Fundamente der neuen Logistikhalle. Für deren Anbindung sind diese Tief- und Straßenbauarbeiten gedacht. Zwischen den entstehenden Parkflächen und den bestehenden Hallen erhebt sich ein mächtiger Hügel von Mutterboden, welchen Baggerführer Konrad Hildebrand formt und glättet. Er soll später begrünt werden, erläutert Benjamin Flöß. Noch aber erinnert dieses Erdreich in seiner Textur ein wenig an dunkle Lava. Überhaupt bietet diese Baustelle in der Herbstsonne einiges an Farbfächern, grafischen Linien und Schattenspielen, wenn man denn Zeit hat, diese zu entdecken. Die Storzianer hier haben diese Zeit nicht. Sie sorgen für zügigen Baufortschritt, ohne zu lange Blicke auf den Dreifaltigkeitsberg.



Mitarbeiterparkplätze und eine Umfahrung zur Anbindung einer neuen Halle entstehen beim Metallpresswerk VHW in Spaichingen.



Vorarbeiter Benjamin Flöß.



Große Mengen Mutterboden wurden ausgehoben.



Hier soll die neue Logistikhalle entstehen.



Fachwerker Constantin Mazilu.



Randstein-Einbau mit Blick auf den Dreifaltigkeitsberg.

## **+** Geh- und Radweg Buggensegel – Ahausen: Morgenspaziergang der besonderen Art

Wer beim Namen „Buggensegel“ an Wassersport denkt, der irrt. Das zur Gemeinde Salem gehörende Dörfchen liegt deutlich entfernt vom Bodenseeufer im Hinterland. Buggensegel verdankt seinen Namen einem Gutsherrn namens Bugo. Als „Bugo Sedillium“ (Sitz des Bugo) taucht der Ort vor rund 900 Jahren erstmals urkundlich auf. Sportlich kann es hier trotzdem zugehen, denn seit kurzem verbindet ein neuer Geh- und Radweg das Dorf mit dem benachbarten Ahausen. STORZ hat ihn angelegt und auch die Verbindungsstraße zwischen den beiden Orten saniert.

Es ist ein besonders schöner Tag im Oktober – die Sonne lässt das Herbstlaub der Bäume in den schillerndsten Farben erscheinen, und die Baustelle ist bis auf wenige Details fertiggestellt. Bauleiter Christian Woitas, Jungbauleiter Julian Kienzle und Polier Alexander Hache treffen sich mit Vertretern des auftraggebenden Landratsamtes zur Abnahme. Es wird ein angenehmer Termin. Ein Morgenspaziergang der besonderen Art zwischen Streuobstwiesen, Obstplantagen und Maisfeldern. Von Nordwesten grüßt Schloss Heiligenberg.

Man läuft insgesamt drei Kilometer und schaut sich die Dinge im Detail an. Es sind lediglich Kleinigkeiten, welche im Protokoll notiert werden. Und das bei einer Baustelle von immerhin 1,6 km Länge, die innerhalb weniger Monate realisiert wurde. „Wir haben Mitte Mai mit dem Bau begonnen und durch schlechtes Wetter und Urlaubszeiten rund vier Wochen verloren, sonst wären wir noch schneller fertig geworden“, sagt Bauleiter Woitas.

Zum einen galt es, die K7760, die auch „Bugo-Straße“ heißt, zu sanieren. Dazu wurde bis zum Ortseingang Buggensegel die alte Fahrbahndecke abgefräst und durch eine neue Deckschicht ersetzt. Neu hinzu kam auf der Nordseite dieser Verbindungsstraße der kombinierte Geh- und Radweg. Dieser sei im Rahmen des Landes-Radwegeprogramms natürlich gefördert worden, erklärt man von Seiten des Landratsamtes. Neben der Förderung dieser besonders umweltfreundlichen Art der Mobilität trage diese Baumaßnahme auch erheblich zur Verkehrssicherheit bei. Es sei ja nicht ganz ungefährlich, sich mit dem Fahrrad auf einer Kreisstraße zu bewegen.



Die sanierte K7760 oder Bugo-Straße verbindet mit dem neuen Geh- u. Radweg Buggensegel und Ahausen.



Abnahme bei bestem Herbstwetter – ein angenehmer Termin Mitte Oktober.



Auch die Straßenentwässerung wurde erneuert.

Auf der gesamten Strecke hatte man natürlich auch die entsprechenden Entwässerungsarbeiten zu erledigen. Auf ca. 1.100 m wurde Kanal verbaut. Man habe dazu Rohre der Dimension DN 300 und DN 400 verlegt, berichtet Jungbauleiter Julian Kienzle. Rund 60 Kontrollschächte habe man gesetzt. 1,6 km Glasfaser-Leitungen seien hinzugekommen.

Am Ortseingang Buggensegel müssen Fußgänger und Radfahrer von der Nord- auf die Südseite der Straße wechseln. Dazu habe man eine Querungshilfe eingerichtet, nachdem an dieser Stelle die Straße im Vollausbau saniert und bei dieser Gelegenheit gleich erweitert worden sei, erläutert Alexander Hache. Der Polier ist sichtlich stolz auf die Arbeit seiner Kollegen: „Hier haben wir was Schönes hingekriegt, trotz manchmal schwieriger Bodenverhältnisse. Das macht was her!“

Zu diesem Schluss kommen auch die Vertreter des Landratsamtes. Sie machen den Storzianern ein Kompliment und bescheinigen diesem nunmehr abgeschlossenen Bauprojekt Mängelfreiheit. Bauleiter Christian Woitas: „Was will man mehr? Mängelfrei – das ist für uns Note 1!“

Radeln am Bodensee – längst kein Geheimtipp mehr. Aber Radeln im Hinterland? Das gilt es für viele noch zu entdecken. Mit dem nun neu gebauten Geh- und Radweg zwischen Buggensegel und Ahausen sollte dies hier kein Problem mehr sein.

Dem historischen Gutsherrn Bugo hätte das bestimmt auch gefallen.



Zufrieden mit guter Arbeit: Bauleiter Christian Woitas und Jungbauleiter Julian Kienzle.



Am Ortseingang Buggensegel müssen Fußgänger und Radfahrer von der Nord- auf die Südseite der Straße wechseln.



Die Querungshilfe fertiggestellt - an dieser Stelle wurde die Straße verbreitert.



Polier Alexander Hache.



Die Querungshilfe im Bau (v.l.): Wolfgang Klinginger (Facharbeiter), Yakub Bakar (Polier Pflasterbau), Steffen Kohl (Facharbeiter), Alexander Hache (Polier), Klaus Glinka (Facharbeiter), Joachim Moog (Vorarbeiter), Josef Immel, Peter Betko (beide Facharbeiter); Mitte vorn: Thomas Kapp (Polier Trupp 2).



## **+** Facharztzentrum Stetten am kalten Markt: Bauen vor den Toren der Alb-Kaserne



Sein Standort ist genauso idyllisch wie abgelegen, mitten auf der Schwäbischen Alb. Doch dieses Großprojekt würde auch so mancher Stadt zur Ehre gereichen. Vor den Toren der Alb-Kaserne in Stetten am kalten Markt entsteht derzeit ein Facharztzentrum der Bundeswehr. Es soll in Kürze über 11.000 Soldatinnen und Soldaten im ganzen Südwesten medizinisch betreuen und versorgen. STORZ gestaltet die Außenanlagen des Gebäudekomplexes.

Großzügig und modern wirkt der zweistöckige Bau, der sich auf einem parkartigen, mit Einzelbäumen bestandenen Gelände befindet. Obwohl das neue Facharztzentrum außerhalb des umzäunten Kasernengeländes liegt, soll es im Wesentlichen Angehörigen der Bundeswehr zur Verfügung stehen. Fachärztliche Behandlungen und Begutachtungen von Bundeswehrangehörigen, Beschädigtenversorgung und betriebsmedizinische Betreuung sollen in diesem Ärztehaus stattfinden. Dieses Facharztzentrum ist eine von insgesamt 15 solcher über die gesamte Bundesrepublik verteilten Einrichtungen.

Unter der Bauleitung von Frank Pfeiffer legt STORZ derzeit die Außenbereiche an. Dazu gehört der Einbau von Kanälen und Entwässerungsleitungen genauso wie die Anlage von insgesamt 36 Parkplätzen für medizinisches Personal und Patienten. Umfangreiche Pflasterarbeiten kommen hinzu. Wo heute von Polier Stefan Lehrmayer und seinen Kollegen noch Bodenmassen bewegt werden, sollen bald Bäume und Grünflächen für eine angenehme Atmosphäre sorgen.

Für die strukturschwache Heuberg-Region ist diese Investition der Bundeswehr von großer Bedeutung. Mit derzeit rund 1.600 Soldaten ist die Alb-Kaserne eine der größten Garnisonen in Baden-Württemberg. Das neue Facharztzentrum ersetzt das bisherige Sanitätszentrum Sigmaringen.



## **+** Wissenswert Was ist eigentlich Niedrigtemperaturasphalt?

Rund um den Bau von Verkehrswegen, um den Tiefbau, den Pflasterbau oder die Gewinnung von Rohstoffen stellen sich manchmal interessante Fragen, die aber gar nicht so einfach zu beantworten sind. Wie funktioniert und wie bedient man eine bestimmte Maschine? Welche Hilfsmittel setzen Kanalbauer ein? Oder was genau macht eigentlich ein Bauwerkinstandsetzer? Solchen Fragen will der STORZ-Newsletter in lockerer Folge nachgehen in seiner Serie „Wissenswert“. In dieser Ausgabe erklärt der Leiter des STORZ-Zentrallabors, Christian Hauke, den Niedrigtemperaturasphalt.

### Was ist Niedrigtemperaturasphalt?

Im Prinzip ist Niedrigtemperaturasphalt nichts anderes als ein temperaturabgesenkter Asphalt. Diese Absenkung kann bis zu 30° C betragen gegenüber den konventionellen Mischguttemperaturen beim Einbau.

### Gibt es Besonderheiten bei der Herstellung eines solchen Asphalttes?

Das Unterscheidungskriterium sind im Wesentlichen Additive – sogenannte viskositätsverändernde Zusätze – welche dem Asphalt bzw. Bitumen bei der Herstellung an der Mischanlage hinzugegeben werden, um die Verarbeitbarkeit durch die reduzierten Temperaturen zu kompensieren.



Der Tunnel Waldsiedlung bei Konstanz. Auch hier kam Niedrigtemperaturasphalt zum Einsatz.



Der Tunnel Waggershausen bei Friedrichshafen.



Hier wurde Niedrigtemperaturasphalt eingebaut.

Bei Wachsen ist es vergleichbar mit einer Kerze. Im heißen Zustand wird das Wachs flüssig und fungiert dadurch als eine Art Verarbeitungshilfe bei abgesenkten Temperaturen. Sobald das Wachs abgekühlt ist, wird es fest. Man spricht hier vom sogenannten „Umschlageffekt“. Bis dahin sollte der Walzvorgang abgeschlossen sein. Durch die Vermischung mit dem Bitumen verändern sich in der Regel auch die Bindemittelkenndaten, was bauvertraglich berücksichtigt werden sollte. Die Erstellung einer solchen Rezeptur muss immer mit einem Referenzbitumen durchgeführt werden, wodurch der labortechnische Aufwand um einiges höher ist.

Bei Zeolith ist die Wirkungsweise etwas anders. Durch die Wärme im Asphalt wird kontinuierlich Kristallwasser freigesetzt, was wiederum zu einer temporären Volumenvergrößerung im Bitumen führt. Dadurch wird der Asphalt geschmeidiger und lässt sich – ähnlich wie bei den Wachsen – über einen gewissen Zeitraum leichter einbauen. Durch das nahezu rückstandsfreie Verdunsten des Wassers sind keine Veränderungen am Bindemittel zu erwarten, ebenso wenig werden keine zusätzlichen Anforderungen gestellt. Im labortechnischen Maßstab ist dieser Niedrigtemperaturasphalt vergleichbar zum regulären Asphaltmischgut.

### Wo werden temperaturabgesenkte Asphalte eingebaut?

Nach gegenwärtigem Stand werden solche Asphalte vorzugsweise bei Baumaßnahmen im Tunnel zur Reduzierung von Emissionen eingebaut. Gegebenenfalls auch im Rahmen von Bauprojekten mit der Vorgabe zur schnellen Verkehrsfreigabe, z.B. bei Start- und Landebahnen am Flughafen. Da sich durch die Absenkung der Temperaturen bei der Herstellung energetische Einsparungen an der Mischanlage ergeben, ist dies auch wirtschaftlich von Nutzen. Es ist bereits abzusehen, dass zukünftige Baumaßnahmen vermehrt – wenn nicht sogar verpflichtend – in temperaturabgesenkter Bauweise ausgeschrieben werden.

### Welche Zusätze wären dies beispielsweise und wie ist deren Funktion?

Vereinfacht ausgedrückt handelt es sich hier z.B. um Wachs (organische Zusätze) oder um Zeolith (mineralische Zusätze), welche dem Mischprozess hinzugegeben werden.



## Umgestaltung Ortsmitte Bubsheim: Neue „Gute Stube“ zu Füßen des Heiligen Jakob

Vom Jakobsweg hat wohl jeder schon einmal gehört. Seit vielen Jahrhunderten pilgern Menschen auf den unterschiedlichsten Wegen in den Nordwesten Spaniens, nach Santiago de Compostela. Santiago - so heißt auf Spanisch Jakob der Ältere. Dieser war der Überlieferung nach einer der erstberufenen Jünger um Jesus. Ihm ist auch die katholische Pfarrkirche St. Jakobus Maior in Bubsheim gewidmet. Im Jahr ihres 120-jährigen Bestehens werden ihre Außenanlagen zusammen mit der Ortsmitte des Dorfes aufwendig saniert und umgestaltet. Dieses Projekt realisiert die Schöppler GmbH.

Hans-Jürgen Schöppler, Gründer und einer der beiden Geschäftsführer des Unternehmens, hat in Bubsheim die Bauleitung persönlich inne. Während er die Baustelle zusammen mit Vertretern der Gemeinde und des Ingenieurbüros inspiziert, setzen Vorarbeiter Michael Kreuter, Maschinist Harald Kreuter und Facharbeiter Danut Curca Steine für die halbrunde Treppenanlage vor dem Haupteingang der Kirche: Granit aus Portugal. Alle sind sie schon lange bei Schöppler, insbesondere Vater Harald Kreuter mit 32 Jahren und Sohn Michael mit 22 Jahren. „Es ist schon toll, wenn man fast von Anfang an in derselben Kolonne arbeitet“, meint der Maschinist lächelnd.

Hier in Bubsheim arbeitet man bei der Umgestaltung der „Guten Stube“ des Ortes auf einer besonders schönen Baustelle. „Aber es ist ziemlich kalt morgens“, meint Harald Kreuter. Kein Wunder: Mit über 900 m ist Bubsheim die höchstgelegene Gemeinde Baden-Württembergs außerhalb des Schwarzwaldes. Schnee habe es Anfang November auch schon gegeben.

Trotzdem gehen die Arbeiten zügig voran. Ende Mai hat man begonnen, Ende November will man fertig sein. „Einige Wochen früher als eigentlich geplant“, sagt Schöppler. Dabei gestaltet man hier keineswegs nur den Oberbau: „Wir haben hier Kanal, Wasser, Strom, Gas und Medienkabel verlegt – das volle Programm.“

Polier und Baustellenleiter Hans Straub ergänzt: „Alles verlief ausgesprochen harmonisch, sowohl mit den Architekten als auch mit den Bauherren. Das ist nicht unwichtig!“ Zumal dies kein kleines Projekt sei. Die Auftragssumme betrage immerhin über 900.000 Euro. Straub ist gelernter Straßenbaumeister und seit 36 Jahren bei



St. Jakobus Maior in Bubsheim - die Ortsmitte und die Außenanlagen der Kirche werden von Schöppler umgestaltet.

Schöppler. Sein Chef lobt ihn: „Er ist eine wichtige Stütze für jede Baustelle und für den Betrieb insgesamt.“

Obwohl eine große Linde das Gemeindegewapp prägt, will man in der neuen Ortsmitte keine Bäume haben. „Man denkt hier auf dem Land praktisch“, sagt Schöppler. „Parkplätze sind den Leuten lieber.“ Um die Kirche herum stünden bald 25 Stellplätze zur Verfügung.

Praktisch und sehr detailliert sei auch die Pflasterung, die bis an die Hauswände reicht: „Gesägt-gestocktes Granitpflaster – das Allerbeste. Hier kann dann auch der Schneepflug räumen.“ Überhaupt lohne es sich, das Pflaster etwas genauer anzuschauen. „Wir verarbeiten hier Betonsteine mit sechs unterschiedlichen Oberflächen und Formaten“, erklärt Schöppler. „Die werden nach Plan verlegt.“

Wer also dem Heiligen Jakob einmal einen Besuch abstatten will, muss nicht gleich viele hundert Kilometer wandern bis nach Santiago de Compostela. Ein Abstecher auf den Großen Heuberg nach Bubsheim tut es auch. Der Besuch in der neuen „Guten Stube“ rund um St. Jakobus Maior ist es allemal wert.



Die bislang asphaltierte Ortsmitte wurde aufwendig gepflastert.



Insgesamt 25 PKW-Stellplätze stehen bald zur Verfügung.



Schöppler-Polier Hans Straub.



Facharbeiter Danut Curca.



Vater und Sohn arbeiten in dieser Kolonne: Harald und Michael Kreuter.



Aus praktischen Gründen wurde Pflaster bis an die Hauswände verlegt.



Betonsteine mit sechs verschiedenen Oberflächen und Formaten.



Eine halbrunde Treppenanlage prägt den Vorplatz der Kirche.



St. Jakobus Maior wurde vor 120 Jahren im neugotischen Stil erbaut.



Hans-Jürgen Schöppler ist zufrieden mit Verlauf und Qualität der Arbeiten.

## **+** B31neu Immenstaad – FN/Waggershausen freigegeben: **Happy End nach 50 Jahren Planung**



Bereits im August 2020 war der Abschnitt der B33neu zwischen Fischbach und Schnetzenhausen freigegeben worden.

Solch einen langen Anlauf benötigen die wenigsten Verkehrsprojekte: Nach 50 Jahren erhitzter Diskussionen, umstrittener Planungen und zügiger Bauarbeiten ist im August der Abschnitt zwischen Immenstaad und Friedrichshafen/Waggershausen der B31neu dem Verkehr übergeben worden. Damit bekommt Friedrichshafen in seinem westlichen Teil die lange ersehnte Ortsumfahrung und Verkehrsentslastung. Bei der Eröffnungsfeier zeigten sich die Verkehrsminister aus Bund und Land entsprechend zufrieden mit dem neuen Vorzeigeprojekt. Herzstück des jetzt vollständig freigegebenen Abschnittes ist der Tunnel Waggershausen. In einer Arbeitsgemeinschaft mit Baresel Tunnelbau, Leinfelden-Echterdingen, und PKE, Wien, war STORZ mit seiner Niederlassung Ravensburg für die Erd- und Tiefbauarbeiten sowie für den Straßenbau zuständig. So manchem Häfler dürfte bei der Eröffnungsfeier ein Stein vom Herzen gefallen sein. Immerhin gab es sogar eine Bürgerinitiative zugunsten des Aus- und Neubaus der Bundesstraße 31. Jahrzehntelang nämlich quälten sich Tausende von PKW und LKW täglich durch die Bodenseestadt. Damit ist jetzt Schluss. Die Gesamtlänge des neuen Abschnittes beträgt zwischen Immenstaad und dem

Friedrichshafener Stadtteil Waggershausen 7,1 km, von denen 5,8 km bereits seit 2020 genutzt werden. Nur den Tunnel Waggershausen und den Anschluss an den Tunnel Riedlepark hatte man noch nicht für den Verkehr freigegeben, weil diese Bereiche an die neue Mobilitätszentrale Baden-Württemberg in Stuttgart angeschlossen werden sollten. Dazu waren Umbauten nötig, welche nach Fertigstellung des Tunnels Waggershausen noch einmal ein Jahr in Anspruch nahmen. Nun aber ist das gesamte Projekt fertiggestellt, welches die auftraggebende Projektrealisierungsgesellschaft des Bundes DEGEG (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) auf insgesamt 177 Millionen Euro beziffert. Entsprechend aufgeräumt zeigten sich die Politiker bei der Eröffnungsfeier. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer: „Durch die neue Trasse profitiert der gesamte nördliche Bodenseekreis. Der Neubau bedeutet eine sichere und bessere Anbindung der Bodenseeregion, weniger Verkehr am Bodenseeufer und mehr Verkehrssicherheit!“ Landesverkehrsminister Winfried Hermann: „Die Umfahrung verringert insbesondere die Verkehrsbelastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner der bisherigen Ortsdurchfahrten. So wird neue

Lebensqualität ermöglicht.“ Friedrichshafens Oberbürgermeister Andreas Brand: „Für die Stadt Friedrichshafen, für unsere Bürgerinnen und Bürger, ist heute ein wichtiger Tag, auf den wir viele Jahre und Jahrzehnte gewartet haben. Stadt und Region wollen und brauchen diese Straße, die endlich innerstädtische Entlastung bringen soll.“

Zu dieser Entlastung haben Storzianer unter der Projektleitung von Johannes Schubert und dem bauausführenden Bauleiter Alexander Himpel sowie Polier Eugen Stärk namhaft beigetragen. Zum einen durch die Gestaltung des Abschnitts der B31neu östlich von Immenstaad. Er umfährt die Teilorte Fischbach, Spaltenstein und Schnetzenhausen jeweils nördlich und endet an dem in Friedrichshafen ausgebauten Knotenpunkt Colsmanstraße. Daran schließt sich der rund 700 m lange Tunnel Waggershausen an. In zwei Röhren verlaufen vier Fahrbahnen.

Der Tunnel entstand von August 2017 an in offener Bauweise; nachdem STORZ die Baugrube ausgehoben hatte, fügte Baresel 70 je 10 m lange Blöcke zum Tunnelbauwerk zusammen. Allein beim Tunnel wurden 250.000 m<sup>3</sup> Boden ausgehoben. Vieles konnte an anderen Stellen wieder eingebaut werden, etwa in Fahrbahndämme und Lärmschutzwälle. Der Tunnel wurde schließlich überschüttet. Hier gibt es inzwischen Grünflächen.

Nach Fertigstellung des Tunnels baute STORZ in dessen Innerem Fahrbahnen mit aufgehellter Deckschicht ein. Diese dient der Verkehrssicherheit, weil sie die Straßenbeleuchtung und die Lichter der Fahrzeuge besser reflektieren als dunkle.

Die Böschungen zwischen den Tunneln Waggershausen und Riedlepark wurden im vergangenen Jahr modelliert und mit Blöcken aus Jurakalk stabilisiert. Begrünungen lassen nichts mehr erkennen von den Spritzbetonwänden, welche den Hängen Stabilität verleihen. Immerhin hatte man hier über die Bauzeit mit erheblichen Wasserzutritten zu kämpfen.

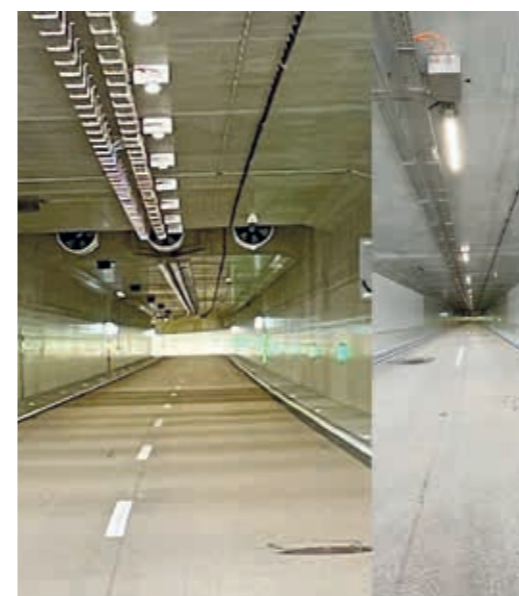
Nach einem halben Jahrhundert der Planungen fließt nun endlich der Verkehr auf diesem Teilabschnitt der B31neu. Ein vorläufiges Happy End am Bodensee also. Jetzt bleibt zu hoffen, dass die Weiterführung der B31neu von Meersburg bis Immenstaad nicht noch einmal 50 Jahre der Planung benötigt.



Einweihungsfeier am östlichen Tunnelportal – auch prominente Politiker aus Berlin und Stuttgart nahmen teil.



DEGES-Geschäftsführer Dirk Brandenburger, Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, Landesverkehrsminister Winfried Hermann (v.l.).



## **+** L 275 Haslach - Bad Waldsee: **Hunger, Durst, und regelmäßig Gebissprobleme**

Besuche auf Baustellen sind oftmals Glücksache, wenn es um den richtigen Zeitpunkt geht. Natürlich wünscht sich jeder Straßenbauer, auf ein fertiges oder fast fertiges Werk verweisen zu können. Aber die perfekt gebaute Straße verbirgt die ganzen Arbeitsschritte und Mühen, welche dem Resultat vorangingen. Zwischen Haslach und Bad Waldsee kam man im Oktober zur rechten Zeit, um den Beginn einer großen Straßenbaustelle auf der L275 mitzuerleben. STORZ sorgte unter der Bauleitung von Alexander Lauber in zwei Bauabschnitten auf insgesamt 6 km Länge für neue Fahrbahndecken. Doch vor dem Einbau musste der alte Asphalt erst einmal ausgebaut werden.

„Das machen in unserem Auftrag die Kollegen von Kutter aus Memmingen“, sagt STORZ-Polier Cosimo Di Muro, der seinen Gast mit italienischer Höflichkeit und Herzlichkeit auf seiner Baustelle begrüßt. „Sie erleben den Beginn der Arbeiten hier mit. Aber Vorsicht! Gleich wird es laut!“ Die Fahrt vom Hofgut Elchenreute in Richtung Haslach führt durch einen Wald, in angenehmer Ruhe. Doch auf dem Feld dahinter steht eine Maschine von der Dimension einer



Groß wie eine Rangierlokomotive – STORZ-Vorarbeiter Sergio De Vittorio vor der Asphaltfräse.



Per Hupsignal kommuniziert der Fräsenfahrer mit den Truckern.



Der Abtrag der alten Fahrbahndecke geschieht in beachtlicher Geschwindigkeit.

ausgewachsenen Rangierlokomotive. „Das ist eine Großfräse, welche die Fahrbahndecke in einer Breite bis zu 2,2 m abtragen kann. Sie hat heute Morgen die 1,8 km bis Haslach abgefräst und befindet sich jetzt auf dem Rückweg. Wir fräsen mit diesem Monster hier nur 10 cm der alten Fahrbahndecke ab, um nicht auf die Frostschutzschicht zu kommen“, erklärt Di Muro mit lauter Stimme. Je mehr man sich dieser Riesenmaschine nähert, desto weniger ist eine Unterhaltung möglich. Von Waldesruh' keine Spur mehr! Die STORZ-Kollegen des Poliers – Vorarbeiter Sergio De Vittorio, Facharbeiter Sadic Berisha, Azubi Kai Hämmerle – erledigen unterstützende Arbeiten. Heute ist ihre

Stunde als Straßenbauer noch nicht gekommen. Sie sorgen für Sauberkeit auf der Baustelle und dafür, dass die vielen Sattelschlepper, welche das Fräsgut aufnehmen, immer freie Fahrt haben. Jeweils 26 Tonnen speit diese Fräse innerhalb weniger Minuten über ihr Förderband aus. Im langsamen Schrittempo verleiht sie sich zuvor den harten, aber ausgedienten Fahrbahnbelag dieser Landesstraße ein. In ihrem Cockpit steuert der Fahrer mit sanften Bewegungen des Joysticks das Riesengerät, während die ganze Maschine faucht und rüttelt. Alle zehn Sekunden betätigt er eine Hupe, um dem jeweiligen LKW-Fahrer zu bedeuten, eine Aufliegerlänge vorzufahren.



Das Großgerät im Einsatz auf der L275 zwischen Haslach und Bad Waldsee.



Das „Monster“ steuert sich sanft per Joystick.

Nach dem fünften LKW schaltet der Fräsenfahrer den Motor auf Leerlauf. Das kackophone Fortissimo erstirbt. Was für eine Erleichterung! Der Maschinist kriecht unter die Maschine, nachdem er zuvor hydraulisch die große Fräswalze angehoben hat. Auf ihr sind insgesamt 185 Meißel eingeklinkt. „Die müssen wir regelmäßig auswechseln“, sagt er. „Nach jedem fünften LKW sind einige Meißel verbraucht. Das merkt man dann am Fräsbild.“ Mit einem Hammer löst er ein halbes Dutzend dieser Hartmetallmeißel und ersetzt sie durch neue.

Polier Di Muro schaut sich diese Zahnpflege der besonderen Art ebenfalls an, nachdem er die Höhe des Abtrags mit seinem Zollstock kontrolliert hat. „Es ist schon unglaublich, wie schnell man hier mit diesen modernen Maschinen arbeiten kann“, sagt er. „Allein in diesem ersten Bauabschnitt werden über 4.000 Tonnen Material abgefräst. Die Sattelschlepper transportieren diesen Ausbauasphalt ins Asphaltmischwerk Ingoldingen, wo er aufbereitet wird. Kann sein, dass wir dieses Material hier wieder einbauen.“

Insgesamt 36.000 m<sup>2</sup> Fahrbahnen haben die Storzianer hier zu erneuern, mit 10 cm Trag- und 4 cm Deckschicht. Dazu gehört auch die Bankettstabilisierung mit dem mineralischen Additiv „Novocrete“ auf insgesamt 12 km. 750 m Entwässerungsleitungen sind zu bauen. Ein Auftrag von rund 1,5 Mio. Euro. „Das hier war eine richtige Buckelpiste, die eine Sanierung bitter nötig hatte“, meint Di Muro. Er muss es wissen, denn über diese Landesstraße führt sein täglicher Weg zur Arbeit.

Inzwischen hat sich die Großfräse auf ihren vier Kettenlaufwerken hundert Meter weiter bewegt zum bereitstehenden Tankwagen. Ihr Maschinist füllt 4.000 Liter Wasser nach, welches eine zu große Staubentwicklung verhindern soll. „Sehen Sie“, lacht er, „so eine Fräse ist irgendwie menschlich. Sie hat Hunger, sie hat Durst und regelmäßig Gebissprobleme!“ Auch Di Muro lacht. Aber man hat das Gefühl, dass er nicht unzufrieden ist, wenn dieses Monster endlich seine Arbeit erledigt hat. Dann könnten seine Storzianer nach diesem Asphaltausbau endlich mit dem Einbau der neuen Fahrbahn beginnen.



Regelmäßige Kontrolle und Ersatz der Hartmetallmeißel.



STORZ-Polier Cosimo Di Muro.



Diese Fräse ist nicht nur hungrig, sondern auch durstig: 4.000 Liter Wasser tankt sie.



Facharbeiter Sadic Berisha.



Azubi Kai Hämmerle, Baugeräteführer im zweiten Lehrjahr.

## + Hechingen-Nasswasen: Neuer Kreisverkehr für den Verkehr freigegeben

Nach einer Bauzeit von rund fünfeinhalb Monaten ist der neue Kreisverkehr auf der Westseite der Anschlussstelle Hechingen-Nord der B27 nun offiziell eingeweiht worden. Mit dem Tübinger Regierungspräsidenten Klaus Tappeser und Hechingens Bürgermeister Philipp Hahn freuten sich auch STORZ-Niederlassungsleiter Sigmaringen, Jochen Barany, sowie Bauleiter Eugen Heinzelmann.

Mit dem Umbau der bisherigen Kreuzung zu einem Kreisverkehr werde sowohl die Leistungsfähigkeit als auch die Verkehrssicherheit der Anschlussstelle Hechingen-Nord deutlich erhöht, erläuterte der Regierungspräsident. Darüber hinaus werde das Gewerbegebiet Nasswasen bedarfsgerecht angeschlossen. Er bezeichnete diese Gemeinschaftsmaßnahme unter der Federführung der Stadt Hechingen als gutes Beispiel dafür, wie eine erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen unterschiedlichen Baulastträgern gelingen könne.

Bürgermeister Hahn wies darauf hin, dass Hechingen mit dem Gewerbegebiet Nasswasen sowie mit dem geplanten Neubaugebiet Killberg IV, das Wohnraum für mehr als 2.000 Menschen bieten soll, Entwicklungsschwerpunkte gesetzt habe. Dies habe eine Optimierung der Anbindung an das vorhandene



Der neue Kreisverkehr kurz vor seiner Fertigstellung.



Verkehrsfreigabe des neuen Kreisverkehrs (v.l.): STORZ-Bauleiter Eugen Heinzelmann, Niederlassungsleiter Sigmaringen Jochen Barany, Regierungspräsident Klaus Tappeser, Cindy Holmberg MdL, Bürgermeister Philipp Hahn, Tiefbauleiter Jürgen Haas, Fabian Gauss (Ingenieurbüro Gauss).

Straßenetz notwendig gemacht, die jetzt gelungen sei. Die Storzianer hatten Ende Mai mit den Bauarbeiten für die Erschließungsstraße zum Gewerbegebiet begonnen. Schlechtes Wetter und viel Regen machten ihnen die Arbeit nicht leicht. Trotzdem konnte diese wichtige Baumaßnahme zeitlich einwandfrei abgeschlossen werden.

Bilder: RP Tübingen

## + B28 bei Rottenburg: Asphalteinbau mit Hilfe von Spezialkippern



Manchmal lohnt auch der nähere Blick auf technische Details. So setzt STORZ im Rahmen des Asphalteinbaus auf der B28 bei Rottenburg auch Zweiseitenkipper mit Thermoisolierung des Nutzfahrzeug-Ausrüsters Meiller ein. Sie scheinen sich bestens zu bewähren. Das Münchner Unternehmen ließ jedenfalls ein eigenes Video am Beispiel seines Tuttlinger Kunden drehen. Es ging um die Frage: Ist der Meiller-Zweiseitenkipper mit Thermoisolierung ein echter Allrounder oder liegen die Stärken ausschließlich beim Asphalttransport? **Die Antwort gibt es im Film.**



## + Neubau ED Netze Donaueschingen: Gründungsarbeiten am „neuen Traditionsstandort“

Donaueschingen ist ein Traditionsstandort. Für das Haus Fürstenberg allemal, aber auch für die ED Netze GmbH. Das zur Gruppe Energiedienst gehörende Unternehmen ist seit langem in der Innenstadt ansässig gleich neben dem Fürstlichen Park. Doch dort wird es langsam zu eng für den Stromversorger. Jetzt baut ED Netze im Gewerbegebiet Breitenen auf rund 15.000 m<sup>2</sup> neue Verwaltungs- und Betriebsgebäude. Dabei hat STORZ einen wichtigen Anteil.

Noch ahnt man nur, dass hier Großes entstehen soll. Doch die beeindruckende Geländefläche und die Tiefe der Baugrube machen schnell deutlich, dass es hier um mindestens ein größeres Gebäude geht. Beim Besuch der Baustelle im Oktober ist Daniel Höll im Cockpit seines Kettenbaggers auf der Sohle der Grube damit beschäftigt, eine Schotterschicht einzubauen.

Polier Dirk Kirchner erläutert das Projekt: „Diese große Baugrube bereitet die Errichtung des Bürokomplexes vor, der später einmal 90 Mitarbeitern Platz bieten soll. Im Hintergrund werden derzeit die Flächen für ein großes Werkstatt- und ein großes Lagergebäude vorbereitet.“ Dies allerdings geschehe in der Regie des mit dem Hochbau beauftragten Unternehmens Stumpp. „Wir ergänzen uns bei diesem Projekt“, sagt Kirchner. STORZ ist unter der Bauleitung von Andreas Elgert für den Erdbau, den Bau der Kanalisation und später für den Straßenbau sowie für die Anlage der Stellflächen zuständig.

Zumindest in diesem Gebiet sei der Erdbau eine sehr feuchte Angelegenheit, berichtet der Polier: „Wir haben im September angefangen und blieben bislang von größeren Regenfällen verschont“, sagt er. Aber das von unten nachdrückende Wasser bereite schon Probleme genug. Man habe eigens Pumpen installiert, um die Arbeiten in der ca. 4 m tiefen Baugrube zu ermöglichen. Das Bodenprofil an den Seiten der Grube zeigt eine bis zu 1,5 m mächtige Torf- und Humusschicht, darunter Lehm. „Dieser Boden hier ist wie ein Schwamm. 3.000 m<sup>3</sup> haben wir ausgehoben, aber nicht alles haben wir an anderer Stelle wieder einbauen können“, so Kirchner.

Wegen des drückenden Wassers habe man auf der Sohle der Baugrube auf Wunsch des Auftraggebers 30 cm Schroppen eingebracht. Darauf liege nun ein Vlies mit einer



Polier Dirk Kirchner vor der Baugrube des künftigen Bürokomplexes von ED Netze.



Daniel Höll baut die Filterschicht ein, auf welche die Bodenplatte gegossen wird.



Wenige Wochen später sind die Gründungsarbeiten weit fortgeschritten.

Filterschicht, die auch das Gefälle in der Grube ausgleiche. Bald folge die Sauberkeitsschicht und die Bodenplatte, erklärt der Polier. Im östlichen Bereich, wo es in Richtung Stille Musel geht und später Parkplätze entstehen sollen, wurde Bodenmaterial aus der Grube eingebaut. Hier kümmern sich gerade Kollegen um die Bodenverbesserung: Luca Saputo im 40-to-Bagger, Leon Krajcsir und Elvedin Silahic in zwei Walzen. Auf diesen Flächen und im Umfahrbereich wollen die Storzianer noch vor dem Winter eine Frostschuttschicht einbauen.

Mit der Fertigstellung der gesamten Anlage rechnet man im Jahr 2023. Dann sollen von hier aus die Stromnetze der Stadt Donaueschingen sowie weitere Teile der Baar betreut werden. Für die Stadtspitze jedenfalls scheint der Umzug von ED Netze ins Gewerbegebiet gleichzeitig ein Bekenntnis zur Stadt Donaueschingen zu sein. Man gratulierte zu dieser Entscheidung und zum „neuen Traditionsstandort“.



Baugeräteteuführer (Azubi 2. Lehrjahr) Leon Krajcsir.



Baugeräteteuführer Luca Saputo.

## + Trinkwasserdruckleitung Brigachtal – Bad Dürkheim: Wasserbau in „badisch Sibirien“



Wasserleitungsbau in „badisch Sibirien“ (v.l.): Baugeräteführer (Azubi 3. Lehrjahr) Leon Grüter, Bauleiter Witali Krapp, Polier Carlo Zimmermann, Facharbeiter Wolfgang Großholz, Baugeräteführer İlhan Ermis.

Die Baar ist eine genauso reizvolle wie harte Landschaft. Geologisch gesehen formt sie bei Donaueschingen eine sogenannte Hochmulde. Hier sammelt sich im Winter die kalte Luft. Zwischen der Donaustadt und Bad Dürkheim liegt aus klimatischer Sicht einer der kältesten Punkte ganz Deutschlands. Nicht nur böse Zungen sprechen deshalb von „badisch Sibirien“. Hier sorgen Storzianer für den Bau einer Trinkwasserdruckleitung, um Brigachtal und Bad Dürkheim wassertechnisch zu verbinden. Sie sind auch beteiligt an der Errichtung eines neuen, zusätzlichen Wasserwerksgebäudes gleich neben dem alten B27.

In Sichtweite des Donaueschinger Flugplatzes heben Baugeräteführer Igor Golik und Raupenfahrer Peter Jorich unter der Bauleitung von Andreas Elgert die Baugrube für ein neues, zusätzliches Gebäude des Bad Dürkheimer Wasserwerks „Schabelwiesen“ aus. Ein Millionenprojekt, an dem sich auch die Gemeinde Brigachtal beteiligt und das vom Land



Die Doppelleitung wurde an drei Stellen mit Spülbohrungen durch sumpfiges Gelände geführt.



Zusammen mit der Druckleitung werden auch Leerrohre verlegt, durch die später Glasfaserleitungen eingblasen werden.



Eine Hin- und eine Rückleitung verbindet den Tiefbrunnen Oberried mit dem geplanten vergrößerten Wasserwerk.



Schon in Sichtweite: der Zielpunkt der Leitungen. Am bisherigen Wasserwerk „Schabelwiesen“ soll ein zusätzliches Gebäude mit einer zentralen Enthärtungsanlage entstehen.



Verlegungstiefe neben dem Wirtschaftsweg: 1,4 m.



Gegenschuss vom bisherigen Wasserwerk „Schabelwiesen“ aus: Die Leitungsbauer nähern sich.



Ein neues, gemeinsames Wasserwerk soll die alten Einrichtungen ergänzen: Storzianer heben die Baugrube aus.

erheblich gefördert wird. Das neue Wasserwerk soll auch eine zentrale Wasserenthärtungsanlage bekommen. Der Baaremer Untergrund besteht nämlich vor allem aus Muschelkalk, und das Wasser in den Kommunen weist erhebliche Härtegrade auf. Diese Baustelle steht logistisch mit der von ED Netze im Donaueschinger Gewerbegebiet im Zusammenhang.

Vor allem aber hat sie mit einem neuen Anschluss der Brigachtaler Wasserversorgung an das neue gemeinsame Wasserwerk zu tun. Bei Wasserknappheit wollen sich die beiden Kommunen künftig aushelfen. Die Verlegung der beiden Trinkwasserdruckleitungen zwischen dem Tiefbrunnen Oberried und dem geplanten Wasserwerk steht unter der Bauleitung von Witali Krapp. Die Kolonne um Polier Carlo Zimmermann (Baugeräteführer İlhan Ermis, Maschinist Leon Grüter und Facharbeiter Wolfgang Großholz) ist von der Baugrube aus gut zu sehen.

2,5 km Trinkwasserdruckleitung verlegen die Kollegen. Allerdings nicht in Luftlinie quer durch die Felder, sondern den Wegen folgend. „Dies hat mit den Eigentumsverhältnissen hier zu tun“, erläutert Bauleiter Krapp beim Besuch im Oktober. „Wir dürfen leider nicht überall auf die Äcker und unseren Aushub zwischenlagern, bevor wir das Doppelrohrsystem neben dem Wirtschaftsweg verlegen. Das macht uns die Sache nicht leichter.“ Manchmal könne man in einer Breite von 12 m arbeiten, an anderen Stellen müsse man jedoch mit 5 m auskommen. Die Leitungen selbst würden in einer Tiefe von 1,4 m eingebaut.

Eine weitere Hürde sei das streckenweise sumpfige Gelände. So habe man insgesamt drei Spülbohrungen anbringen müssen, um auf einer Gesamtlänge von 400 m die Druckleitung grabenlos zu verlegen. Mit den beiden Rohren für den Hin- und Rücktransport des Trinkwassers zur geplanten Enthärtungsanlage auf Bad Dürkheimer Gebiet bauen die Storzianer gleichzeitig Leerrohre für Medienkabel ein. Durch sie sollen später Glasfaserleitungen eingblasen werden. Ende Juli hätten die Arbeiten hier begonnen, spätestens Ende November wolle man fertig sein, so Krapp.

Angesichts des bevorstehenden Winters auf der Baar ist dies vielleicht kein Fehler. Allerdings muss Witali Krapp bei diesem Gedanken schmunzeln. Als junger Mann habe er „in einem früheren Leben“ Straßen gebaut in der Gegend von Tomsk, erzählt er. Das liege im Westen Sibiriens. Temperaturen von -35 Grad habe man dort im Winter erlebt und trotzdem weiter am Straßenunterbau gearbeitet.

In gewisser Weise scheint sich für den STORZ-Bauleiter hier ein Kreis zu schließen. Vom Straßenbau im echten Sibirien zum Wasserleitungsbau in „badisch Sibirien“.



Sie bereiten den Zielpunkt des Leitungsbaus vor (v.l.): Baugeräteführer Igor Golik, CONVIA-Trucker Michael Baum, Raupenfahrer Peter Jorich.

## + Schotterwerk Neuhausen ob Eck: Wie man in der Region Baustoffe für die Region gewinnt

Unser Land ist steinreich. Egal, ob es sich um magmatisch entstandene Gesteine handelt, wie man sie etwa im Schwarzwald findet. Oder um Moränen, die das Alpenvorland prägen. Oder um die Kalksteine der Schwäbischen Alb. Wenn man sie gewinnt, dienen sie den Menschen zu den verschiedensten Zwecken. Und jedes Gestein kann dabei seine Stärken ausspielen.

So macht sich der Jurakalk, der im STORZ-Schotterwerk Neuhausen ob Eck abgebaut wird, beispielsweise als Schotter auf Wegen oder in Frostschuttschichten nützlich.

Aber zuvor muss man ihn erst einmal gewinnen. Dies geschieht im jetzigen Abbaubereich durch Sprengungen. „Es handelt sich dabei um Vorgänge von größter Präzision“, erläutert Christian Rebmann, Bereichsleiter STORZ Baustoffe. „Bevor die Bohrungen für den Einsatz des Sprengstoffs angebracht werden, wird eine Wand erst einmal vermessen. Dies geschieht mit Digitaltechnik. Wir erhalten so ein 3D-Modell, auf dessen Grundlage der Sprengmeister anschließend mit einem GPS gesteuerten Bohrgerät die nötigen Bohrungen vornimmt und die Sprengladung ausrechnet.“ Die Sprengung in unserem Video gewann über 6000 m³ bzw. 12.000 Tonnen Gestein aus



der 30 m hohen Wand. Dieser Jurakalk wird nun gebrochen und je nach Einsatzzweck aufbereitet. Dann macht er sich nützlich – als regionaler Baustoff auf Baustellen in der Region. Auch dieser Steinbruch wird übrigens nach und nach wieder verfüllt, mit Bodenmassen, die ebenfalls aus der Region stammen und keine langen Transportwege in Anspruch nehmen. Und schließlich rekultiviert man diese Flächen. In einigen Jahren wird hier dann wieder Wald wachsen.



## + STORZ Service: Trotz Corona war 2021 ein Investitionsjahr ohne Notbremse

Die Corona-Pandemie und die damit verbundenen Einschränkungen haben seit Anfang 2020 einiges durcheinandergewirbelt. Allerdings nicht, was die Investitionen des Unternehmens im Jahr 2021 angeht. Hier herrschte trotz allem eine wohlthuende Normalität. Auch in diesem Jahr wurde der Fokus seitens der Geschäftsleitung und Gesellschafter auf den Erhalt eines modernen Geräte- und Maschinenparks für den Erd- und Straßenbau gelegt.

Das zumindest kann Christian Kopp bilanzieren, Geschäftsführer bei STORZ Service. Er ist für die Planung und die Abwicklung von Ersatzinvestitionen und zusätzlichen Investitionen zuständig, sowohl für die Unternehmensbereiche „Verkehrswegebau“ als auch für „Baustoffe“. Investitionen, so sagt er, seien immer ein Blick in die Zukunft: „Ungegründeter Optimismus oder zu großes Zögern sind nicht gut. Wichtig ist, den Blick für die Realitäten zu behalten, dann aber auch mutig zu reagieren und bedarfsgerecht zu investieren.“

Genau das hat man 2021 bei STORZ getan mit einer Gesamtsumme von rund 9 Mio. Euro. Dabei habe es sich in erster Linie um Ersatzinvestitionen gehandelt, sagt Kopp. So verfüge STORZ nunmehr über drei neue Radbagger, zwei Kettenbagger und einen Kompaktbagger, welche ältere Geräte ersetzen. Im Bereich der Baumaschinen kamen ein Gehwegfertiger, eine Asphaltwalze, zwei kleine Kombiwalzen und 10 kleine Radlader hinzu. Kopp: „Natürlich haben wir auch die entsprechenden Anbaugeräte wie Verdichtertafeln, hydraulische Rohrgreifer, Drehdorne oder Hydraulikhämmer für Bagger angeschafft. Dabei handelte es sich in den meisten Fällen um Neuinvestitionen. Ähnliches gilt bei Anbaugeräten für Radlader wie etwa Anbauehrbesen.“

Eine Viertelmillion Euro habe man in Kleingeräte und 100.000 Euro in die Erneuerung von Baubüros und Materialcontainer gesteckt. Die Werkstatt habe einen neuen Bremsenprüfstand bekommen. Über eine neue Anbaufräse können sich die Kollegen von der Bodenstabilisierung freuen. „Das ist eine Investition, die sich aus der erfreulichen Auftragslage in diesem Bereich ergab“, sagt Kopp.

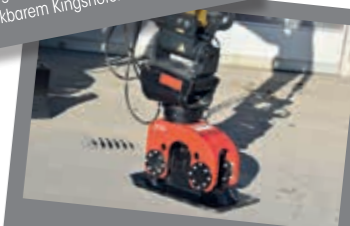
Wichtig seien mit Blick in die Zukunft mutige und kraftvolle Investitionen in neue Technologien, insbesondere in Telematik und Maschinensteuerungen, die in Verbindung mit Vermessungsequipment 3D-Modelle nachbilden können. Allein hier habe man eine halbe Million Euro investiert. „Wir sind in der glücklichen Lage, solche Steuerungen auf vorhandenen Maschinen in unserer Werkstatt selbst nachrüsten zu können“, sagt Kopp zufrieden.

Auch der Fuhrpark konnte sich über neue Geräte freuen: Drei neue Sattelzugmaschinen inklusive Thermo-Auflieger, ein Dreiachs-Kipper und drei Vierachskipper stehen zur Verfügung. Wie jedes Jahr wurde auch die Flotte der Transporter aktualisiert. Hier rollten elf neue Fahrzeuge auf den Werkshof. STORZ Baustoffe verfügt nun über eine neue große Planierfräse, die im Schotterwerk Neuhausen ob Eck zum Einsatz kommt. Kleinere Maschinen, wie etwa Radlader, wurden in der Asphaltmischanlage in Welschingen sowie im Schotterwerk Brigachtal-Klengen erneuert.

Kopp: „Wir haben 2021 vorsichtig agiert, aber in Anbetracht der Wirtschaftslage eigentlich stark investiert“, sagt er. „Bei STORZ wurde nicht die Notbremse gezogen, und das ist für uns alle eine wirklich gute Nachricht.“



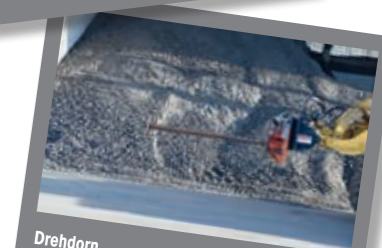
**Minibagger CAT 309 CR**  
Einsatzgewicht 9 to  
Nennleistung 52 kw  
Mit schwenkbarem Kingshofer Schnellwechsler



**Baggeranbauverdichter**  
Typ: UAM 500  
Gewicht 470 kg  
Für Bagger mit Einsatzgewicht von 5 bis 10 to



**Traktorfräse**  
TYP: FAE MTH 225  
Eigengewicht 8 to  
Mit Wasserberieselung



**Drehdorn**  
Typ: Wolf WDD 75.1600.KSS  
Anbau wahlweise an Bagger oder Radlader  
Zum Transport und Abrollen von Kabeltrommel



**Hydraulikhämmer**  
Typ: Epiroc SB 302  
Eigengewicht 300 kg  
Für Bagger mit Einsatzgewicht von 4,5 bis 9 to



**Planierfräse**  
Typ: Liebherr PR 736  
Einsatzgewicht 25 to  
Nennleistung 160 kw



**Gehwegfertiger**  
Typ: Vögele S 800-J  
Eigengewicht 6,6 to  
Einbaubreite von 1,2 m bis 3,2 m



**Radlader**  
Typ: Liebherr L 506  
Einsatzgewicht 5 to  
Nennleistung 48 kw

### Storzianer als Reporter?

Ja – warum nicht? Auch in dieser Ausgabe des Newsletters verdanken wir wieder eine ganze Reihe von Bildern und Informationen Kolleginnen und Kollegen, die im rechten Moment zur Kamera oder zum Smartphone gegriffen haben. Vielen Dank dafür! Ohne die Mithilfe aller wäre eine so reichhaltig dokumentierte Unternehmenszeitschrift nicht möglich. **Deshalb auch diesmal wieder unsere Bitte: Machen Sie mit!** Schicken Sie Ihre Bilder an [presse@storz-tuttlingen.de](mailto:presse@storz-tuttlingen.de)! Oder per WhatsApp an 0171-8351839. Sie finden bestimmt ihren Weg auf einen unserer Medienkanäle!

Folgen Sie uns, folgen Sie Ihrem Unternehmen!



**+** Azubi-Baustelle „Lokschuppen“ Tuttlingen:  
**Schwarzes Gold und schwarze Giganten**

Man klassifiziert sie nach Baureihen und beschreibt sie nach Achsfolgen, aber für viele Menschen sind die längs der B311 westlich von Tuttlingen im ehemaligen Bahnbetriebswerk abgestellten schwarzen Giganten viel mehr als nur ausrangierte Zugmaschinen. Die Exponate im Deutschen Dampflok- und Modelleisenbahnmuseum repräsentieren eindrucksvoll ein Stück Technikgeschichte des 20. Jahrhunderts. Jetzt wurden die Außenanlagen des in Tuttlingen umgangssprachlich als „Lokschuppen“ bekannten Museums neu gestaltet, und zwar in Eigenregie von drei STORZ-Azubis. Ausbildungsleiter Herbert Aggeler berichtet.

Im März dieses Jahres waren STORZ-Azubis in Aktion und voll beschäftigt mit der Neugestaltung der Außenanlage des unter Denkmalschutz stehenden Lokschuppens in Tuttlingen. Dabei ging es darum, die im vorderen Teil liegenden Parkplätze inklusive der Zufahrt sowie die auf der hinteren Seite des Gebäudes liegende Fläche zwischen den Gleiskörpern bis zum Lokdrehkreuz bituminös zu befestigen.

Hintergrund der ganzen Aktion war der Wunsch der Besitzerfamilie des Lokschuppenareals, das Gelände für Events und Veranstaltungen wie z.B. für Hochzeiten und Firmenfeiern besser nutzen zu können.

Für die Umsetzung der Baumaßnahme waren die STORZ-Azubis Marco Battaglia (Straßenbauer), Mate Radincic und Steven Preuss (beide Baugeräteführer) maßgeblich verantwortlich.

Es mussten Entwässerungsleitungen verlegt, Ablaufrinnen und Schächte versetzt, barrierefreie Zugänge sowie Randeinfas-

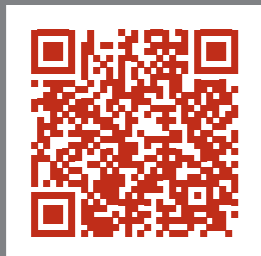
sungen hergestellt werden. Nach umfangreichen Vermessungsarbeiten, Grabarbeiten und Schottereinbau erfolgte das Herstellen der Feinplanie auf den gesamten Flächen für den darauffolgenden Einbau.

Die Asphaltarbeiten von Bitumenkies und Asphaltbeton übernahm die Kolonne von Marcus Wagner unter Mithilfe der Azubis. Die Herausforderung bestand darin, die nötigen Vertiefungen der Lok-Räder im Bereich der Gleiskörper im frisch eigebauten Asphaltbeton zu gewährleisten. Hierfür wurde die Achse einer Lokomotive über die frisch eingebaute Fläche geschoben, um die richtige Einpresstiefe zu gewährleisten.

Nach dem Einbau waren noch die üblichen Aufräumarbeiten zu erledigen, doch anschließend konnten die drei Azubis mit geschwellter Brust und voller Stolz auf ihre erste in Eigenregie organisierte und realisierte Baustelle schauen.



Das komplette Ausbildungsangebot gibt's unter [storz-tuttlingen.de/ausbildung.html](http://storz-tuttlingen.de/ausbildung.html)





## + Lossprechung von STORZ-Azubis: Ein Kammersieger und sehr gute Prüfungsergebnisse

Freude und Stolz – dies dürften wohl die vorherrschenden Gefühle gewesen sein bei den 14 ehemaligen STORZ-Azubis, die Anfang September ihre Gesellenbriefe entgegennehmen konnten. Ihr Unternehmen würdigte sie, ihre Tätigkeit und ihre Prüfungsleistungen mit einer zünftigen Feier im Gasthaus Krone in Mühlheim an der Donau. Einen neuen beruflichen Lebensabschnitt betraten die nunmehr ausgebildeten STORZ-Azubis. Georg Graf Kesselstatt, geschäftsführender Gesellschafter, Geschäftsführer Markus Elsen sowie die Ausbildungsleiter Sandra Lehmayr und Herbert Aggeler gratulierten den neuen Gesellinnen und Gesellen zu ihren erfolgreichen Abschlüssen und wünschten ihnen für ihre berufliche Zukunft alles Gute. Sie freuten sich besonders, dass neun ehemalige Auszubildende dem Unternehmen in ihren verschiedenen Berufen erhalten bleiben. Zwei weitere wollen ihre Ausbildung in Form eines Studiums fortsetzen. Ihnen, so machte die Geschäftsführung klar, stehe die Tür für eine Rückkehr zu STORZ jederzeit offen.

Als Jahrgangsbester und insofern als „STORZ-Azubi of the year“ kann sich Julius Hamsch über ein Jahr lang kostenfreies Fahren freuen: Ihm überreichte Graf Kesselstatt die Autoschlüssel des firmeneigenen Azubi-Flitzers. Hamsch absolviert neben seiner Ausbildung zum Straßenbauer ein duales Studium zum Bauingenieur. Er hat mit nur einem Punkt Vorsprung in einem äußerst knappen Ausgang in der

schriftlichen und praktischen Gesamtnote diese Lorbeeren verdient. Graf Kesselstatt: „Die diesjährigen sehr guten Ergebnisse zeigen wieder einmal, dass STORZ nicht nur eine solide Ausbildung bietet, sondern auch ausgesprochen gute Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ins Berufsleben entlässt.“

Ein besonderes Lob konnte auch Robin Klein entgegennehmen, der als ausgebildeter Land- und Baumaschinen-Mechatroniker in seinem Berufszweig Sieger im Bereich der Handwerkskammer Konstanz wurde. Er hat sich mit seinem Prüfungsergebnis für den Leistungswettbewerb des deutschen Handwerks „Profis leisten was“ qualifiziert und kann sich mit jungen Kolleginnen und Kollegen seines Fachs auf Landesebene messen. „Wir freuen uns als ausbildendes Unternehmen sehr, wieder einen Kammersieger unter unseren jungen Gesellen zu haben“, so Graf Kesselstatt.

**Die neuen Gesellinnen und Gesellen im Einzelnen:** Dominik Baur, Kevin Da Silva, Andrew Fiorentino, Metodija Purdeski, Mirkan Umur (Straßenbauer), Mathias Oldermann, Steven Preuss, Tobias Riedle, Damian Bisiakowski, Theodor Scheuer (Baugeräteführer), Robin Klein (Land- und Baumaschinen-Mechatroniker), Rebecca King (Industriekaufmann), Julius Hamsch (Bauingenieur plus), Marco Battaglia (Straßenbauer/Berufskollegiat).



Geschäftsführer Markus Elsen gratuliert den neuen Gesellen.



Sieger bei der HWK Konstanz: Robin Klein.



„Azubi of the year“ Julius Hamsch mit STORZ-Azubi-Flitzer.



Zünftige Vesper zum Ende der Lossprechungsfeier.

## + Begrüßungstag 2021: STORZ heißt 13 neue Azubis willkommen



Herzlich willkommen sind die 13 neuen Auszubildenden bei STORZ. Sie haben jetzt drei Jahre Lehre vor sich. Links vorne Ausbildungsleiter Herbert Aggeler.

Es ist eine schöne Tradition bei STORZ, dass die Unternehmensleitung die neuen Auszubildenden persönlich begrüßt und willkommen heißt. In einem Familienunternehmen kennt man einander. 13 junge Männer haben sich in diesem Jahr für Ausbildungsberufe rund um den Verkehrswegebau entschieden. Sie reißen sich ab jetzt ein in die immerhin rund 800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zählende Belegschaft.

Zusammen mit jeweils einem Elternteil wagten die Neuen am Begrüßungstag in Eigeltingen die ersten Schritte in ihr Berufsleben. Für sie alle fand Firmenchef Georg Graf Kesselstatt herzliche Worte. „Sie haben eine gute Entscheidung getroffen und Berufe mit besten Aussichten gewählt“, versichert er ihnen. Graf Kesselstatt stellte ihnen das Unterneh-

men mit seiner über 90-jährigen Geschichte vor und beleuchtete dessen aktuelle und zukünftige Wirtschaftskraft.

Er umriss gleichzeitig die durchaus anspruchsvollen Aufgaben, welche auf die neuen Azubis warten. Auch im Tief- und im Straßenbau spiele die Digitalisierung inzwischen eine wichtige Rolle. Es sei also neben körperlicher Fitness auch technische Kompetenz gefragt. Die heutigen Maschinen seien anspruchsvoll, erklärte der STORZ-Chef, auf den Baustellen, in der Werkstatt oder im Zentrallabor: „Sie bekommen bei uns eine moderne und zukunftssichere Ausbildung“, versicherte Graf Kesselstatt den Azubis. Bei STORZ freut man sich dieses Jahr über zehn angehende Straßenbauer und jeweils einen Baugeräteführer, einen Industriekaufmann

und einen Land- und Baumaschinenmechaniker.

Praktische Themen wie die obligatorische Sicherheitsunterweisung oder Versicherungsfragen sowie Ausbildungsspezifisches wie Stundenerfassung, Berichtshefte, Ausbildungsplan und Ausbildungsordnung prägten den weiteren Tag. Man blickte ebenfalls weit voraus: Auch die zusätzliche Absicherung der Altersrente durch betriebliche Vorsorge wurde angesprochen. Zu allem hatten die neuen Azubis wie ihre Elternteile viele Fragen.

Greifbare Symbole des Willkommens im Berufsleben und im neuen Unternehmen gab es natürlich auch: Poloshirts mit Firmenlogo und für jeden neuen Auszubildenden einen persönlichen Satz Werkzeug.

## **+** STORZ-Jubilarehrung 2021: Ein festlicher Abend zu Ehren langgedienter Storzianer



STORZ-Jubilare und ihre Laudatoren beim festlichen Abend im Schenkenberger Hof in Emmingen (v.l.): Georg Graf Kesselstatt (geschäftsführender Gesellschafter), Markus Elsen (Geschäftsführer STORZ Verkehrswegebau), Susanne Gräfin Kesselstatt (geschäftsführende Gesellschafterin), Christian Fischer (Bauleiter, 25 Jahre), Jürgen Löhner (Geschäftsführer CONVIA Logistik, 25 Jahre), Erdal Tamer (Facharbeiter Schotterwerk Neuhausen, 40 Jahre), Axel Jeske (Polier, 45 Jahre), Hartmut Storz (KFZ-Mechaniker, 40 Jahre), Gerhard Wolany (LKW-Fahrer, 40 Jahre), Lothar Guduscheit (Polier, 40 Jahre), Stefan Lehmayr (Polier, 40 Jahre), Winfried Bork (Vermesser und Abrechner, 40 Jahre), Christian Stumpp (Geschäftsführer STORZ Service), Guido Wagner (Leiter Niederlassung Tuttlingen), Christian Rebmann (Bereichsleiter STORZ Baustoffe).

Es war innerhalb weniger Monate bereits die zweite Jubilarehrung, zu der die STORZ-Geschäftsleitung langgediente Mitarbeiter und ihre Partner eingeladen hatte. Erst kürzlich hatte man die im vergangenen Jahr coronabedingt ausgefallene Ehrung der Jubilare des Jahres 2020 nachgeholt. Jetzt erlebte der Schenkenberger Hof in Emmingen eine bestens gelaunte Runde von Storzianern, die 2021 auf viele Jahrzehnte engagierter und erfolgreicher Tätigkeit in den verschiedensten Funktionen bei STORZ zurückblicken können. Ihre Vorgesetzten und die Geschäftsleitung würdigten sie in individuellen Festansprachen und versicherten sie der Wertschätzung und des Dankes ihres Unternehmens. Insgesamt zehn Jubilare standen auf der Liste der zu Ehrenden; neun von ihnen nahmen an dem festlichen Abend persönlich teil. Zwei Kollegen konnten auf eine 25-jährige Betriebszugehörigkeit zurückblicken, und gleich sieben Storzianer auf 40 Jahre im Unterneh-

men. Einer jedoch brachte es sogar auf 45 Jahre. Auf diese ungewöhnlich langen Zeitspannen sowie auf die berufliche Treue und Loyalität zum Unternehmen wies in seiner Eröffnungsrede Georg Graf Kesselstatt hin, geschäftsführender Gesellschafter bei STORZ. „Langjährige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verkörpern die Unternehmenskultur und geben dieser Stabilität!“ So beschrieb Kesselstatt die Bedeutung von Treue zum Betrieb. Langjährige Mitarbeiter seien gewissermaßen „Speicher für Know-How, Kultur und Geschichte des Unternehmens“. Sie machten seine Seele aus und gäben ihre Erfahrungen an jüngere Kolleginnen und Kollegen weiter. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit bei STORZ betrage 11 Jahre. „Ein großartiger Wert!“ Allerdings dürfe man sich nicht auf den Lorbeer ausruhen. Es sei vielmehr eine permanente Herausforderung an das Management dafür zu sorgen, neue Mitarbeiterinnen

und Mitarbeiter zu gewinnen und an das Unternehmen zu binden. Identifikation mit dem Betrieb und Freude an der Arbeit seien wichtig. „Man soll sich bei uns wohlfühlen“, so Kesselstatt. Es ist schon eine Tradition, dass sich bei der Würdigung der STORZ-Jubilare Vorgesetzte in die Rolle von Laudatoren begeben. So auch in diesem Jahr. Den neun anwesenden Jubilarinnen und Jubilaren standen vier Redner gegenüber, welche deren Laufbahnen, Verdienste und ganz persönlichen Eigenschaften durchaus humorig Revue passieren ließen. Allen gemein war der persönliche und lockere Zugang zu den einzelnen Kolleginnen und Kollegen, die an diesem festlichen Abend Bilanz oder Zwischenbilanz ihres Berufslebens bei STORZ ziehen konnten. Nicht anwesend war Herbert Aggeler, der auf 40 Jahre im Unternehmen zurückblicken kann.



**45 Jahre**

### **Axel Jeske:**

**„Alpha-Tier mit Disziplin und großem Herzen“**

Disziplin, Respekt und Verständnis für seine Mitarbeiter - es sind solche Eigenschaften, die Laudator Guido Wagner STORZ-Polier Axel Jeske bescheinigte. 45 Jahre gehöre dieser nun dem Unternehmen an: „Das schaffen nur die Wenigsten!“ Jeske habe seine Baustellen vorbildlich im Griff, führe sie mit professioneller Konsequenz und kollegialer Menschlichkeit: ein „Alpha-Tier mit Disziplin und großem Herzen“. Fürsorge für die Kollegen, höchste Arbeitsqualität und ein gutes Verhältnis zu den Auftraggebern machten ihn für das Unternehmen unverzichtbar. Wagner: „Das möge noch einige Jahre weitergehen!“



**40 Jahre**

### **Winfried Bork:**

**„Ruhiger Typ mit ausgeprägtem Gerechtigkeitsinn“**

Ein Berufsleben im Dienst der Vermessung und Abrechnung ließ Guido Wagner Revue passieren, als er Winfried Bork für dessen 40-jährige Betriebszugehörigkeit würdigte. Zunächst im Staatsdienst, dann bei einem Ingenieurbüro und schließlich im Bauunternehmen Kirchhoff habe sich Bork der Vermessungstechnik gewidmet und dabei zahlreiche technische Entwicklungen praktisch miterlebt. Wagner rief eine Vielzahl von Baustellen ins Gedächtnis, an denen Bork mitgewirkt hat. Der Jubilar zeichne sich aus durch Ehrlichkeit, Toleranz und einen ausgeprägten Gerechtigkeitsinn, sagte der Laudator.



**40 Jahre**

### **Lothar Guduscheit:**

**„Ein Teamspieler und leidenschaftlicher Ausbilder“**

Mit hohem Lob und großer Wertschätzung würdigte Guido Wagner STORZ-Polier Lothar Guduscheit, der auf 40 Jahre im Unternehmen zurückblicken kann. Guduscheit sei als gelernter Schachtmeister ein exzellenter Fachmann, der sein Wissen mit großer Leidenschaft an junge Kollegen weitergebe. „Eigentlich gibt es nichts, was Du nicht gerne baust“, sagte Wagner. Trotzdem seien Erschließungen Guduscheits Spezialgebiet. Der Niederlassungsleiter hob insbesondere dessen soziales Engagement hervor, unter anderem beim DRK: „Du unterstützt Deine Kollegen, wo es nur geht!“ Dafür danke ihm die ganze Firma.



**40 Jahre**

**Stefan Lehmayer:**

**„Gute Chancen auf den Titel „Mister STORZ“**

Wenn es den Titel „Mister STORZ“ gäbe – er hätte gute Chancen auf ihn. Dies sagte Guido Wagner über Polier Stefan Lehmayer, der auf 40 Jahre im Unternehmen zurückblickt. Bereits dessen Vater habe fast vier Jahrzehnte bei STORZ gearbeitet. „Du liebst die Abwechslung an der Arbeit und es ist mir keine einzige Beschwerde über eine Deiner mehr als 150 Baustellen bekannt“, sagte Wagner und lobte Lehmayers besondere Fähigkeit, mit Azubis umzugehen: „Ausbildung macht Dir Spaß!“ Der Jubilar sei ein „echtes STORZ-Urgestein“ – hilfsbereit, einsatzfreudig und kollegial. Er sorge immer für ein gutes Klima im Bauwagen und auf der Baustelle.



**40 Jahre**

**Gerhard Wolany:**

**„Ein kompetenter und belastbarer LKW-Fahrer“**

Die facettenreiche Karriere vom Starkstromelektriker und Mischmeister einer Asphaltmischanlage bis hin zum Fahrer diverser und anspruchsvoller Lastzüge ließ STORZ Service-Geschäftsführer Christian Stumpp Revue passieren zu Ehren von Gerhard Wolany. Dieser kann auf 40 Jahre Betriebszugehörigkeit zurückblicken. Stumpp lobte Wolanys „absolute Zuverlässigkeit und hohe Kompetenz“, die er auch im langjährigen Einsatz beim Winterdienst im Landkreis Sigmaringen bewiesen habe. Er freue sich, Wolany auch nach dessen Eintritt in den Ruhestand gelegentlich als Aushilfsfahrer begrüßen zu dürfen.



**40 Jahre**

**Hartmut Storz:**

**„Der erste Ansprechpartner bei technischen Problemen“**

„Sie werden von allen Kollegen sehr geschätzt und lassen sich durch nichts aus der Ruhe bringen.“ Mit diesem Kompliment würdigte Georg Graf Kesselstatt Hartmut Storz zu dessen 40-jährigem Betriebsjubiläum. Er sei als ausgebildeter KFZ-Mechaniker in der STORZ-Werkstatt erster Ansprechpartner bei technischen Problemen und außerdem zuständig für LKW, Auflieger, Anhänger, Tieflader und Kehrmaschinen. Kesselstatt: „Bei der Bergung von verunfallten und umgefallenen LKW sind Sie der beste Mann im Haus.“ Der geschäftsführende Gesellschafter dankte dem Jubilar für dessen langjährige Treue und Loyalität zum Unternehmen.



**25 Jahre**

**Christian Fischer:**

**„Der Erdbau war schon immer sein Steckenpferd“**

Auf eine beeindruckende Karriere vom Facharbeiter bis zum Bauleiter könne er zurückblicken, würdigte Guido Wagner in seiner Laudatio für 25 Jahre Betriebszugehörigkeit Christian Fischer: „Du hast Dein Handwerk gut gelernt und angewendet.“ Nicht zuletzt deshalb habe man ihm bei der Übertragung umfangreicher Projekte wie etwa dem Bau der B31neu bei Überlingen großes Vertrauen entgegengebracht. Dieses Vertrauen habe er nicht enttäuscht, und dafür danke ihm das Unternehmen. Wagner: „Die Werte Aufrichtigkeit und Verbindlichkeit sind Dir besonders wichtig. Du bist in unserem Team eine wertvolle Person!“



**40 Jahre**

**Erdal Tamer:**

**„Ein feiner Kerl mit größter Erfahrung“**

Große berufliche und kollegiale Komplimente konnte Erdal Tamer zu seinem 40-jährigen Berufsjubiläum der Laudatio von STORZ Baustoffe-Bereichsleiter Christian Rebmann entnehmen. Dieser bescheinigte dem aus Kappadokien Stammenden hohe Kompetenz, unermüden Einsatz und beste Kollegialität. Niemand kenne das Schotterwerk Neuhausen so gut wie Tamer, der in der Produktion als Facharbeiter tätig ist. „Du hast das Werk, so wie es heute ist, entscheidend geprägt und mitaufgebaut“, so Rebmann. Er wäre froh, wenn Tamer bis zu seinem 50-jährigen Jubiläum im Betrieb bleiben würde.



**25 Jahre**

**Jürgen Löhner:**

**„Ein umgänglicher Kollege mit Liebe zur Präzision“**

Umgänglichkeit und sehr genaues, präzises Arbeiten – dies bescheinigte Georg Graf Kesselstatt in seiner Laudatio Jürgen Löhner. Der heutige Geschäftsführer der CONVIA Logistik gehört der Unternehmensgruppe bereits seit 25 Jahren an. Löhner habe bereits seine Ausbildung zum Industriekaufmann bei STORZ absolviert. Danach habe er seinen Wehrdienst bei der Marine angetreten. Anschließend sei er zurückgekehrt und hauptsächlich in der Fuhrparkabrechnung und Disposition tätig gewesen. Kesselstatt dankte Löhner für dessen langjährige Treue und Loyalität zum Unternehmen.

**+** Christbäume zu verschenken:  
**Storzianer als Weihnachts(baum)männer**

**Von wegen Weihnachten findet nicht statt bei STORZ!**

Wenngleich die traditionelle Weihnachtsfeier auch in diesem Jahr ausfallen muss wegen der Corona-Pandemie, so werden sich doch viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter über einen schönen Weihnachtsbaum freuen können. Und das verdanken sie letztlich den Kollegen um Polier Armin Braun und Werkstattleiter Manuel Huber.

Rund 200 junge Tannen einer Christbaumkultur mussten nämlich im Rahmen des Neubaus der Anschluss-Stelle Rottenburg an der A81 dem Baufeld weichen. Sie wurden Ende November von der Kolonne um Armin Braun gefällt. Aber allen Beteiligten war sofort klar: Die sollten die Kolleginnen und Kollegen bekommen!

Deshalb machten sich Manuel Huber, Hartmut Storz und Maik Wagner wenige Tage später auf den Weg nach Rottenburg. Und das mit geräumigem Gefährt: ein Dreiaxser und ein Vierachser – jeweils mit Hänger – transportierten die Christbäume in Richtung Tuttlingen. Von dort wurden sie auf die STORZ-Niederlassungen verteilt.





Wir bauen für Sie

**WÜNSCHT**  
**FROHE**  
**WEIHNACHTEN**



**Herausgeber:** Geschäftsführung der J. Friedrich Storz GmbH & Co. KG  
Vi.S.d.P.: Susanne Gräfin Kesselstatt · Ludwigstaler Str. 42 · 78532 Tuttlingen  
Tel. 07461/176-0 · [www.storz-tuttlingen.de](http://www.storz-tuttlingen.de)

**Redaktion & Text:**  
Susanne Gräfin Kesselstatt · Joachim Mahrholdt  
**Gestaltung:** MASCHENTA DESIGNAGENTUR  
**Fotos:** J. Friedrich Storz GmbH & Co. KG  
Alle Rechte vorbehalten