

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



## Liebe Leserinnen und Leser,

mit einem schönen Bildteil über unser traditionelles Sommerfest hätten wir normalerweise in dieser Ausgabe des Newsletters berichtet. Die Welt ist seit dem Ausbruch der aktuellen Pandemie eine andere geworden und es gibt leider bis auf weiteres keine Normalität mehr. Wir mussten uns der Situation beugen, haben unser Sommerfest nicht veranstalten können. Zu gerne hätten wir ein paar gemütliche Stunden mit Ihnen allen gemeinsam verbracht!

Die Krise traf und trifft die Unternehmen je nach Branche mit unterschiedlicher Wucht. Auch wenn die wirtschaftlichen Folgen in Deutschland noch nicht vollständig absehbar sind, verzeichnet Deutschland doch bereits den stärksten Einbruch im Bruttoinlandsprodukt seit der Finanz- und Wirtschaftskrise 2009 und ein Rekordhoch bei den Kurzarbeiterzahlen.

Der Lockdown hat uns auch gezwungen, kurzfristig neue Wege zu beschreiten. Distanz wahren – und als Team weiter wachsen – eine intensive Herausforderung. Mehr Rücksicht, Solidarität und Verantwortungsbewusstsein

wurden von jedem gefordert. Im Verwaltungsbereich und auf den Baustellen wurde die räumliche Distanz erhöht, Homeoffice und virtuelle Meetings wurden eingeführt, Kundenbesuche ausgesetzt, Ausbildungsmessen abgesagt, umfangreiche Arbeitsschutzstandards implementiert sowie Investitionen teilweise zurückgestellt. Das alles hat niemand von uns vorhersehen können, geschweige denn sich gewünscht. Und deshalb sind wir beeindruckt, wie schnell unser STORZ-Team die erforderlichen Veränderungen mitgetragen und umgesetzt hat. Es hat sich wieder einmal gezeigt: Wir sind eine tolle, leistungsstarke und flexible Mannschaft! An dieser Stelle deshalb ein großes Lob und ein herzliches Dankeschön an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unseres Unternehmens!

Hier eine Einschätzung aus wirtschaftlicher Perspektive: Mit dem bisherigen Geschäftsverlauf sind wir auf Kurs. Trotz Pandemie sind wir in der guten Lage, unsere Bautätigkeit

weiter ausführen zu können. Dank eines guten Auftragspolsters aus 2019 ist die Beschäftigung für dieses Jahr gesichert.

Auch wir schauen natürlich intensiv auf die Coronafolgen und fragen uns insbesondere, wie es mit der Bauwirtschaft weitergehen wird. Seit März ist ein Rückgang der Ausschreibungstätigkeit von Bund, Land und Kommunen zu

## HIGHLIGHTS

**+** **Arge Groz-Beckert in Albstadt:**  
Bauen für einen Weltmarktführer  
Seite 12-13

**+** **Obertorplatz Hechingen:**  
Pflastern zu Füßen der Burg Hohenzollern  
Seite 16-17

**+** **Brandbergtunnel Winden:**  
Bergfest und Brückenschlag  
Seite 28-29



verzeichnen. In welchem Ausmaß die Coronakrise auch in der Bauwirtschaft ihre Spuren hinterlassen wird, ist aktuell noch nicht absehbar. Mit den jetzt beschlossenen Konjunkturpaketen besteht jedoch die Hoffnung, dass sich sowohl die Investitionstätigkeit der Kommunen als auch die von Bund und Land wieder stabilisieren wird. Lassen Sie uns also positiv in die Zukunft schauen!

Denn zehn junge Storzianerinnen und Storzianer tun es auch! Sie haben Superleistungen bei ihren diesjährigen Gesellenprüfungen erbracht. Wir gratulieren den neuen Fachkräften zu ihren bestandenen Prüfungen! Nicht nur über diese jungen Kolleginnen und Kollegen berichtet unser aktueller Newsletter. Wie immer besuchen

wir Baustellen und berichten über die Kolleginnen und Kollegen, welche in den verschiedenen Bereichen dem Namen STORZ durch ihre Arbeit und auch durch ihr Auftreten Ehre machen. Diese Reportagen sind Schnappschüsse aus unserer Arbeitswelt und sie illustrieren die Bandbreite und den Facettenreichtum unseres Unternehmens. Vor allem: Sie zeigen auch die Freude der Storzianerinnen und Storzianer an ihren Aufgaben!

Freude macht uns allen übrigens auch unsere neue STORZ-Website! Wir haben unseren Unternehmensauftritt im World-Wide-Web renoviert und ertüchtigt, genauso wie es unsere Kollegen draußen auf den Baustellen mit Straßen, Plätzen und Brücken tun. Klicken Sie die neue Website mal an!

Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, wir stehen weiterhin vor herausfordernden Zeiten. Lassen Sie uns gemeinsam mit der gewohnten STORZ-Stärke die Themen anpacken und zuversichtlich nach vorn blicken! Wir sind überzeugt, dass wir am Ende der Pandemie sagen können: Wir sind gestärkt daraus hervorgegangen und haben dazu gelernt – als Unternehmen, vor allem aber auch als Menschen!

Wir wünschen Ihnen und Ihren Familien alles Gute. Und: **bleiben Sie gesund!**

**Mit herzlichen Grüßen**  
Susanne Gräfin Kesselstatt  
Georg Graf Kesselstatt  
Markus Elsen







Bilder: Herbert Aggeler





www.storz-tuttlingen.de:

## STORZ mit neuer Online-Visitenkarte



Das STORZ-PR-Team bei der Arbeit (v.r.): Susanne Gräfin Kesselstatt, Kommunikationsdesignerin Sarina Drews und Journalist Joachim Mahrholdt.

Die Website eines Unternehmens ist seine Visitenkarte im World Wide Web. STORZ hat seinen Internetauftritt jetzt umfassend erneuert. Bewegte Bilder und Videos spielen dabei eine wichtige Rolle; darunter auch der erste Recruiting-Film, mit dem STORZ neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gewinnen will. Susanne Gräfin Kesselstatt, Geschäftsführende Gesellschafterin, und Kommunikationsdesignerin Sarina Drews (MASCHENTA DESIGNAGENTUR) erläutern die Hintergründe:

### **Frau Drews, wer jetzt die neue STORZ-Website besucht, trifft auf ein bewegtes und ansprechendes Design. Was hat sich geändert?**

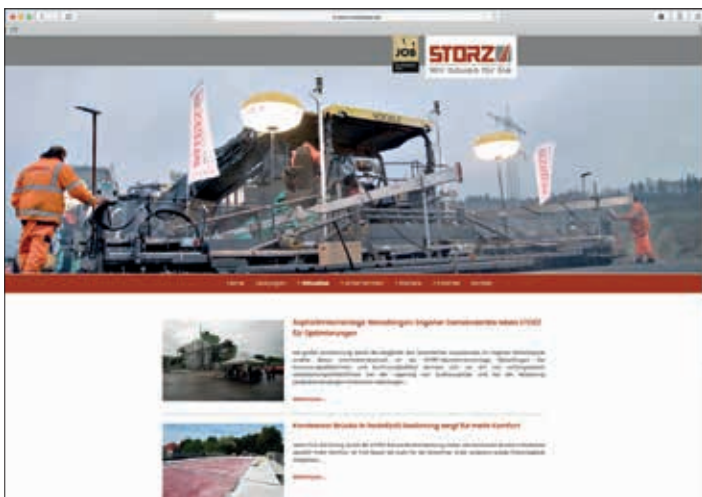
In der Tat, es hat sich einiges geändert. Ins Auge fällt natürlich zuerst der bewegte Slider, also der optische Aufmacher. Den haben wir nicht als stehendes Bild, sondern als Video gestaltet. Man fliegt über STORZ-Großbaustellen, lernt aber auch Storzianer von Nahem kennen. Alles mit authentischem Filmmaterial, das in den vergangenen Jahren gedreht wurde. Und dann ist die neue Website responsive.

### **Das heißt?**

Sie läuft nicht nur auf Browsern, sondern auf jeglichem Endgerät, egal ob Smartphone, Iphone oder Tablet. Das war zuvor nicht der Fall. Damit präsentiert sich das Unternehmen jetzt umfassend auf seiner neuen Website, den Social-Media-Kanälen wie Facebook, Instagram, YouTube

oder Vimeo. Seit letztem Jahr bekam auch der „Newsletter“ – das Firmenmagazin von STORZ – ein neues Gesicht und eine komplette Überarbeitung. Künftiges Informationsmaterial wird sich daran orientieren. Wir haben jetzt auch bei der Kommunikation und dem Erscheinungsbild ein durchgängiges und gradliniges Unternehmensdesign, technisch auf der Höhe der Zeit.





**Gräfin Kesselstatt, war die alte Website nicht mehr zeitgemäß?**

Unser bisheriges Webangebot war in die Jahre gekommen. Die neue Webpräsenz entspricht jetzt nicht nur dem Stand der Technik, sondern ist auch deutlich umfangreicher und komfortabler. Hier findet jeder Besucher schnell und übersichtlich Informationen und Antworten auf seine Fragen.

**Können sie uns Beispiele nennen?**

Sicher. Es beginnt mit der Präsentation des STORZ-Leistungskataloges. Dieser ist optisch gefälliger und ganz aktuell. „Aktuelles“ informiert jetzt zeitnah über alles Wissenswerte aus unserem Unternehmen: über Baustellen, aber auch über die Erfolge unserer Azubis oder über Veranstaltungen der STORZ-Akademie. In unserer neuen „Infothek“ finden sich weitere Informationen: unsere „Newsletter“-Magazine und Unternehmensfilme wie auch technische Zertifikate und Leistungserklärungen. Und der Bereich „Karriere“ hält alles bereit, was für neue Mitarbeiter oder Azubis interessant sein könnte – komfortabel und übersichtlich.

**Sie bemühen sich nicht nur mit der neuen Homepage aktiv um neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.**

Das stimmt. Wir haben eine kleine Serie von sogenannten „Recruiting-Videos“ drehen lassen – Filme, welche junge Menschen, aber auch erfahrene Bauleute ansprechen sollen. Diese Streifen sind flott und ansprechend gestaltet; der erste läuft bereits mit Erfolg. Vielleicht finden wir ja auch auf diesem Weg neue Kolleginnen und Kollegen.



**Das heißt, an dieser neuen Website haben einige Storzianer mitgewirkt?**

Ja, und das tun sie auch weiter. Sowohl die Personalabteilung als auch das Labor pflegen kontinuierlich ihre Fachbereiche. Journalistisch sind wir jetzt ganz aktuell. Hier können sich übrigens alle Storzianer aktiv beteiligen, etwa mit Fotos. Als modernes Unternehmen müssen wir uns entsprechend nach außen hin präsentieren. Unseren neuen Webauftritt wollen wir jetzt mit Leben füllen. Das wird uns auch gelingen, da bin ich ganz sicher.



Sarina Drews ist Kommunikationsdesignerin und Inhaberin der Agentur **MASCHENTADESIGN** aus Seitingen-Oberflacht. Seit über 2 Jahren betreut sie STORZ im Bereich „Print“ – sie gestaltet beispielsweise Anzeigen, Flyer, Bandenwerbungen und Werbepartikel. Kurze Wege und schnelle Entscheidungen erzielen optimale Ergebnisse. Dabei zählt auch die räumliche Nähe. So kann man sich auch kurzfristig und persönlich abstimmen. **Weitere Infos: [www.maschenta.de](http://www.maschenta.de)**



## B33 Tunnel Waldsiedlung: Eine saubere Sache



Die Baustelle B33 Tunnel Waldsiedlung – STORZ hat den künftigen Anschluss an die B33 weitgehend fertiggestellt (Vordergrund). Die Hälfte der Trogbauwerke und der Tunnelröhre ist gebaut.

Es ist beeindruckend, mit welcher Geschwindigkeit diese Großbaustelle ihrer Vollendung entgegenstrebt: Am Tunnel Waldsiedlung vor den Toren von Konstanz werden derzeit die letzten Sohlplatten betoniert. Die Hälfte der später einmal inklusive der Trogbauwerke 765 Meter langen Tunnelröhre ist bereits gebaut. STORZ ist derzeit an drei Gewerken dieser Großbaustelle aktiv.

Kai Penkwitz, den einzigen Polier auf dieser Mammutbaustelle, sucht man an diesem Tag im Juli vergeblich in Tunnelnähe. Er sitzt einige hundert Meter entfernt am Ende dieses Bauabschnitts in einem Kettenbagger und hebt einen tiefen Voreinschnitt aus. „Heute hat sich ein Kollege krank gemeldet. Also springe ich ein. Es muss ja weitergehen hier.“ Dass er diese Maschine bestens beherrscht, stellt er darauf gleich wieder unter Beweis. „Straßenbau West“ nennt sich dieser Teil der Tunnelbaustelle. Auch hier ist Wasser ein Thema – wie auf der gesamten Baustelle, und zwar Grund- genauso wie Regenwasser.



Regelmäßig reinigt die STORZ-Kehrmaschine Baustraßen und die Bundesstraße.



Michael Schätzle bekam großes Lob für seine Reinigungsarbeit – von der Polizei!



Denis Pasic



Penkwitz: „Wir heben im späteren Fahrbahnbereich tief und gründlich aus und tauschen dann eine Bodenschicht von 40 cm Mächtigkeit aus als Verbesserungsmaßnahme. Erst dann bauen wir die Sickerschicht ein, über der dann der eigentliche Straßenaufbau erfolgt.“ Wenige Meter weiter belädt Ulrich Ströhle mit seinem Radbagger einen LKW nach dem anderen mit Aushub. Rund 60.000 m<sup>3</sup> Boden fallen hier an, welche an beiden Seiten der fertiggestellten Tunnelröhre hinterfüllt und überschüttet werden. Denis Pasic und Michael Vogel gehören zu den CONVIA-Fahrern, die für diese Transporte sorgen.

Am Tunnelbauwerk selbst zieht ein großer Autokran eine Spundwand nach der anderen aus dem Untergrund. 15 m lange Profile baumeln an seinem Ausleger. Sobald die Spundwände entfernt sind, können die Storzianer mit dem Hinterfüllen beginnen. „Wir arbeiten gerade besonders eng zusammen und stimmen Aushub und Verfüllung aufeinander ab“, sagt Kai Penkwitz.



Michael Vogel



Polier Kai Penkwitz und Maschinist Ulrich Ströhle



Im Westen der Baustelle wird ein Voreinschnitt ausgehoben.



Die Seiten der Tunnelröhre werden hinterfüllt.

Die fertiggestellten Tunnelröhren sind bereits begehbar, in ihnen ist es angenehm kühl, verglichen mit der Sommerhitze draußen. Sie führen zum aktuellen Zentrum der Baustelle. Hier setzen Eisenflechter die Bewehrungen für die letzten drei Sohlplatten zusammen und verbinden sie. Diese Blöcke 26 bis 36 haben den Storzianern und den Tunnelbauern vom ARGE-Partner Baresel lange Zeit Sorgen gemacht wegen des drückenden Wassers. Aber jetzt scheinen die Dinge den richtigen Weg zu gehen.

In der Ferne erblickt man bereits den künftigen Anschluss des Tunnels an die B33 – inzwischen weitgehend fertiggestellt von STORZ. Dort, beim „Straßenbau Ost“, ist der Asphalt bereits eingebaut, jetzt sind mit dem Einbau der Bankette noch die Abschlussarbeiten zu erledigen.

Zurück auf Höhe des aktuellen Straßenniveaus fällt ein Fahrzeug sofort ins Auge: Michael Schätzles orangefarbene Kehrmaschine. „STORZ – wir reinigen für SIE“ steht selbstironisch auf dem Tank. Und dann erzählt Schätzle eine unerhörte Geschichte. Immer wieder würden Polizisten vorbeikommen und die Sauberkeit der Straßen um die Baustelle herum loben. Ab und zu machten sie sogar Bilder. Das läge nicht nur an ihm und seiner Kehrmaschine, meint er, sondern auch an der guten Organisation durch den Polier, durch Kai Penkwitz. Damit gäbe STORZ immer wieder ein sehr gutes Bild ab: „Macht Spaß, hier zu arbeiten!“ So gesehen kann man zur Baustelle Tunnel Waldsiedlung wohl sagen: eine saubere Sache!



Den Straßenanschluss im Osten hat STORZ bereits fertiggestellt.



Eisenflechter setzen die Bewehrungen für die letzten drei Sohlplatten.



Drei Sohlplatten fehlen noch, dann ist der Untergrund fertiggestellt.



Die Hälfte der Tunnelröhre ist bereits gebaut.



B31 neu Tunnel Wagershausen:

## Fahrbahndecke aus Gussasphalt eingebaut

Nun sind auch die Fahrbahnen in den beiden Röhren des Tunnels Wagershausen fertiggestellt. Im Auftrag von STORZ bauten Asphalt-Kollegen von Leonhard Weiss die Deckschicht aus Gussasphalt ein. Im Unterschied zu den Fahrbahndecken der neuen Bundesstraße außerhalb des Tunnels ist diese Schicht hell.

Das sei vom Auftraggeber – der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die DEGES – so gewollt und habe einen interessanten technischen Hintergrund, erläutert STORZ-Bauleiter Alexander Himpel. Helle Fahrbahndecken in Tunnelbauwerken dienen der Verkehrssicherheit, weil sie die Straßenbeleuchtung und die Lichter der Fahrzeuge besser reflektieren als dunkle. So ließe sich auch der Energiebedarf der Beleuchtungseinrichtungen senken, was mit Blick auf die Betriebskosten ein nicht unerwünschter Nebeneffekt sei. Um die hellbraune Farbe der Oberfläche zu erzielen, streue man die frisch aufgebraachte Gussasphaltschicht mit Granusil ab, einem fast weißen Naturgestein.

Der Einbau der Deckschicht erforderte wiederum sehr exaktes Arbeiten, wie auch zuvor schon bei den Trag- und den Binderschichten, die Storzianer kurz vor Weihnachten in den beiden Tunnelröhren eingebaut hatten: zweimal 5.000 m<sup>2</sup> auf 700 m Länge. Während im Westen des Tunnels Wagershausen die Fahrbahnen bis nach Immenstaad fertig asphaltiert sind und inzwischen teilweise für den Verkehr freigegeben wurden, warten im Osten noch einige größere Arbeiten. So ist die Verdolung des Mühlbaches in vollem Gange. Erst dann können die Erdarbeiten für die späteren Fahrbahnen beginnen.







B31 neu bei Friedrichshafen:

## Zu Ostern bekam die Bundesstraße ihr „neues Kleid“



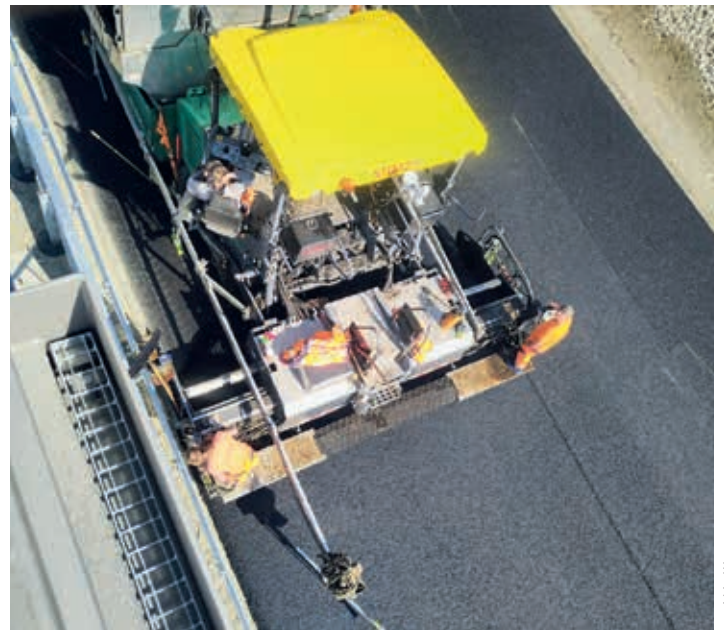
Es war sicher ein planerischer Zufall, aber dieser Einbau und die Feiertage passten gut zusammen: rechtzeitig zum Osterfest bekam die B31 neu zwischen Immenstaad und dem Tunnel Waggerhausen in Friedrichshafen ihr „neues Kleid“. STORZ und Strabag – verbunden in einer ARGE – versahen die beiden je zweispurigen Fahrbahnen mit ihren Asphalt-Deckschichten. Eine Baumaßnahme, die zusammen mit den Zu- und Abfahrten insgesamt zwei Wochen dauerte.

Insgesamt 120.000 m<sup>2</sup> Deckschicht seien in dieser Zeit eingebaut worden, erklärt Christian Rebmann, Bereichsleiter Asphaltfeinbau bei STORZ. 11.000 to Splittmastix-Asphalt wurden dafür benötigt. Die seien in den Asphaltmischanlagen von AMH in Ostrach und von der Deutschen Asphalt in Grenis hergestellt worden. Aus diesen beiden Mischanlagen stammte auch das Material für die Binderschicht. Bei der Tragschicht hatte die STORZ-Mischanlage in Tuttlingen die Hälfte des Materials geliefert.

Drei Tage lang haben sich beim Einbau der Fahrbahndecken Schlangen von Thermomulden vor den Bunkern der beiden Beschicker gebildet. Der von ihnen angelieferte Splittmastix-Asphalt eignet sich besonders für hochbelastete Strecken wie für diese Bundesstraße. Die B31 ist am nördlichen Bodensee immerhin verkehrstechnisch die Hauptschlagader. Diese neue vierspurige Trasse wird dem gerecht. STORZ-Asphaltpolier Marcus Wagner habe eine aus acht Mann bestehende Kolonne geführt; die Partner von Strabag hätten zehn Kollegen auf diese Baustelle geschickt, erklärt Rebmann.

Beide Unternehmen steuerten bei diesem Einbau je einen Asphaltfertiger, einen Beschicker und vier Walzen bei. Bei der Verdichtung habe man sich auf moderne digitale Hilfsmittel verlassen und FDÜK verwendet, die „Flächendeckende Überfahrt-Kontrolle“. Diese Technik erhöhe die Einbauqualität durch die Optimierung der Walzvorgänge. STORZ habe sie im vergangenen Jahr bereits erfolgreich auf der B14 bei Stockach sowie auf der B313 zwischen Meßkirch und Krumbach eingesetzt, so der Ingenieur. Der Bereich „Großprojekte“ zeichnet bei STORZ für diese Baumaßnahme verantwortlich.

Rund 6 Mio. Euro wurden hier investiert, erläutert Rebmann. Für viele verkehrsgeplagte Anwohner in Fischbach und Manzell dürfte dies wohl gut angelegtes Geld sein. Sie dürften sich über diese Osterüberraschung freuen und über die Verkehrsfreigabe bis Schnetzenhausen, die auf August vorgezogen wurde: über die B31 neu, die Tausende von Fahrzeugen nicht mehr durch ihre Ortschaften führen wird.



Diese Bilder vom Einbau machte STORZ-Beschickerfahrer Julian Waltherr.





Pflasterarbeiten in Markt Erlbach:

## Die Hauptstraße als neues Schmuckstück der Gemeinde

Rechtzeitig zum Weihnachtsfest und damit deutlich früher als geplant hatte STORZ die neugepflasterte Hauptstraße den Bürgern von Markt Erlbach übergeben. Ein schönes Präsent, für das sich Bürgermeisterin Dr. Birgit Kress mit einigen Aufnahmen der neuen „Prachtmeile“ des mittelfränkischen Städtchens im Landkreis Neustadt an der Aisch-Bad Windsheim bedankt. Die neu gestaltete Achse hat sich inzwischen zu einem Schmuckstück der Gemeinde entwickelt.

Eigentlich hätte diese seit langer Zeit größte Baumaßnahme in der Geschichte des Marktes erst Ende Mai 2020 abgeschlossen sein sollen. Aber das Team aus der STORZ-Niederlassung Ravensburg um Bauleiter Matthias Götz und Polier Lothar Frank erledigte die umfangreichen Tiefbauarbeiten schon deutlich früher. So konnten in der Folge die Pflasterarbeiten durch die STORZ-Spezialisten in Zusammenarbeit mit ihren Kollegen der Firma Thiele Naturstein bis Dezember 2019 ausgeführt werden. Neben den vorgefundenen historischen Pflastersteinen kam belgrano® Natursteinpflaster in den unterschiedlichsten Größen und Farben zum Einbau. Lieferant war die BESCO - Berliner Steincontor GmbH. Deren Vertriebsleiter Stefan Reckling spricht von einer Herausforderung für sein Unternehmen. Schließlich habe es sich um Pflastersteine aus verschiedenen Produktionsstandorten und sogar aus drei Produktionsländern gehandelt: „Für uns hieß es 2019 liefern, liefern, liefern!“

Heute prägt genau dieses Pflaster in unterschiedlichen Größen und Farben das Bild der neuen Hauptstraße. Bürgermeisterin Dr. Kress zeigt sich begeistert: „Unser Pflaster nennt das Architekturbüro Bauchplan einen ‚Stadtteppich‘! Hier müssen sich nunmehr alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt



Bilder: Markt Erlbach / Karin Buchfeiler

den Straßenraum teilen – das ist einmalig in unserem Landkreis.“ Speziell angefertigte „Marktmöbel“ sorgen für optische Auflockerungen und laden zum Verweilen ein. Wasserrinnen „verspringen“ von einer Seite der Straße zur anderen. Bushaltestellen und viele Hauseingänge wurden barrierefrei gestaltet – mit Pflaster natürlich.

Markt Erlbachs neu gepflasterte Hauptstraße – ein Schmuckstück für die Gemeinde und für die beteiligten Unternehmen.







Erschließungsgebiet Gundelfingen:  
**STORZ baut, wo andere Urlaub machen!**

Es ging weiter auf den STORZ-Baustellen – auch während der Corona-Krise. Natürlich unter Beachtung aller Vorsichtsmaßnahmen. Aber nach wie vor gab es etwas zu berichten, wenn es sich um den Bau neuer Straßen oder um die Erschließung neuer Baugebiete handelt. Eines von diesen betreut die Niederlassung Sigma- ringen in Münsingen-Gundelfingen, in einer landschaftlich besonders schönen Ecke. Über diese kleine, aber außergewöhnliche Baustelle berichtet STORZ-Bauleiter Eugen Heinzlmann in Wort und Bild.

Bei der Erschließung im idyllischen Lautertal südlich von Münsingen auf der Schwäbischen Alb, welche sonst zum Wandern und Radfahren einlädt oder gar für einen Kurzurlaub sehr beliebt ist, hat die STORZ-Niederlassung Sigma- ringen im Mai mit den Arbeiten begonnen. Bei einem kleinen Baugebiet in Gundelfingen, welches zu Recht den Namen „Burgblick“ trägt, weil man von allen Bauplätzen den Ausblick auf gleich zwei alte Burgen genießen kann, waren Polier Thomas Dölitzsch und Facharbeiter Walter Steinhart mit der Verlegung der Kanalisation beschäftigt.

Gebaut wird hier die Entwässerung im Trennsystem, wobei das Regenwasser der künftigen Bauplätze direkt in die nahe liegende Lauter abgeleitet wird. Was für die Bauigel auf der Schwäbischen Alb sicher ungewöhnlich scheint, ist die Tatsache, dass hier tatsächlich bis in einer Grabentiefe von bis zu 4 Metern nur sandig-humose Böden angetroffen werden und der sonst so gnadenlos harte Fels zur Freude von Mannschaft und Gerät nicht zum Vorschein tritt.



Bauen, wo andere Urlaub machen.



Polier Thomas Dölitzsch (r.) und Facharbeiter Walter Steinhart





ARGE Groz-Beckert in Albstadt:

## Bauen für einen Weltmarktführer

Hinter den Werkstoren in Albstadt entstehen Präzisionsteile und Feinwerkzeuge für Textilmaschinen auf dem ganzen Globus - hier produziert die Firma Groz-Beckert als einer der weltweit führenden Anbieter unter anderem industrielle Maschinennadeln. Vor den Werkstoren wird seit Anfang April hingegen mit größeren Werkzeugen „gestrickt“. In einer ARGE mit den Kollegen von Motz erledigt STORZ hier die umfangreichen Tiefbauarbeiten zur Vorbereitung eines großen Produktionsneubaus.

Was sich so einfach und selbstverständlich anhört, ist mindestens so anspruchsvoll wie eine komplizierte Textilarbeit. Denn die Bundesstraße 463 durchschneidet das Firmengelände des Unternehmens: auf der einen Seite die Produktionsanlagen, auf der anderen ein großer Parkplatz für einen Teil der über 2.000 Mitarbeiter. Diese beiden Bereiche sollen künftig besser verbunden werden durch eine Unterführung, denn im neuen „Gebäude 30“, wie es unternehmensintern heißt, sollen später bis zu 600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Dreischichtbetrieb beschäftigt sein.

„Eine Herausforderung“ nennt STORZ-Bauleiter Sebastian Ziegler die Aufgabe, welche zwei Kolonnen Storzianer unter den Polieren Thomas Betz und Joachim Krämer aus der



45.000 m<sup>3</sup> Boden werden in einem ersten Schritt ausgehoben.



Der neue Hauptkanal auf dem Firmengelände.

Niederlassung Sigmaringen derzeit angehen und meistern. Damit betraut seien die Facharbeiter Andreas Sohr und Salvatore Cipolla, die Maschinisten Daniel Weller, Mathias Benz, Ali Caliskan und Achim Wolf sowie Azubi Michael Zielinski. Ein umfangreiches Pensum.

Denn es müssten für die Herstellung einer Fußgängerunterführung unter der B 463 in zwei Bauabschnitten Kanäle und Versorgungsleitungen verlegt werden: ein Hauptkanal für Schmutzwasser mit einem Durchmesser von 1,4 m sowie Leitungen für Strom, Gas und Telekommunikation. Das alles geschehe bei laufendem Betrieb und in Zusammenarbeit mit der Stadt Albstadt. In einem zweiten Schritt dann werde eine Umfahrung eingerichtet und die Bundesstraße umgelegt, erläutert der Bauleiter. Weitere Aufgabe sei es, das Baufeld für die Baugrube vorzubereiten und dann die Baugrube herzustellen, so Ziegler kurz nach Beginn der Arbeiten.

### Bagger-Ballett am Beckenrand

Inzwischen ist es Mitte Juni – es hat einige Tage hintereinander geregnet. Die Baugrube gähnt dem Besucher auf 15.000 m<sup>2</sup> Fläche entgegen, Spundwände sichern ihre Seiten. Eine schiefe Ebene führt hinein. Wäre diese Rutschbahn Teil eines Freizeitbades - alle hätten den größten Spaß daran. Doch diese Bahn ist nass und schlammig. Nach und nach verschwinden Sattelzüge in diesem Riesenloch, einer nach dem anderen, die meisten in unverwechselbarem Rot gespritzt und mit dem CONVIA-Schriftzug auf der Frontseite. Aber nur mit Mühe und mit Anlauf kommen sie auch wieder heraus aus dem inzwischen bis zu drei Meter tiefen Loch.

Am Rande dieses feuchten Riesenbeckens führen drei Bagger ein Ballett auf. Polier Thomas Betz kommentiert angesichts von Corona-Lockerungen mit trockenem Humor: „Na ja, inzwischen dürfen ja auch die Freibäder wieder öffnen!“ Mathias Benz, Achim Wolf



Sie stellen Bohrpfahlwände her. Rund zehn Meter tief dringen ihre Bohrschnecken ins Erdreich ein. Bewehrungskörbe, die später als Stahlskelette die Betonpfähle stützen, warten zuhauf auf ihren Einbau. Sobald die Sohle der Baugrube erreicht sei, werde hier der Boden verbessert, um den Großbohrgeräten sicheren Halt zu geben, erläutert Thomas Betz. Die nämlich setzen dann Gründungspfähle für den Neubau: „Läuft alles nach Plan, sind wir im August soweit.“ Und dann lächelt der Polier und meint: „Eine schöne Baustelle – da kann man sich nicht beklagen!“



Maschinist Ali Caliskan (v.r.), Praktikant Silas Betz und Facharbeiter Salvatore Cipolla.



Nach einigen Tagen Regen steht das Wasser in der Baugrube.

und Ali Caliskan bewegen mit ihren Maschinen richtig große Massen. Insgesamt werden hier in einem ersten Schritt 45.000 m<sup>3</sup> Boden ausgehoben. Betz: „Wir schaffen rund 2.400 to pro Tag.“

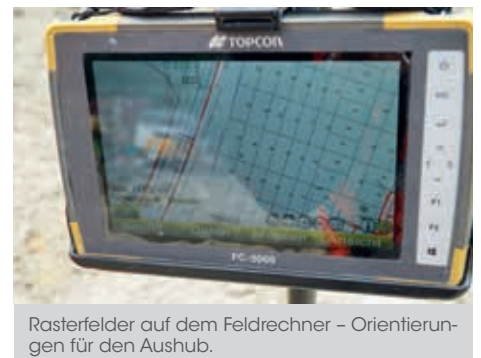
Der Boden aus dieser Riesengrube ist zu einem großen Teil belastet. Das hier sei Industriegelände gewesen, erklärt Betz. Entsprechend intensiv habe man Proben genommen. Auf dem Bildschirm seines GPS-Rovers sind kleine Rasterfelder zu sehen, an denen sich auch die Maschinisten orientieren. Je nach Belastungsklasse wird das Material auf verschiedene Deponien transportiert: Albstadt-Tailfingen, Balingen, Hechingen, aber auch Hüfingen oder Radolfzell sind Ziele der Fahrer, von denen ein Großteil zur CON VIA Geo Consult gehört. Innerhalb von sieben Wochen müssen die gesamten Aushubmassen abgebaut und entsorgt sein. Neben den drei Baggern der Storzianer ziehen drei Großbohrgeräte des ARGE-Partners Motz die Blicke auf sich.



Polier Thomas Betz (v.r.), Facharbeiter Andreas Sohr und Azubi Michael Zielinski.



Polier Thomas Betz (r.) und Maschinist Achim Wolf.



Rasterfelder auf dem Feldrechner – Orientierungen für den Aushub.





Güterbahnhofsareal Tübingen:

## Nach dem Chaos kommt die Abrechnung



Am alten Tübinger Güterbahnhof sieht es immer noch wild aus: mehr-etagige Büro- und Wohn-Container auf der einen Seite, das denkmalgeschützte alte Lagergebäude auf der anderen. Hier befindet sich das STORZ-Baubüro. Dies alles inmitten eines neuen Tübinger Stadtteils, der angesichts seiner baulichen Gestaltung und Anlage moderner nicht sein könnte. Das Großprojekt geht nach gut fünf Jahren der Erschließung und des Baus seiner Fertigstellung entgegen. STORZ hat dabei eine wichtige Rolle gespielt: beim Tiefbau, beim Straßenbau, beim Pflasterbau. In der aktuellen Endphase kommt es insbesondere auf Detailarbeiten an.

Heute steht der wöchentliche Jour fixe mit dem städtischen Auftraggeber und dem zuständigen Ingenieurbüro an. Kurt Schmidt und Michael Fuchs sind schon eine Stunde früher erschienen, um ihre Aufgaben und den Stand des Projektes zu erläutern. Insbesondere der ehemalige Sigmaringer Niederlassungsleiter Schmidt scheint mit seiner neuen Rolle als Bauleiter noch etwas zu fremdeln. Er schmunzelt: „Ich war jahrzehntelang Leiter eines Bereichs oder einer Niederlassung. So eine Bauleitung ist dagegen richtig konkret. Und man muss sich auch unterordnen können. Aber es funktioniert!“ Michael Fuchs hört sich das an und grinst nur. Auch er ist ein alter Hase und weiß Bescheid. Die beiden verstehen sich gut.

„Wir hoffen, dass wir im Herbst hier alles abschließen können“, sagt Fuchs, der diese Baustelle seit 2015, also von Anfang an begleitet hat. Die Anlage der Westspitze als Ruhezone habe man jetzt hinter sich. Derzeit arbeite man an der Hanna-Bernheim-Straße mit ihren rund 50 gepflasterten Parkblocks. Und dann folgten die Querstraßen mit Asphaltierung und Pflasterarbeiten, aber auch mit Straßeneinläufen zur Entwässerung, mit Beleuchtungseinrichtungen oder mit Ladesäulen für E-Autos. Schmidt: „Das sind sehr viele Details. Da muss man richtig aufpassen.“



Rund 50 dieser gepflasterten Parkblocks sehen die Pläne vor.



Abrechner Michael Fuchs (l.) und ehemaliger Niederlassungsleiter Kurt Schmidt.



Bauen inmitten eines belebten Stadtteils.





Jour fixe mit den Auftraggebern und Planern.



Viele Detailarbeiten sind zu erledigen, bevor es so aussieht wie hier.

Richtig aufpassen müssen die Storzianer und die von ihnen beauftragten Pflasterer aber auch aus anderen Gründen. Schmidt: „Wir sind hier nicht die einzigen. Handwerker geben sich an den Neubauten die Klinken in die Hand, dann kommen die Bewohner und ziehen ein. Auf den Straßen herrscht regelmäßig Chaos!“ Und das verzögere die Arbeiten enorm, mache sie schwieriger und teurer: „Wir planen einen Ablauf, gehen raus und sehen einen großen Lastwagen entladen. Da weiß man genau: Der braucht zwei Stunden. Dann noch das eine oder andere eingeklemmte Auto, das nicht wegfahren kann! Wie soll das funktionieren?“ Zwar habe man nach langen Verhandlungen mit dem Auftraggeber eine finanzielle Lösung gefunden, aber hinderlich sei das alles schon.

Beim Finanziellen kennt sich Michael Fuchs gut aus. Zwar trägt letztlich die Bauleitung die wirtschaftliche Verantwortung für eine Baustelle. Als Abrechner aber muss er die erbrachten Leistungen haarklein erfassen. Er sei selbst früher Bauleiter gewesen und verstehe die Abläufe, sagt Fuchs bescheiden. Die Baustelle hier kenne er in- und auswendig. Was er nicht wisse, erfahre er vom Polier – in diesem Fall von Günter Springer. Man müsse sich in eine Baustelle hineindenken können, sagt er, von der Kalkulation über die erbrachten Leistungen bis zu den Nachträgen. Und dann macht Kurt Schmidt ihm und seinen Kollegen ein großes Kompliment: „Abrechnung ist eine ganz wichtige Aufgabe in einem Unternehmen. Sie wird leider immer unterschätzt. Abrechnung – das ist hohe Kunst!“



Details werden fotografisch festgehalten.



Polier Günter Springer (l.) und ehemaliger Niederlassungsleiter Kurt Schmidt.



Facharbeiter Sadan Aslan



Die Begehung der Baustelle gehört nach der Besprechung dazu.



Der Platz an der Westspitze ist fertig, wurde aber leider schon von „Graffiti-Künstlern“ entdeckt.



## Obertorplatz Hechingen: Pflastern zu Füßen der Burg Hohenzollern

Die Wolken hängen tief und grimmig über dem Zoller, auf dessen Kuppe sich Burg Hohenzollern neugotisch-streng erhebt. Hier unten in der Stadt aber lässt man sich von diesem Wetter- und Historienschauspiel nicht beeindrucken. Die Hechinger wuseln durch und über die Großbaustelle auf ihrem Obertorplatz. Und die Bauleute von STORZ und den beauftragten Unternehmen haben für so etwas sowieso keine Augen. Sie baggern, schaufeln, spitzen und pflastern, was das Zeug hält! „Hier geht es zu wie auf dem Stachus“, meint denn auch lachend Jürgen Maas, Bereichsleiter Pflasterbau bei STORZ.

Er kann zufrieden sein, denn die Arbeiten gehen ausgesprochen schnell voran: „Bis Ende 2020 wollen wir mit allem fertig sein – ein halbes Jahr früher als ursprünglich von der Stadt geplant.“ Und das trotz Corona – die Beschränkungen und Vorschriften werden natürlich auch auf dieser Baustelle eingehalten. Eine ambitionierte Zeitplanung bei diesem Auftrag von insgesamt 4,6 Mio. Euro netto. Natürlich habe man um die Lieferungen des aus China stammenden Granitpflasters gefürchtet, als dort wegen der Pandemie zeitweise die Produktion ruhte. Dann habe es Verzögerungen beim Transport über Rotterdam und Antwerpen sowie beim Zoll gegeben. Trotzdem habe alles im Zeitrahmen geklappt, sagt Maas: „Mit ein bisschen Erfahrung baut man Reserven ein.“

Reserven einbauen – das muss die Stadt Hechingen nach derzeitigem Stand der Dinge nicht. „Trotz der bei solch großen Bauvorhaben immer auftretenden Probleme und



Der Obertorplatz in Hechingen.



Jürgen Maas, STORZ-Bereichsleiter Pflasterbau, und Polier Lothar Frank.



Bauen und Pflastern zu Füßen der Burg Hohenzollern.

Überraschungen sind wir bis jetzt nicht nur voll im Zeitplan, sondern auch im Kostenrahmen“, lässt sich Stadtbaumeisterin Helga Monauni in der Presse zitieren.

Probleme und Überraschungen – sie gehören wohl zum Alltag auf einer solchen Großbaustelle. Jürgen Maas, Bauleiter Matthias Götz und Polier Lothar Frank können davon ein Lied singen. „Hier muss man manchmal auch improvisieren“, meint der Capo mit Blick auf historische Pläne und aktuelle Leitungsführungen im Erdreich unter dem Obertorplatz.

Nach dem Aufbruch der bestehenden Beläge auf ca. 8.500 m<sup>2</sup> sei man im Begriff, Erdarbeiten von insgesamt 7.000 m<sup>3</sup> auszuführen. Dabei falle Bodenaushub an, der teilweise belastet sei bis hin zur Klasse Z2. Den gelte es fachgerecht zu entsorgen, erläutert Maas.

Der Bauabschnitt 1 sei inzwischen weitgehend fertiggestellt; er umfasse das Herrengässle inklusive der Gehwege. Der Bauabschnitt 2 sei der Obertorplatz selbst; hier seien die Arbeiten in vollem Gange. Bauabschnitt 3 folge ab August in den Ferien, weil dann der Busverkehr umgeleitet und reduziert werden könne, erläutert Maas. Eine komplizierte Angelegenheit, die gleichzeitig Präzision erfordert. Auch auf einer „klassischen“ Pflasterbaustelle wie dieser ist deshalb digitale Technik im Einsatz. Hier sei alles mittels Tachymeter erfasst worden, erklärt Maas. Das habe den erwünschten Nebeneffekt, dass so die Stadt zu aktuellen Plänen käme, was die Oberfläche, aber auch den aktuellen Einbau an Wasserver- und -entsorgung, Strom und Medien angehe. Denn im Untergrund verberge sich einiges: Neu verlegt würden von



STORZ je 200 m Kanal, Wasserleitungen und Gasleitungen. 3.000 m Breitbandkabel und 1.500 m Leerrohre kämen hinzu. Maas: „Viele Menschen fragen sich: Was tun die eigentlich den ganzen Tag auf der Baustelle? Das ist die Antwort: Die Arbeiten im Untergrund sind sehr umfangreich, aber nicht spektakulär. Danach geht es optisch deutlich schneller.“

Langsames Arbeiten kann man den Storzianern wahrlich nicht nachsagen. Die Facharbeiter Maik Franze, Mensur Sulejmani und Arlind Behluli langen kräftig zu bei den Erd- und Verlegearbeiten. Waldemar Krieger und Ali Ayaydin in ihren Baggern müssen immer wieder Feingefühl und Geschicklichkeit unter Beweis stellen. Maas anerkennend: „Wenn Du den Hebel einmal zu schnell ziehst, kannst Du hier enormen Flurschaden anrichten! Die Jungs sind abends richtig fertig, weil sie den ganzen Tag hochkonzentriert arbeiten mussten.“

Den Pflasterbau erledigen Kollegen der Firma Holler & Der Steinsetzer aus dem thüringischen Tanna. Sie hat STORZ nicht zum ersten Mal beauftragt, man arbeitete schon in Überlingen, Böblingen und Augsburg zusammen. Projektleiter ist hier Carlo Endrizzi aus Trento, der zusammen mit weiteren Kollegen aus Italien belgrano®-Granit verlegt, in klassischer Handarbeit, aber mit Hilfe eines Vakuumbegeräts, abwechselnd 20-25, 30-25 und 35-25, mal geflammt, mal gestockt. Ein hübsches Muster, mit diffizilen Details. Insgesamt 5.100 m<sup>2</sup> Pflaster- und Plattenbeläge aus Naturstein. Der Obertorplatz in Hechingen – das ist eine internationale Baustelle. Wenn sie in einigen Monaten vollendet sein wird, lassen sich Aufwand und Mühe nur noch erahnen. Dann wird der historische gusseiserne Brunnen versetzt sein, werden ein Wassertisch, ein Wasserlauf und ein Fontänenfeld aus Granit für angenehme Kühle sorgen, Spielgeräte und angestrahlte Bäume Hechingens neue gute Stube möblieren. Und das wird den Hohenzollern oben auf ihrer Burg bestimmt auch gefallen.



Geschicklichkeit ist hier gefragt: Im Bagger Maschinist Waldemar Krieger, rechts Facharbeiter Arlind Behluli.



Facharbeiter Maik Franze (l.) und Mensur Sulejmani.



Maschinist Ali Ayaydin





## Neubaugelbiet St. Georgen - Glashöfe: **STORZ erschließt am Storzenberg**



Oben baut die Kolonne um Michael Kollath. Im Kettenbagger Maschinist Friedrich Locher.



Diese Feuchtwiese müssen die Storzianer beim Kanalbau umgehen. Betreten verboten! Das gilt auch für Polier Michael Kollath.



Polier Martin Messmer betreut den Kanalbau im unteren Bereich am Glashofweg.

Was für ein passender Zufall! Gleich zwei Kolonnen Storzianer teilen sich die Aufgaben am Baugelbiet Glashöfe, zu dem die Straße „Am Storzenberg“ führt. Hier entsteht ein neuer Stadtteil hoch am Berg, von dem die neuen Bewohner weit über den Schwarzwald schauen können. So beschreibt es der private Bauträger, in dessen Auftrag STORZ das Areal seit Mitte Mai erschließt. In der Tat ist der Ausblick von hier über die Wiesen und Wälder beeindruckend, wenn denn das Wetter stimmt.

Beeindruckend sind aber auch die Herausforderungen, mit denen es die Storzianer hier zu tun haben. Denn die Hanglage erfordert spezielle Einbauten bei den Regenwasser- und Schmutzwasser-Kanälen. Und dann wäre da auch noch eine große Feuchtwiese, die als Biotop gilt und von den Bauarbeiten keineswegs beeinträchtigt werden soll. Quasi um sie herum muss hier in Form eines großen „U“ ausgeschachtet und eingebaut werden. Gleich zwei Poliere teilen sich unter der Bauleitung von Sven Stutzmann diese Baustelle. Martin Messmer betreut an diesem Tag zusammen mit Facharbeiter Dennis Wenzler





Die beiden Facharbeiter Giovanni Daresta (l.) und Alexander Knutas.

und Maschinist Daniel Schmeier den Kanalbau im unteren Bereich am Glashofweg. Gerade bauen sie den Regenwasseranschluss ein. Oben am Hang, jenseits der Feuchtwiese, wo sich das eigentliche Baugebiet befindet, sieht man zwei weitere Bagger. Hier arbeitet die Kolonne um Polier Michael Kollath: die Maschinisten Daniel Höll und Friedrich Locher sowie die Facharbeiter Alexander Knutas und Giovanni Daresta. Kollath ist trotz des an diesem Tage schlechten Wetters guter Laune: „Schöne Lage hier“, sagt er.



Hier werden getrennte Kanalsysteme für Regen- und für Schmutzwasser verlegt.



Der Kanal-Laser hilft, das exakte Gefälle zu erzielen.

Die Kollegen bewegen viel Erdreich. Sie treffen auch häufig auf Felsen, die sie dann in einem Brecher zerkleinern und als Schüttmaterial wieder einbauen. Manchmal sind aber auch richtig harte Brocken darunter. Kollath zeigt auf ein paar große Findlinge, die man am Rand gelagert hat: „Granit mit Gneiseinschlüssen – die haben wir nicht klein gekriegt!“ Man rechnet mit etwa 2.000 m<sup>3</sup> Überschussmaterial, das entsorgt werden muss. Insgesamt 19 Bauplätze sollen hier bis Ende 2020 im ersten Bauabschnitt entstehen. Ihre Erschließung umfasst das volle Programm: Wasserversorgung, getrennte Regen- und Schmutzwasserentsorgung, Gas, Strom, Medienkabel.

Die Kollegen verlegen sie gerade. Der Blick in einen der tiefen Schächte zeigt den Kanal-Laser im Gerinne. 0,9 % Gefälle im Schmutzwasserkanal und 1% im Regenwasserkanal sind hier einzuhalten. Im oberen Bereich seien die Kanaldurchmesser relativ klein, sagt Kollath. DN 350 für Regen- und DN 250 für Schmutzwasser. Schwierig sei es, die oberen Kanalsysteme mit den Rohren unten am Glashofweg zu verbinden. „Alle 15 m haben wir wegen des großen Höhenunterschieds Absturzschächte vorgesehen, sowohl für Schmutz- als auch für Regenwasser. In ihnen geht es jeweils 2 m runter.“ Eine Entwässerung in Stufen also.

Dabei gelte es, das Feuchtbiotop möglichst nicht zu beeinträchtigen, erläutert Kollath. Auf Wunsch der Stadt gebe es eine ökologische Baubegleitung, die genau darauf achte, dass die Wiese durch die Bauarbeiten nicht trockenfalle. Kollath lachend: „Über diese Wiese dürfen noch nicht einmal wir laufen, um auf direktem Weg an die untere Baustelle zu gelangen. Kühe dürfen – wir nicht!“



Maschinist Daniel Höll im zweiten Kettenbagger.



Facharbeiter Dennis Wenzler und Maschinist Daniel Schmeier.



## **+** Erschließung Gewerbegebiet Oberbränd: **Kommunales Konjunkturprogramm**

Manchmal läuten Hochzeitsglocken – manchmal droht die Scheidung: Wirtschaftsunternehmen und Kommunen leben in spannenden und gelegentlich auch spannungsgeladenen Verhältnissen miteinander. Jeder muss etwas beitragen, damit Harmonie herrscht und es nicht zum Bruch kommt. Dies haben sich wohl auch die politisch Verantwortlichen in der Schwarzwaldgemeinde Eisenbach gesagt, als sie eine großzügige Erweiterung des bereits im Ortsteil Oberbränd vorhandenen Gewerbegebietes Rütte I beschlossen – quasi ein kommunales Konjunkturprogramm. Den ansässigen mittelständischen Unternehmen mit einer dreistelligen Zahl von Arbeitsplätzen will man Entwicklungsmöglichkeiten bieten. Gutes Wetter für die Wirtschaft also.

Von gutem Wetter für den Bau kann allerdings nicht die Rede sein, als die Poliere Waldemar Schroth und Marlon Zugschwerdt sich Zeit nehmen für den Journalisten. Trotzdem ist die Laune gut: „Eine schöne Baustelle – hier geht es voran!“ Das sieht man sofort, wenn man die rund 400 m lange Baustelle entlang der Oberbränder Straße abläuft. Wo jetzt noch Nadelwald steht, werden sich vom kommenden Jahr an Industrie- und Gewerbebetriebe die 6,6 ha teilen, welche die Gemeinde hier zur Verfügung stellt. Landmarken an den Enden des Areals sind zwei große Regenüberlaufbecken, die von ihren Ausmaßen her ohne weiteres ein mittleres Freibad und ein Olympiabecken aufnehmen könnten. Nur: Sie sind deutlich tiefer. „9 m tief geht es hier runter“, sagt Waldemar Schroth, am Rand des großen Beckens stehend. „Beide zusammen fassen 15.000 m<sup>3</sup> Regenwasser. Es kommt doch sehr viel Wasser hier aus dem Waldgebiet.“ Und dieses Wasser muss irgendwo hin. Deshalb haben er und seine Kollegen Viktor Hermann und Viktor Meier seit Baubeginn im April rund 500 m Entwässerungskanäle gebaut. „Das war schon



Polier Marlon Zugschwerdt (r.) und Facharbeiter David Gemon.



Die Entwässerung des neuen Gewerbegebietes ist ein wichtiges Thema. Im Graben Facharbeiter Viktor Meier.



Die Achse 1 teilt das neue Gewerbegebiet in zwei Hälften.





500 m Entwässerungskanal wurden hier eingebaut.

nicht leicht“, sagt der Polier bescheiden. „Wir hatten einen Höhenunterschied von 70 m zu überwinden, bis zu 30 % Gefälle am Steilhang und unten am Brändbach ein Sumpfbgebiet.“ Regenwasserrohre des Durchmessers DN 400 sollen später die erwarteten Wassermassen in diesen Bach abführen.

Die Kolonne verlegte gleichzeitig Schmutzwasserkanäle. Das Schmutzwasser jedoch wird von den unterhalb der Oberbänder Straße liegenden Häusern wieder hochgepumpt und der kommunalen Entsorgung durch die Kläranlage in Bubenbach zugeführt. Während Schroth berichtet, verfüllen Maschinist Ilhan Ermis aus der MTA in Tuttlingen und Viktor Meier den 5,5 m tiefen Graben.

Schroths Polier-Kollege Zugschwerdt kann ebenfalls mit beeindruckenden Zahlen aufwarten: „Wir verlegen hier 1 km Wasserleitungen, und zwar als Ringsystem. Hinzu kommen ca. 1,5 km



Facharbeiter Viktor Hermann.



Links: Felsen wie diese blieben in Oberbränd die Ausnahme. Rechts: Maschinist Ilhan Ermis.



Doppelkanal: Schmutz- und Regenwasser. Später werden ca. 900 m Randsteine und 4000 m<sup>2</sup> asphaltiert.“ Allerdings überraschte der Untergrund dieser Baustelle die beide Poliere und Bauleiter Thomas Reckzeh. „Eigentlich hatten wir hier Felsen erwartet und deshalb auch schon eine Sprenggenehmigung eingeholt. Aber bis auf ein paar große Brocken gab es hier nichts“, erzählt Zugschwerdt.

Und genau das habe auf Seiten der Bauleitung dazu geführt, dass er einiges habe umdisponieren müssen, schildert Reckzeh. Der gesamte Bauablauf sei umgestellt worden. Die mobile Brecheranlage habe er abbestellt, und die Verhandlung über das zu liefernde Material für die Grabenverfüllungen hätte neu geführt werden müssen, da mangels Felsen auch kein gebrochenes Material für Kanal- und Straßenbau zu Verfügung stand. Der anfallende Aushub werde jetzt zu einem großen Teil gleich in der Nähe zum Waldwegebau genutzt. Facharbeiter David Gemon und Maschinist Andreas Kopp bewegen im Hintergrund Erdmassen. Der Polier zeigt auf die „Achse 1“, die später als Straße das Gewerbegebiet Rütte II in zwei Hälften teilen wird. „Hier haben wir schon Regenwasser- und Schmutzwasserkanal eingebaut, ebenso die Wasserleitungen. Dabei muss man gut auf die Standfestigkeit achten. Bald kommt ein Geogitter darauf und 80 cm frostsicherer Straßenaufbau. Die Auftraggeber wollen sichergehen.“ Verständlich auf rund 990 m Höhe. Harte Winter gehören hier dazu. Mit rund 2,5 Mio. Euro steht diese Baustelle in den Auftragsbüchern. Eine gute Investition – sowohl für die Gemeinde Eisenbach als Auftraggeber als auch für STORZ als Auftragnehmer.



Polier Waldemar Schroth vor dem großen Regenüberlaufbecken.





K5715 im Groppertal:

## Bauen inmitten von Schwarzwaldromantik



Schwarzwaldromantik im Groppertal – die sanierte Kreisstraße führt durch ein beliebtes Erholungsgebiet.

Ein wenig hat diese Gegend hier ein Schwarzwald-Flair, wie man es von Modelleisenbahnen her kennt. Durchs Groppertal nördlich von Villingen schlängeln sich eine zweigleisige Eisenbahnstrecke, die junge Brigach und eine idyllische Kreisstraße, die mit der Nummer K5715 etwas lieblos in den Plänen verzeichnet ist. Die Menschen hier nennen sie lieber „Groppertalstraße“, und sie hat jetzt von STORZ in zwei Bauabschnitten eine neue Fahrbahndecke bekommen. Im Zuge dieser Sanierung hat man auch gleich die Brigachbrücke bei Stockburg erneuert – eine Aufgabe, welche die Kollegen der STORZ-Bauwerkinstandsetzung erledigten. Bei einer „Bereisung“ der Strecke stellte der Landrat des Schwarzwald-Baar-Kreises die Ergebnisse vor.



Der Uhu-Felsen an der Groppertalstraße lockt Kletterer.

Man schüttelte sich nicht die Hände und hielt gebührend Abstand voneinander bei diesem Termin, der auch von den Corona-Beschränkungen geprägt wurde. Trotzdem war die Stimmung aufgeräumt, als Politikerinnen und Politiker aus den umliegenden Orten, aber auch aus dem Stuttgarter Landtag, der Einladung von Landrat Sven Hinterseh folgten. STORZ vertraten Susanne Gräfin Kesselstatt, der

Donaueschinger Niederlassungsleiter Manfred Wagner und Bauleiter Sven Stutzmann, der für dieses Projekt verantwortlich zeichnete. Landrat Hinterseh (CDU) zeigte sich wie die vielen Vertreter der umliegenden Gemeinden und Teilorte voll des Lobes für STORZ und die geleisteten Arbeiten der Bauleute: „Diese Kreisstraße ist ganz toll geworden! Wir arbeiten immer gerne mit STORZ zusammen!“ Er und die Landtagsabgeordnete Martina Braun (Bündnis 90 / Die Grünen) brachen jeweils eine Lanze für Investitionen in den ländlichen Raum. Es sei wichtig, den Bürgern auch zu zeigen, wo und für was ihr Geld ausgegeben werde. Straßen- und Brückeneigentum müsse auch konsequent gepflegt werden.

Beide sprachen Gräfin Kesselstatt mit Sicherheit aus dem Herzen: „Es ist für uns als Unternehmen ganz wichtig, dass sich Kommunen und Kreise zu Infrastruktur-Investitionen bekennen und sie auch tätigen. Gerade Corona hat in dieser Hinsicht einiges durcheinandergebracht. Deshalb ist es für die STORZ-Geschäftsleitung auch selbstverständlich, Einladungen zu solchen Anlässen zu folgen.“

Dem von Harmonie geprägten gemeinsamen Bild war jedoch einiges an Arbeit vorausgegangen. Die beiden Bauabschnitte hatten insgesamt 5,8 km Länge; der erste umfasste die Strecke Bahnhof Unterkirnach – Steinbruch Groppertal, der zweite ging vom Bahnübergang Stockburg bis zum Bahnübergang Peterzell. In beiden Abschnitten waren seit Mai 2019 die Fahrbahndecken in einer Stärke von 1 bis 2 cm abgefräst worden. Einen komplett neuen Aufbau habe man vermeiden wollen, weil hier früher teerhaltiges Material verbaut worden sei, wurde vor Ort vom Straßenbauamt Donaueschingen erläutert. Stattdessen habe man Asphaltmischgut in unterschiedlichen Stärken eingebaut. Zuständig für all diese Arbeiten waren die Poliere Patrick Waller (1. BA) und Sebastian Fritsche (2. BA) mit ihren Teams sowie für den Einbau der Fahrbahndecken Asphaltpolier Sven Dorn und seine





Gruppenbild mit Landrat (v.l.): Sven Hinterseh, Susanne Gräfin Kesselstatt, Niederlassungsleiter Manfred Wagner, Bauleiter Sven Stutzmann.

Kolonie, berichtet Bauleiter Sven Stutzmann. Er kann außerdem von Herausforderungen erzählen, die man heute der idyllischen Strecke nicht mehr ansieht. Etwa von kilometerweiten Fahrten der Muldenkipper im Rückwärtsgang, bevor sie auf die Fertiger-Kolonie trafen. Oder von nächtlichen Einbauten an Stellen, wo Gleise und Gropertalstraße sich besonders nahekommen. Hier habe die Bahn den Strom abstellen müssen, und das sei eben nur des nachts möglich gewesen. Jetzt zieren ordentliche, teilweise mit Rasengittersteinen befestigte Bankette sowie Ausweichbuchten diese Kreisstraße. Immerhin für STORZ ein Auftrag im Wert von über 1 Mio. Euro.

Über rund 400.000 Euro Auftragssumme konnte sich die STORZ-Bauwerkinstandsetzung freuen, welche die Sanierung der Stockburg-Brücke über die Brigach in einem autarken Los gewonnen hatte. Die Kollegen um Bereichsleiter Bernd Weimer, der auch die Bauleitung innehatte, haben dort neue Abdichtungen eingebaut sowie



Für Radler ist diese Straße ideal.



Bereisung der sanierten Kreisstraße – in Corona-Zeiten mit Abstand.

Kappen und Geländer erneuert. Vor allem aber wiesen die Widerlager und Flügelwände der Stahlbetonbrücke Korrosionsschäden auf. Diese Schäden wurden behoben und zum besseren Schutz eine Spritzmörtelschicht aufgebracht. Weimer: „Jetzt steht die Stockburg-Brücke wieder da wie neu.“

Und damit verfügt dieses romantische Schwarzwaldtal nunmehr über eine absolut zeitgemäße Verkehrsinfrastruktur.



Die Stockburg-Brücke über die junge Brigach hat die STORZ-Bauwerkinstandsetzung saniert.





L433a Denkingen – Klippeneck:

## Straßenbau an Deutschlands höchstem Segelflugplatz

Am Himmel kurven die Segelflieger, kurbeln spiralförmig in der Thermik und suchen ihren Weg nach oben. Am Boden bewegen sich Storzianer in fast vergleichbaren Figuren: Sie erneuern in einem zweiten Bauabschnitt die zum Teil in Serpentina verlaufende Fahrbahn zwischen Denkingen und dem Klippeneck. Dieser Name bringt Pilotenaugen zum Leuchten – das Klippeneck ist mit 980 m über dem Meeresspiegel Deutschlands höchstgelegener Segelflugplatz, und es soll bundesweit auch der sonnenreichste Ort sein. Eine Baustelle am Rande der Schwäbischen Alb also, wie sie idyllischer kaum sein könnte.

Genauso wie der Segelflug nur im Team möglich ist, zählt hier auf der L433a die Mannschaftsleistung. Unter der Bauleitung von Christian Fischer verwandeln seit Ende April STORZ-Polier Sven Brundisch, Maschinist Daniel Sohmer und Facharbeiter Markus Bailer zusammen mit Kollegen von Spezialunternehmen diese historische Straße in eine zeitgemäße und vor allem sichere Verbindung zwischen unten und oben. „Eine lange Geschichte hat diese Straße schon“, sagt Sven Brundisch. „Das merken wir spätestens, wenn wir auf jahrzehntealte Schichten mit teerhaltigem Material stoßen, die immer wieder mit neuen Fahrbahndecken überbaut worden sind.“

In der Tat: Das Segelfluggelände oben auf dem Berg besteht seit 1932. Damals startete man noch ziemlich primitiv mit Muskelkraft und Gummiseil. Recht einfach dürfte auch der Aufbau der Klippeneckstraße zu dieser Zeit gewesen sein. Und doch waren auch damals schon Sicherungen nötig. Brundisch: „Es gibt hier noch alte Pfahlkopfbalken, die wir auch zum Teil erhalten können und mit neuen Konstruktionen verbinden. Von den 900 m Straße, die wir hier sanieren, müssen 450 m mit solch massiven Bauwerken gegen ein Abrutschen gesichert werden.“ Die Bohrungen und die Anker für diese Pfahlkopfbalken setzt im Auftrag des Gesamtauftragnehmers STORZ das Spezialunternehmen „Himmel und Papesch“ aus Bebra.

Insgesamt 1700 m Pfahlanker und 2000 m Zuganker seien herzustellen, sagt Brundisch. Zum Zeitpunkt des Besuchs im Juni läuft noch der Voraushub bis zur Unterkante des bestehenden Kopfbalkens. Anschließend setzen die Kollegen aus Hessen in den ungesicherten Bereichen alle 1,25 m senkrecht Pfähle, deren Bohrungen je nach Untergrund bis zu 13 m messen können. Es folgen Zuganker, die alle 2 m schräg ins Gestein eingebaut werden. Dann gehe es weiter mit dem Endaushub, erklärt Brundisch. Der gehe hinunter bis zur Sauberkeitsschicht und könne nur zum Teil maschinell erledigt werden. Hinter die Bohrpfähle und unter die Zuganker komme jetzt nämlich eine Drainageleitung. Sie soll etwaiges Wasser ableiten und dem Frostschutz des gesamten Bauwerkes dienen. Abschließend werde der Kopfbalken aufbetoniert, in Segmenten von jeweils zehn Metern. Da die Straße kurvig sei, könne man so die nötigen Krümmungen erzielen.

Parallel zu diesen Betonarbeiten läuft der Straßenbau. Hangseitig habe man bereits die nötigen Entwässerungsleitungen längs der Fahrbahn verlegt, sagt der Polier. Dieses Wasser werde über Querungen unter der Straße in den Wald abgeleitet. Im unteren Bereich dieses zweiten Bauabschnitts werde man die Straße abräsen und mit einer neuen Trag- und Deckschicht versehen. Das anfallende Material könne allerdings nur zum Teil wiederverwendet und eingebaut werden; einen Großteil müsse man abfahren. Nicht zu vergessen seien die neuen Bankette, welche zur sanierten L433a als einer modernen und zeitgemäßen Landesstraße gehörten. „Diese Straße hier wird ganz differenziert erneuert“, sagt Sven Brundisch. „Wir wollen Mitte September mit allem fertig sein.“ Und dann lacht er und fügt hinzu: „Unser Problem sind nicht die Segelflieger – die kommen mit der Vollsperrung der Klippeneckstraße zurecht, weil sie einen zweiten Weg durch den Wald kennen und nutzen können. Probleme machen bei gutem Wetter oft genug Radler, wenn sie trotz Verbotsschildern durch unsere Baustelle fahren!“



Was für ein Panorama! Das Klippeneck ist Deutschlands höchstgelegener Segelflugplatz.



Diese Straße hoch zum Klippeneck ist immer wieder überasphaltiert worden.



Die hangseitigen Entwässerungen längs der Straße sind bereits verlegt.





Eine Spezialfirma setzt die Bohrungen für die neue Hangsicherung.



Die STORZ-Baummannschaft vom Klippeneck: Polier Sven Brundisch, Facharbeiter Markus Baier und Maschinist Daniel Sohmer (v.l.).



Im Voraushub wurden die alten Kopfbalken zunächst freigelegt.



Solche neu gesetzten Bohrpfähle wird ein Kopfbalken später verbinden.



Rasenmäher auf vier Beinen - Schafe sind auf der Landebahn willkommen.





## Konstanzer Brücke in Radolfzell: Sanierung sorgt für mehr Komfort



Die Konstanzer Brücke in Radolfzell – ein Standardbauwerk aus den siebziger Jahren.



Polier Hannes Wappis und sein Team waren für die Sanierung zuständig.



Die Übergangskonstruktionen der Brücke mussten ausgetauscht werden.



Drei unabhängige Brückenfelder bilden dieses Bauwerk.

Ein solches Sanierungsergebnis wünscht sich wohl jeder Bauherr: Die Konstanzer Brücke in Radolfzell, die inzwischen wieder dem Verkehr übergeben wurde, ist jetzt nicht nur ein technisch einwandfreies Bauwerk, sondern auch eines, das mehr Sicherheit und Komfort für Verkehrsteilnehmer und Anwohner bietet. Der neue Flüsterasphalt nämlich und die lärmindernden Übergangskonstruktionen werden Beschwerden der Radolfzeller künftig überflüssig machen. Deutlich breitere Geh- und Radwege verwandeln diese Brücke in ein modernes Bauwerk, das unserer Zeit entspricht.

Bernd Weimer und seine Kollegen von der STORZ-Bauwerkinstandsetzung ist dieses Ergebnis zu verdanken. Als Polier zeichnete Hannes Wappis vor Ort verantwortlich. Mit ihm realisierten Vorarbeiter Heiko Buchmüller und Facharbeiter Zeljko Vlado das Projekt. Sie alle hatten im Frühjahr mit der bösen Überraschung zu kämpfen, dass im Bereich der zu ersetzenden Übergangskonstruktionen in der Vergangenheit Asbest verwendet worden war.

„Diese Entdeckung hat uns rechnerisch um vier Wochen im Zeitplan zurückgeworfen“, sagt Weimer, Bereichsleiter der Bauwerkinstandsetzung. „Allerdings konnten wir durch ausgezeichnete Zusammenarbeit mit allen Beteiligten diese Verzögerung auf tatsächlich nur eine Woche begrenzen. So konnten wir bestens im Zeitrahmen bleiben.“

Die Konstanzer Brücke beschreibt Weimer als ein Standardbauwerk aus den siebziger Jahren. Sie führe über eine Eisenbahnstrecke und bestehe aus drei Feldern, die aus Fertigteilen gebaut worden seien: „Insgesamt ist das Bauwerk ca. 50 Meter lang. Allerdings benötigt es durch seine drei unabhängigen Brückenfelder vier Übergangskonstruktionen. Und die sind die Schwachstellen.“ In den neunziger Jahren seien sie schon einmal instandgesetzt worden, allerdings nicht sehr fachmännisch.

Bei der aktuellen Sanierung jedoch habe man die Stadt Radolfzell als Bauherrin davon überzeugen können, es richtig zu machen und die „Ükos“ komplett gegen neue auszutauschen. Das sei zwar etwas teurer, aber durchaus sinnvoll, so Weimer: „Moderne Übergangskonstruktionen vermindern den Verkehrslärm um die Hälfte. Das macht für die Anwohner in der Nachbarschaft sehr viel aus.“ Lärmreduzierende Maßnahmen spielen auch eine wichtige Rolle bei der Neugestaltung der Fahrbahn. Man verwende jetzt einen speziellen „Flüsterasphalt“.

Die Kappen der Brücke habe man nur zur Hälfte ersetzen müssen und die Gesimse belassen, so der Ingenieur. Allerdings sei die Fahrbahn zugunsten auf beiden Seiten verbreedeter Geh- und Radwege schmaler als zuvor. Weimer: „Die Konstanzer Brücke passt nach dieser Sanierung bestens in unsere Zeit und bietet jetzt Anwohnern und Verkehrsteilnehmern hohen Komfort.“





Kanalbaustelle Pfohren:  
**Buddeln an der jungen Donau**



Eine klassische innerstädtische Kanalbaustelle: die Donaustraße in Pfohren.

Dieser heilige Nepomuk sieht nichts und hört nichts, denn er ist aus Holz. Könnte er sehen und hören, hätte der Brückenheilige zur Linken die junge Donau im Blick und zur Rechten einen Misthaufen. Und er würde das Blöken eines Esels vernehmen. Hier im Donaueschinger Ortsteil Pfohren gibt es noch ländliche Idylle pur. Sie wird derzeit nur unterbrochen von den Bauleuten der Kolonne um STORZ-Polier Sebastian Fritsche. Fritsche führt vergnügt über seine Kanalbaustelle an der Donaustraße. „Für mich ein Heimspiel“, sagt er und erklärt, dass er

in diesem Ortsteil einige Verwandte habe. Der Polier zählt zu den Jüngeren im Team. Im Kettenbagger sitzt Alfred Häckl und verfüllt einen Graben. Er ist zwar kein angestellter Storzianer, aber so gut wie immer dabei. Und den Radlader bedient Manfred „Freddy“ Ritzmann. Beides erfahrene Veteranen in ihrem Fach. Ritzmann auf die Frage des Journalisten, wie man ihn denn richtig betiteln solle, denn auf dieser Baustelle sei er ja nicht der Polier? „Schreiben Sie ‚Straßenbaumeister!‘“ antwortet er lachend. „Das habe ich gelernt und das bleibe ich auch immer!“ Freddy

befindet sich auf den „letzten Metern“ seiner Karriere, und er scheint es zu genießen. Hier in Pfohren herrscht gute Laune, egal welches Alter die Kollegen haben. Das hat inzwischen auch Jason Lütte gemerkt, Straßenbauer im 1. Lehrjahr.

Unter der Bauleitung von Witali Krapp wird auf dieser klassischen innerstädtischen Baustelle seit Ende Mai ein neuer Kanal verlegt. Hinzu kommen Gasleitungen und Medienkabel, und auch die Stromversorgung wird in diesem Bereich erneuert. Rund 300 Meter sind hier insgesamt im Auftrag der Stadt Donaueschingen zu überarbeiten. Aber die haben es zum Teil in sich.

„Hier gibt es einige Engstellen“, erklärt Sebastian Fritsche. „Die werden noch zu interessanten Herausforderungen für die Maschinenisten.“ Und auch für die LKW-Fahrer, könnte man ergänzen, denn der anfallende Aushub kann nur zum Teil wieder eingebaut werden. Das überschüssige Material wird auf die Deponie Weiler südlich von Bad Dürkheim transportiert. Auch diese LKW müssen durch die Engstellen in Pfohren.

Bis Mitte Oktober soll hier alles fertig und die Donaustraße neu aufgebaut sein. Könnte der heilige Nepomuk sehen – er würde von seinem Platz auf der Donaubrücke das alles bestimmt mit Vergnügen betrachten.



Dieser heilige Nepomuk soll die Pfohrer Donaubrücke schützen.



Die Jüngeren auf dieser Baustelle: Polier Sebastian Fritsche (r.) und Azubi Jason Lütte.



Manfred „Freddy“ Ritzmann - nicht mehr Polier, aber immer Straßenbaumeister.



Im Kettenbagger Alfred Häckl.



Die neu installierte LKW-Waage wird getestet.



Jens Scheinert fährt Aushub von der Kanalbaustelle in Pfohren auf die Deponie Weiler.





## Brandbergtunnel Winden: Bergfest und Brückenschlag



Das Baufeld West – hier entsteht ein Tunnel in offener Bauweise, an den sich ein Trogbauwerk anschließt.

Was für ein Timing! Am selben Tag Mitte Juni, am Mittwoch vor Fronleichnam, hatten Bauleute und Bürger zu beiden Seiten des Brandberges in Winden Anlass zur Freude. Die einen auf der Ostseite feierten das Bergfest: Sie hatten im bergmännischen Vortrieb die 380-m-Marke des auf insgesamt 765 m konzipierten Tunnels überschritten. Die anderen auf der Westseite freuten sich ebenfalls: Hier wurde eine Behelfsbrücke über die von STORZ ausgehobene Baugrube gelegt und so die beiden zuvor getrennten Teile des Dorfes wieder verbunden.

Vielleicht wird der eine oder andere Windener ja diese Brücke in den kommenden Monaten als Logenplatz nutzen, um die Bauarbeiten zu beiden Seiten und unter ihr zu verfolgen. „Hier wird richtig viel Erdreich bewegt“, sagt STORZ-Bauleiter Andreas Böhringer. „Unter der Regie von Polier Thomas Stadler werden hier insgesamt 30.000 m<sup>3</sup> Boden ausgehoben. Zwei Drittel davon für den Tunnel in offener Bauweise, ein Drittel für das anschließende Trogbauwerk.“

Die Zuschauer auf der Brücke können bald ein aufwendiges und außerordentlich schwieriges Bauverfahren beobachten. Denn die Sohle der Baugrube wird sich unter dem Grundwasserniveau befinden. Die Herstellung der Spundwand und der Aushub finden also im Grundwasser statt. Böhringer: „Die Grube muss beim Aushub geflutet und auch die Betonsohle muss unter Wasser hergestellt werden.“ Dazu werde man

sogar Taucher einsetzen. Würde man das Grundwasser vor der Herstellung der Unterwasserbetonsohle abpumpen, liefe man Gefahr, dass das Erdreich nachdrücken würde. Für den Tunnel in offener Bauweise werde ein Verbau mit überschnittener Bohrpfahlwand angelegt. Der Aushub des Tunnels in offener Bauweise stelle sich speziell im Bereich der Portalwand besonders anspruchsvoll dar: „Mit Fräse und Meißel müssen wir hier bis zu 10 m durch den kompakten Fels in die Tiefe“, sagt der Bauleiter.

Sobald die Grundwasserkommunikation im Bereich des 106 m langen Tunneltroges wieder funktioniere, folge der Bau des Auslaufbauwerkes, welches 86 m messen soll. „Die meisten dieser Arbeiten werden im kommenden Jahr vonstattengehen. Für die Ingenieurbauwerke ist unser ARGE-Partner Baresel zuständig“, so Böhringer. STORZ erledige den Erdbau und später den Straßenbau. Bis Mitte 2022 soll dieser Auftrag, der für STORZ immerhin 15 Mio. Euro ausmacht, komplett abgeschlossen sein. Längere und ungewöhnliche Schauspiele erwarten also die Windener, wenn sie von ihrer Behelfsbrücke aus den Arbeiten zusehen. Diese Brücke habe das Regierungspräsidium Freiburg übrigens aus Beständen der Bundeswehr angemietet, ergänzt Böhringer. Sie soll vor allem den weiteren Transport von Langholz und von Bauteilen für Windkraftanlagen durch das Dorf ermöglichen.

Weniger spektakulär für die Anwohner gehen momentan die Bauarbeiten im Inneren des Brandberges vor sich. Von der Herstellung

des bergmännischen Tunnels nimmt man lediglich drei- bis viermal täglich ein Grummeln aus dem Berg wahr, wenn die Sprengmeister mit bis zu 300 kg Sprengstoff den Tunnel vorantreiben. Für den Tunnel in bergmännischer Bauweise rechnet man mit einem Aushub von ca. 90.000 m<sup>3</sup>. Auch für diesen sei STORZ zuständig, erklärt Böhringer: „Rund 1.500 t Aushub pro Tag müssen von uns abgefahren werden. Sie kommen bei der Verbreiterung der A5 und bei der Anlage eines Lärmschuttwalls zum Einsatz. Ein Teil davon wird auch zur späteren Verfüllung und als Tragschicht für den Brandbergtunnel aufbereitet.“ Bei diesem Tunnelbau sind vor allem die Kollegen des dritten ARGE-Partners gefragt: Heitkamp Swiss. Man hört auf der Baustelle schon den einen oder anderen schweizerischen oder österreichischen Zungenschlag. Böhringer: „Diese Mineure aus den Alpen wissen genau, wie man Tunnel durch Berge hindurch baut.“



Und dass sie ordentlich zu feiern verstehen, stellten sie bei ihrem Bergfest im Juni im Brandbergtunnel unter Beweis. Zusammen mit ihren Kollegen, die im Freien bauen.





Mitte Juni wurde die Behelfsbrücke eingebaut, welche wieder eine direkte Verkehrsverbindung im Dorfczentrum ermöglicht.



Diese Brücke hat das RP Freiburg aus Beständen der Bundeswehr angeleitet.



Von der Behelfsbrücke aus hat man einen hervorragenden Blick auf die laufenden Bauarbeiten.



Der Aushub des Tunnels im Bereich der Portalwand wird besonders anspruchsvoll sein.



### Baustellenrundflug

Das Baufeld Ost - hier entsteht der Brandberg-Tunnel in bergmännischer Bauweise.



Rund 1.500 to Aushub pro Tag müssen von hier abgefahren werden.



Über die Hälfte des Tunnelvortriebs ist seit Mitte Juni geschafft.





B 28 Knoten Rottenburg:

## Konzertierte Aktion von STORZ-Bereichen

Wenn alle Beteiligten an einem Strang ziehen, spricht man im Wirtschaftsleben gern von einer „konzertierten Aktion“. Eine solche konzertierte Aktion kann man gerade auf der B28 vor den Toren Rottenburgs miterleben. Hier bauen Storzianer aus mehreren Unternehmensbereichen am „Knoten Rottenburg“: „Großprojekte“ mit Karsten Roth an der Spitze und Elmar Birr als Gesamtprojektleiter verantwortet die umfangreichen Erdarbeiten, die seit Anfang Juni hier unternommen werden. Der „Bauwerkinstandsetzung“ unter Bernd Weimer obliegt die Ertüchtigung bzw. Fertigstellung zweier Brückenbauwerke am und im neuen Verkehrsknoten. Eine hundertprozentige STORZ-Großbaustelle also.

Auf dem Plan erinnert die neue Straßenführung an ein ziemlich dickes Ei. Und „Ach Du dickes Ei!“ mochte man auch denken beim Anblick des Maschinenparks drei Wochen nach Baubeginn. Gleich sechs Maschinisten sorgen in diesen Tagen hier für unübersehbare Erdbewegungen: Gerhard Michaelsen, Hubert Schmid, Tomislav Drazenovic, Mile Radincic, Hans-Peter Thalgott und Vincenzo Puma. Zwei Poliere leiten die Arbeiten: Andreas Lettau ist für den Erdbau zuständig, Francesco Cottitto aus der Niederlassung Donaueschingen für die Entwässerungsarbeiten, zusammen mit seinem Vorarbeiter Salvatore Di Maggio. 95.000 m<sup>3</sup> umfasst der Erdbau. Der anfallende Aushub wird zum kleineren Teil abgefahren, zum größeren für eine spätere Verbreiterung der B28 in Richtung Tübingen zwischengelagert. Nachdem die neue Anbindung Rottenburgs an die B28 mit Auffahrts- und Abfahrtsrampe geformt ist, werden 43.000 to Schotter und 8.500 to Asphalt eingebaut. Allein dies repräsentiert ein Auftragsvolumen von 5,3 Mio. Euro. Polier Andreas Lettau vermisst mit seinem Feldrechner die Baustelle. Was noch in keinem Auto-Navi eingespeichert ist – er und seine Kollegen kennen es auf den Zentimeter genau. „Digitalisierung und GPS spielen hier eine wichtige Rolle“, sagt er. Entsprechend schnell können



Hier entsteht der neue Knoten Rottenburg an der B28. Umfangreiche Erdarbeiten sind nötig.

nach den digitalen Geländemodellen die Kollegen in den schweren Maschinen die Rampen formen. Etwa Gerhard Michaelsen in seiner CAT-D6N-Planieraupe, Hubert Schmid im Kettenbagger CAT 336F oder Vincenzo Puma im CAT 325F. Dieser ist sogar speziell geschützt durch eine zusätzliche Bodenplatte und eine Panzerglasscheibe zum Schutz des Maschinenführers. „An zwei Stellen vermutet man hier noch Blindgänger aus dem zweiten Weltkrieg“, erläutert Lettau. „Deshalb ist hier ständig ein Kampfmittelsondierer anwesend.“



Die Neckarbrücke wird von der STORZ-Bauwerkinstandsetzung ertüchtigt werden.



Die Poliere Andreas Lettau und Francesco Cottitto.



Die künftige Straßenführung erinnert an ein Ei.





Schwere Maschinen kommen hier zum Einsatz.

Aber auch Hans-Peter Thalgot kann sich nicht über mangelnde Aufgaben beklagen. Er fräst und mulcht mit einem der auf dieser Baustelle eingesetzten zwei Traktoren aus dem STORZ-Bodenverbesserungszug die Humusschicht einer Wiese auf gut zehn Zentimeter Tiefe. Hier soll später die markante eiförmige Auffahrt eingerichtet werden, welche in Richtung Rottenburg erst über das bislang einsam und noch ungeschlossen dastehende Brückenbauwerk und dann über die Neckarbrücke selbst führen soll. „Bester Humus“, sagt Thalgot. „Alles unbelastet.

Später geben wir ihn auf eine Miete.“ Polier Andreas Lettau ist froh, dass er so eine erfahrene Truppe von Kollegen hier hat: „Die alten Hasen sind ganz wichtig. Mit denen ist viel gewonnen!“

Zum Zeitpunkt dieses Besuchs haben die Kollegen von der STORZ-Bauwerkinstandsetzung hier noch nicht die Arbeit aufgenommen. Ihre Aufgabe: die noch alleinstehende Brücke, das „Bauwerk 2.1“ fertigstellen, vor allem aber die Neckarbrücke verbreitern und mittels externen Längsspanngliedern ertüchtigen. Die Ertüchtigung eines Überbaus durch externe Vorspannung, so Bereichsleiter Bernd Weimer, wird eine technische Premiere sein bei STORZ. Thema für einen weiteren Bericht über diese „konzertierte Aktion“.



Maschinist Hans-Peter Thalgot.



Maschinist Hubert Schmid.



Vorarbeiter Salvatore Di Maggio.



Maschinist Gerhard Michaelsen.



Maschinist Tomislav Drazenovic.



Maschinist Vincenzo Puma.





B313 bei Zizenhausen:

## Präzisionseinbau im Digitaltakt



Asphalteinbau auf der B313.

„Soll das Werk den Meister loben - doch der Segen kommt von oben.“ Als Friedrich Schiller diese Zeilen in seinem „Lied von der Glocke“ dichtete, dachte er mit Sicherheit nicht an die Fahrbahndeckenerneuerung auf der B313 zwischen Zizenhausen und Meßkirch. Und doch lobt dieses nunmehr fertiggestellte Werk seine meisterlichen Erbauer. Vielleicht kommt zusätzlich der Segen von oben - mit Sicherheit kam in diesem Fall jedoch von oben das Satellitensignal.



Just in time wurde das Mischgut angeliefert.

„Diese Baustelle wies einige Besonderheiten auf“, sagt Christian Rebmann, STORZ-Bereichsleiter Asphalteinbau. Er meint damit den fünften und letzten Bauabschnitt, der mit knapp 3 km der längste war. Den zweiten Bauabschnitt hatten Storzianer bereits Anfang Juni fertiggestellt. Für die anderen drei war Strabag zuständig. Die Gesamtsumme des Auftrages lag bei rund 2 Mio. Euro.

„Wir haben hier beim BA 5 sowohl die dynamische Logistiksteuerung als auch die Flächendeckende Verdichtungskontrolle FDVK eingesetzt. Damit ist diese Baustelle ein gutes Beispiel für die zukünftigen digitalen Standards beim Asphalteinbau. Außerdem wurde auf der gesamten Strecke gummimodifizierter Asphalt verwendet.“

Diese spezielle Asphaltmischung habe das Regierungspräsidium Freiburg in Auftrag gegeben. Man verspreche sich davon eine verbesserte Widerstandsfähigkeit der Fahrbahn bei niedrigen Temperaturen. Rebmann: „Gummimodifizierter Asphalt ist bei Auftraggebern derzeit recht beliebt. Allerdings ist er schwerer einzubauen und zu verdichten als eine unmodifizierte Mischung.“

Schon beim Produktionsprozess hätten die Kollegen in den Asphaltmischanlagen

Tuttlingen und Ostrach einiges zu beachten gehabt, erläutert Rebmann. Beide Werke lieferten zusammen fast 6.000 to Mischgut. So hätten in Tuttlingen Salvatore Sclafani, Eldin Kolic und Sebastian Giersig das Gummigranulat als Sackware zugegeben. Die beiden Mischmeister Jens Schreyer und Steffen Rakkers hätten dann eine längere Nachmischzeit einkalkulieren müssen. Rebmann: „Solch ein gummimodifizierter Asphalt muss homogen aufgeschmolzen werden und zwischen Mischung und Einbau eine Stunde lang ‚nachreifen‘.“

Vor Ort hätten dann die Asphalt-Kolonnen um die Poliere Marcus Wagner und Ralf Wagner an insgesamt drei Tagen 8 cm Binder- und 4 cm Deckschichten eingebaut, nachdem Polier Axel Jeske und sein Team die Fräsarbeiten und die Vorbereitung erledigt hatten. Rebmann: „Hier haben sich die dynamische Logistiksteuerung und die Flächendeckende Verdichtungskontrolle wieder einmal bewährt.“ So seien sowohl die Asphaltmischanlagen als auch die LKWs sowie am Einbauort Beschicker und Fertiger mit Modulen ausgerüstet und digital verknüpft gewesen. Beladezeitpunkte, Transportwege und -geschwindigkeiten der



Kollegen aus dem Tuttlinger STORZ-Zentrallabor sowie aus dem Einbau mittels Troxlersonde.





Salvatore Scalfani, Eldin Kolic und Sebastian Giersig (v.r.) geben das Gummigranulat als Sackware hinzu.

LKWs sowie Einbautempo des Fertigers habe man so aufeinander abstimmen können. „Da wird ein Polier fast zum Dirigenten eines Orchesters, denn die Digitalgeräte geben ihm nur Empfehlungen. Kontrollieren, Koordinieren und Entscheiden muss aber nach wie vor er“, sagt Rebmann.



Einem unabhängigen Prüflabor kontrollierten die Qualität

Das „STORZ-Orchester“ auf der B313 hätte vielleicht nicht für eine große Sinfonie ausgereicht, aber eine ansehnliche Mannstärke hatte es schon: neben Bauleiter Frank Hofmann und den Polieren Ralf und Marcus Wagner umfasste es Roger Richter und Steffen Reisinger (Fertigerfahrer), Julian Walther (Beschicker), Heiko Wagner und Josip Keilbach (Facharbeiter Bohle) sowie Joachim Huber, Sergej Glubrecht, Mirko Ulbrich, Michael Mann und Thomas Häge (Walzenfahrer). Julian Walther fand sogar Zeit für ein paar Schnappschüsse mit dem Smartphone aus seiner Perspektive im Beschickercockpit. Weitere Unterstützung kam aus dem Tuttlinger Zentrallabor: Rita Vollmer, die stellvertretende Leiterin, und Baustoffprüfer Christian Hoffmann begleiteten diesen Einbau mit der Troxler-Sonde vor Ort. Ohnehin prüfte das Labor unter der Leitung von Christian Hauke im Hintergrund permanent die Verdichtungseigenschaften des gummi-modifizierten Asphaltmischgut aus den Mischanlagen Tuttlingen und Ostrach. Somit war die Möglichkeit eines zeitnahen Feedbacks an das Laborpersonal auf der Baustelle und nötigenfalls für Korrekturen des Walzenmanagements gegeben. „Diese Art des Einbaus weist klar in die Zukunft“, sagt Asphalt-einbau-Bereichsleiter Christian Rebmann. „Und STORZ ist ganz vorne mit dabei.“



Auch die Mischanlage in Tuttlingen war ins digitale Netz eingebunden – Mischmeister Jens Schreyer (r) und Steffen Rakers.



Die dynamische Logistiksteuerung vernetzte Produktionsanlage, Transportfahrzeuge und Einbaumaschinen.



Roger Richter im Cockpit seines Asphaltfertigers.



Bilder: Julia Davina Fritz Fotografie / STORZ





Asphaltmischanlage Welschingen:

## Engener Gemeinderäte loben STORZ für Optimierungen



Besuch des Technischen Ausschusses des Engener Gemeinderates in der STORZ-Asphaltmischanlage Welschingen.

Mit großer Anerkennung durch die Mitglieder des Technischen Ausschusses im Engener Gemeinderat endete deren Informationsbesuch an der STORZ-Asphaltmischanlage Welschingen. Die Kommunalpolitikerinnen und Kommunalpolitiker konnten sich vor Ort von umfangreichen Verbesserungsmaßnahmen bei der Lagerung von Ausbauasphalt und bei der Minderung produktionsbedingter Emissionen überzeugen. Bürgermeister Johannes Moser lobte neben diesen Umgestaltungen und Einbauten den funktionierenden Dialog mit dem Unternehmen. Susanne Gräfin Kesselstatt, geschäftsführende Gesellschafterin von STORZ, unterstrich das Interesse der Firma an guter Nachbarschaft in Welschingen.

Zwei Jahre nach ihrer letzten Besprechung mit der STORZ-Geschäftsführung zeigten sich die Mitglieder des Technischen Ausschusses insbesondere von der gewünschten Verlegung der Lagerbereiche für Ausbauasphalt beeindruckt. Das Recyclingmaterial wird nunmehr in einem von Gemeindeseite aus uneinsehbaren Bereich im Osten des Werkes gesammelt. Projektleiter Bertram Lelanz, unter dessen Federführung die Maßnahmen verwirklicht wurden, erläuterte den Gästen die

Einzelheiten. Die ausgebauten Materialien würden streng nach Art und Herkunft getrennt gelagert, um im Sinne der Kreislaufwirtschaft nach und nach wieder bei neuen Straßenbaumaßnahmen Verwendung zu finden. Der aus Deck-, Binder- und Tragschichten stammende Asphalt sei inert und völlig geruchlos. Emissionen würden von ihm nicht ausgehen. Die Lagerbereiche verfügten über eine mit Asphalt befestigte Fläche und eigene Entwässerungen.

STORZ gehöre in Baden-Württemberg zu den Pionieren bei der Verwendung von Ausbauasphalt, erläuterte Lelanz. Der Einsatz von Recyclingmaterial sei ökologisch und ökonomisch sinnvoll und vom baden-württembergischen Verkehrsministerium ausdrücklich gefordert. Ziel sei es, unter Gewährleistung höchster Einbauqualität im Verkehrswegebau Primärrohstoffe wie Sande, Splitte und Bitumen möglichst zu schonen. Der frühere Lagerbereich im Westen des Werkes bietet heute Kurzzeitparkplätze für LKW vor ihrer Beladung. Er wurde mit einem begrünten Erdwall versehen und ist von außen nicht mehr einsehbar. Für diese Umgestaltung bedankte sich Bürgermeister Moser ausdrücklich. Damit sei STORZ den Wünschen der Stadt entgegengekommen. Moser: „Man kann nicht sagen: Die Firma tut nichts. Das stimmt nicht!“



**Geruchsneutralisation erfolgreich in Betrieb**

Weiteres Thema beim Besuch der Gemeinderäte war die im vergangenen Jahr einbaute Anlage zur Geruchsneutralisation bei der Asphaltverladung. Lelanz stellte diese neuartige und innovative Installation im Einzelnen vor. Es arbeiteten bislang in Deutschland nur ganz wenige solcher Anlagen, sagte er. In der Geruchsminderungstechnik gebe es noch keine trivialen Lösungen, erklärte Lelanz, der sich auch im Arbeitskreis „Maschinen und Umwelt“ des Deutschen Asphalt-Verbandes engagiert.

Von der Asphaltproduktion selbst gingen keine Emissionen aus, weil die Mischanlagen gekapselt und mit einer Entstaubungsanlage gekoppelt seien. Die bei der Verladung der Gemische auftretenden Emissionen bekämpfe man mit der neuen Geruchsneutralisationsanlage. Die in Welschingen eingebaute und seit 2019 betriebene Vernebelungsanlage erfülle die Erwartungen. Sowohl bei der Verladung des Mischgutes auf LKWs als auch permanent im Abluftkamin werde ein auf Enzymbasis wirksamer Geruchsvernichter der Luft zugeführt. Er entferne innerhalb weniger Sekunden Gerüche. Dies bestätigten auch die direkt am Verladeprozess beteiligten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Von der Wirkungsweise und der Wirksamkeit der Anlage konnten sich die Gemeinderäte bei einer praktischen Demonstration überzeugen. Das die Verladeklappen am unteren Ende des Silos ringförmig umgebende Düsensystem erzeugte einen Sprühnebel, welcher etwaige Emissionen neutralisiert hätte. Das System sei bei jedem Verladevorgang in

Betrieb, erläuterte Lelanz. Bürgermeister Moser zollte dem Unternehmen Anerkennung, weil es sich bei dem Einbau der Geruchsneutralisationsanlage um eine kostspielige und freiwillige Maßnahme handelte. Gräfin Kesselstatt wies darauf hin, dass STORZ an einer guten Nachbarschaft mit Anwohnern sehr interessiert sei und auch weiterhin den Dialog mit ihnen und mit der Gemeinde suche. Die Asphaltmischanlage in Welschingen sei auf dem neuesten Stand der Technik und durch die neue Geruchsneutralisationsanlage beispielhaft: „Inzwischen kommen sogar andere Unternehmen zu uns und schauen sich diese Anlage an.“ Sie dankte den Gemeinderäten für ihren Besuch und für einen ausgesprochen sachlichen und ergebnisorientierten Austausch.



Projektleiter Bertram Lelanz erläutert den Produktionsablauf im Werk sowie die getroffenen Verbesserungsmaßnahmen.



Susanne Gräfin Kesselstatt unterstreicht den Willen ihres Unternehmens zu guter Nachbarschaft in Welschingen.



Geruchsneutralisation durch Vernebelung – über solche Anlagen verfügen in Deutschland nur ganz wenige Asphaltmischwerke.



Lob und Anerkennung zollten die Kommunalpolitikerinnen und -politiker dem Unternehmen für die Verlegung des Recyclingmaterial-Lagers sowie für die innovative Geruchsneutralisationsanlage.





Abriss und Neubau in Inzigkofen:

## Von der Villa Schmidt zum Palais Barany?



Die junge Bundesrepublik Deutschland hatte neben dem Bundestagsgebäude zwei erste Adressen in ihrer Hauptstadt Bonn: Die Villa Hammerschmidt als Sitz des Bundespräsidenten und das Palais Schaumburg als Sitz des Bundeskanzlers. Inzigkofen hat derzeit nichts in dieser Art vorzuweisen. Die „Villa Schmidt“ wurde jetzt abgerissen, das „Palais Barany“ ist noch nicht gebaut. Anders gesagt: Die Storzianer in der Niederlassung Sigmaringen arbeiten derzeit in einem Provisorium.

Kurt Schmidt, bis vor einem Jahr Leiter dieser STORZ-Niederlassung und Chef einer eingeschworenen Truppe, grinst angesichts der Bonner Parallele: „Aber es stimmt schon: Der alte, jetzt abgerissene Bürobau ist Ende der achtziger Jahre entstanden, also kurz vor der Wende. Und in ihm habe ich den größten Teil meines Berufslebens verbracht: 30 Jahre!“ Wer also könnte besser erzählen als er, was in diesen drei Jahrzehnten dort so alles passiert ist?

Die AMH mit den Gesellschaftern Kirchhoff, STORZ und Strobel hätten damals das Bürogebäude, den Bauhof und die Werkstatt gebaut. Die Asphalt Straßenbau mit ihren Gesellschaftern Kirchhoff und STORZ - damals Schmidt's Arbeitgeber - habe den Komplex dann angemietet. Schmidt: „Ein deutlicher Fortschritt im Vergleich zu unseren Büros in der Gohrheimer Straße in Sigmaringen. Unsere rund 20 Mitarbeiter hatten endlich Platz. Das war schon toll!“

Von bewegten Jahren berichtet Kurt Schmidt; von mehrfach wechselnden Firmenkombinationen, von roten und von schwarzen Zahlen, von Personalabbau: „Nicht einfach für alle Beteiligten. Aber wir haben es uns als Belegschaft auch gut eingerichtet. Ich erinnere mich an gemeinsame Ausflüge nach Speyer, Gernersheim oder Wörth.“ Die gute Stimmung bei STORZ habe sich auch bei den Wettbewerbern herumgesprochen: „Wir hatten jedes Jahr drei bis vier Bewerbungen. Die Leute sind gerne gekommen.“

Entsprechend groß sei denn auch seine Hemmung gewesen, im Rahmen der „Abrissparty“ zum Vorschlaghammer zu greifen: „Mit diesem Gebäude verbanden sich für mich doch viele Erinnerungen. Ist mir schwergefallen, beim Demolieren mitzuhelfen.“

Es freue ihn aber ganz besonders, dass STORZ mit dem Neubau seiner Niederlassung in Inzigkofen ein klares Bekenntnis ablege zum Standort Sigmaringen: „Das ist für die Stadt ein wichtiges Signal, aber auch für unsere Mitarbeiter!“ Sein Nachfolger Jochen Barany mache seine Sache gut, und er und seine Kolleginnen und Kollegen dürften sich auf einen schönen Neubau freuen. „Eigentlich“ schmunzelt Schmidt mit Blick auf die alte Bundeshauptstadt Bonn, „eigentlich müsste am Platz der ‚Villa Schmidt‘ dann das ‚Palais Barany‘ stehen.“





## Neue Bodenverbesserungseinheit: Ein Hauch von weißer Flotte

In der leuchtend rot gestalteten Flotte von STORZ- und CONVIA-Trucks fällt dieser Zug sofort ins Auge: strahlend weiß unterscheidet sich die neue Bodenverbesserungseinheit schon von weitem sichtbar von den übrigen Fahrzeugen. Und auch ihr Einsatzzweck differiert von denen der anderen: Der Mercedes-Arocs und der auf einem Tieflader mitgeführte Traktor bewegen sich auf den Baustellen gezielt in schweres Gelände hinein, um mit hydraulischen Bindemitteln Böden zu verfestigen und zu stabilisieren.

Das Neue: Dieser Zug ist autonom unterwegs. Er gehört zum Bereich von Karsten Roth, der bei STORZ für die Großprojekte verantwortlich zeichnet: „Wir haben eine Bodenverbesserungseinheit im Zusammenhang mit unserer Großbaustelle in Immendingen, dem Daimler Prüf- und Technologiezentrum, vor Jahren angeschafft. Sie bestand aus 2 Traktoren: einer ausgerüstet mit einer Fräse, der zweite als Zugmaschine für einen Kalkstreu-Anhänger. Es erforderte jedoch immer einen großen logistischen Aufwand, das alles zu transportieren. Wir brauchten dazu drei Tieflader.“ Die Einheit habe sich auf dieser Großbaustelle bewährt, so Roth. Es sei nun darum gegangen, sie zu optimieren.

Und dafür war man bereit, einiges zu investieren. Solch ein neuer Arocs ist nicht ganz billig.

Der bullige LKW ersetzt nun einen der beiden Traktoren und den Kalkungsanhänger. „Ein 6 X 6 Allrad mit Spezialbereifung und 530-PS-Motor - der fährt auch durch richtig schwieriges Gelände“, erklärt Werkstattleiter Manuel Huber, der sich mit seinen Kollegen um das „technische Wohlergehen“ dieser Maschinen kümmert. Im Gelände bringe er die hydraulischen Bindemittel zur Bodenverbesserung aus. Auf der Straße aber mache er sich nützlich als Zugfahrzeug.

„Ein enormer Produktivitätsschub“, meint Karsten Roth dazu. „Unsere neue Einheit schafft wie die bisherige 3.000 m<sup>3</sup> pro Tag.“ Dabei werde bis zu einem halben Meter tief Kalk oder ein Kalk-Zement-Gemisch ins Erdreich eingearbeitet. Das Ziel: Den Boden belastbarer machen für weitere Baumaßnahmen. Angesichts der Farbe dieser Bindemittel liege das strahlende Weiß des Zuges nahe.

Mit der neuen Bodenverbesserungseinheit bewege man sich durchaus am Markt, erläutert Roth: „Natürlich sind wir in erster Linie auf unseren eigenen Baustellen tätig. Aber diese Einheit stellt auch ein attraktives Angebot dar für andere Baufirmen, die nicht über derartige Spezialgeräte verfügen.“

Unter die zahlreichen rot lackierten Trucks des STORZ-Fahrzeugpools jedenfalls bringt dieser neue Zug einen Hauch von „weißer Flotte“.



Die Maschinisten Hans- Peter Thalgot und Michael Deyer.



Bis zu einem halben Meter tief wird das Erdreich gefräst, bevor hydraulische Bindemittel zugesetzt werden.



Der alte Zug mit zwei Traktoren und einem Kalkungsanhänger erforderte beim Transport hohen logistischen Aufwand.



Die neue STORZ-Bodenverbesserungseinheit: Der Mercedes-Arocs ersetzt den bisherigen Traktor und dessen Kalkungsanhänger. Er dient gleichzeitig als Zugmaschine.



## **+** Fuhrpark: **Vier neue Auflieger sind da!**

Jetzt sind auch die neuen Sattelzüge vollständig! Im Februar haben STORZ-Trucker bei Mercedes in Wörth insgesamt neun neue LKWs abgeholt - darunter vier Sattelzugmaschinen. Ihnen fehlten bislang jedoch noch die passenden Sattelaufleger. Diese wurden im Mai von Schwarzmüller geliefert. Die Thermomulden besitzen Asphaltchieber und elektrisch betriebene Schiebeverdecke. Die vier neuen Arocs ersetzen ausgemusterte Fahrzeuge. Insgesamt befinden sich 22 Sattelschlepper in der STORZ-Flotte im Einsatz.



## **+** Am Rande notiert **STORZ – wir klettern für Sie!**

Dass STORZ als Verkehrswegebau- und Rohstoffunternehmen wirtschaftlich ganz vorne mitspielt, weiß man. Aber Anfang Juni präsentierte sich der Unternehmensname nicht nur vorne, sondern deutschlandweit ganz oben. Vier Storzianer - allesamt ausgemachte Bergfexen - zeigten im wahrsten Sinne des Wortes Flagge, und zwar auf Deutschlands höchstem Berg, der Zugspitze. Fast 3.000 Meter hoch lächeln am goldenen Gipfelkreuz stolz in die Kamera (v.l.): Christoph Feger (Bereich Großprojekte), Marius Binkert (Bereich Umwelttechnik), STORZ-Geschäftsführer Markus Elsen und Alexander Neckermann (Einkauf). Die Seilschaft Elsen / Feger / Neckermann schaffte es später in den Ötztaler Alpen auch auf die Wildspitze, den zweithöchsten Berg Österreichs. Nicht weit davon besuchten die Storzianer die Stelle am Tisenjoch, an der man 1991 „Ötzi“ gefunden hat, die berühmte Gletschermumie. Ein Denkmal erinnert dort an diesen Vorfahren aus der Steinzeit.







Asphaltmischanlage Welschingen:

## Extrem seltener Schaufelgeier „Vultur Palae“ entdeckt



„Vogelkundler“ unter sich – Gräfin Kesselstatt und Daniel Lelanz. Sie besitzt eine Eule aus Welschinger Zucht, er schuf mit seinen Kollegen den Geier im Hintergrund.

Spätestens seit dem vergangenen Jahr weiß man, dass die Welschinger STORZ-Asphaltmischanlage ein Vogelparadies ist. Damals hatten die beiden Mischmeister Markus und Daniel Lelanz in den Streben des Produktionsturms und in den Ecken einer der beiden Mischtrommeln durchaus belebte Vogelnester gefunden. Junge Bachstelzen und Rotschwänzchen erblickten hier das Licht dieser Welt und ließen sich von ihren Eltern fleißig füttern.

Offenbar hat sich dieser Standort bewährt, denn auch in diesem Jahr wieder entdeckten die beiden Kollegen Nester von Bachstelzen und Rotschwänzchen. Vor allem aber ergänzt jetzt unübersehbar dem Leitstand gegenüber ein Schaufelgeier die ornithologische Sammlung.

Ein was? Daniel Lelanz grinst ob dieser Frage. „Na ja“, sagt er „wir haben unserer Chefin, Gräfin Kesselstadt, zu ihrem 60. Geburtstag ja eine kleine Skulptur zusammengeschweißt - eine Eule. Und jetzt haben wir mal geschaut, was der Schrottplatz sonst noch so hergibt. Das Ergebnis ist unser Schaufelgeier. Drei Kilo schwer und aus Sicherheitsgründen auf dem Querträger festgeschweißt. Der wartet jetzt auf einen Vogelkundler, der ihn beschreibt!“

Wie wär's mit „Vultur Palae Welschingiensis“? Welschinger Schaufelgeier – gibt es garantiert nur hier!

Da soll noch mal einer sagen, diese Storzianer hätten keinen Humor und kein Herz für die heimische Vogelwelt!



Welschinger Schaufelgeier ... extrem selten.





## Hervorragende Leistungen bei Gesellenprüfungen

Zehn junge Storzianerinnen und Storzianer haben es geschafft! Fünf von ihnen - Marc Dallmeier, Patrick Trescher, Michael Zugschwerdt, Silas Hoppe und Fabian Maile - beendeten im Juli ihre Berufsausbildung zu Straßenbauern im Ausbildungszentrum Bau in Geradstetten. Sie alle meisterten sowohl den theoretischen als auch den praktischen Teil ihrer Prüfungen mit guten bis sehr guten Ergebnissen. Im Mittelpunkt standen Aufgaben aus dem Pflasterbau. Hier mussten sie ihre Fähigkeiten in Planung und Berechnung zeigen, bevor sie ihr handwerkliches Geschick in der Praxis unter Beweis stellen konnten.

Auch Elia Hofmann beendete seine Ausbildung zum Baugeräteführer mit ausgezeichneten Ergebnissen bei seiner Prüfung in Geradstetten. Sie alle werden weiter in ihren Niederlassungen Tuttlingen / Eigeltingen, Sigmaringen, Donaueschingen und Ravensburg tätig sein.

Zwei weitere junge Straßenbauer bestanden ihre Prüfungen vor der Handwerkskammer Konstanz im Komzet Bau Bühl: Jannik Braun und Marcel Weihert. Sie können sich ebenfalls über beste Ergebnisse und über ihre Gesellenbriefe freuen.

Auf ein sehr gutes Prüfungsergebnis darf auch Vanessa Schreyer stolz sein, die ihre Ausbildung zur Kauffrau somit beenden konnte. Sie hat sich an der IHK-Akademie Villingen-Schwenningen dem dortigen Prüfungsausschuss gestellt.

In der Nähe Münchens legte Mike Stengel seine Gesellenprüfung als Baustoffprüfer ebenfalls mit sehr guten Noten ab. Sein Schwerpunkt war die Asphalttechnik.

Herbert Aggeler und Sandra Lehmayr aus der STORZ-Ausbildungsleitung waren die ersten, die den jungen Kollegen zu ihren Erfolgen gratulierten. Sie alle werden übernommen und wollen dem Unternehmen treu bleiben.



Marc Dallmeier, Patrick Trescher, Michael Zugschwerdt, Silas Hoppe (v.l.).



Fabian Maile



Elia Hofmann



Jannik Braun und Marcel Weihert (v.l.).



Mike Stengel und Vanessa Schreyer mit Ausbildungsleiter Herbert Aggeler.

