Ausgabe 57 · 07/2019

Newsletter

STORZ
Wir bauen für Sie

Liebe Leserinnen und Leser

wer sich in der Welt des intensiven Wettbewerbs sowie des technischen Wandels behaupten will, muss sich in der Verbindung von Erfahrung und Innovation permanent Kompetenz- und Konkurrenzvorsprünge erarbeiten. In diesem Umfeld ist STORZ auch in diesem Geschäftsjahr erfolgreich unterwegs: Sie – unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter - stellen sich diesen Herausforderungen täglich – mit großem Engagement sowie mit termin- und qualitätsgerechter Ausführung vieler komplexer Bauvorhaben. Dies macht zu einem wesentlichen Anteil unseren gemeinsamen Erfolg als Unternehmen aus.

Sie finden in dieser zweiten Ausgabe unseres Unternehmensmagazins „Newsletter" im Jahre 2019 wieder zahlreiche Berichte von unseren Baustellen. Sicherlich kann nicht jede einzelne zum Zuge kommen und bestimmt können die Reportagen nicht den jeweils aktuellen Stand widerspiegeln. Das ginge gar nicht angesichts der Geschwindigkeit, mit der heute gebaut wird und Projekte abgeschlossen werden. Die Berichte zeigen aber die enorme Bandbreite unserer Unternehmensleistungen. Sie verstehen sich als Chronik des Geschehens und sie wollen auch die Arbeit unserer Mitarbeiter würdigen und vorstellen.

Würdigen will dieser „Newsletter" auch Kurt Schmidt, der sich als Leiter unserer Niederlassung in Inzigkofen nunmehr in den verdienten Ruhestand verabschiedet. Er hat an der Spitze seines Teams Maßstäbe gesetzt. Dafür dankt ihm das Unternehmen aufrichtig.

Die diesjährige bauma hat mit ihren gigantischen Dimensionen eine Vielzahl an Innovationen der Hersteller gezeigt. Wenn wir die Chancen hierzu betrachten, dann wird sehr schnell sichtbar, dass nicht mehr nur die Maschinen- und Gerätehersteller den Entwicklungsprozess im Straßenbau bestimmen, sondern immer häufiger der Bauprozess selbst, um die Effizienz und Profitabilität zu erhöhen. Die Digitalisierung ist in aller Munde und auch wir, als Innovationstreiber, fokussieren uns auf die weitere Umsetzung. Bei der Baumaßnahme B 14 Stockach-Tuttlingen wurde erstmals die flächendeckende Verdichtungskontrolle (FDVK) angewendet.

Die Unternehmensgruppe STORZ ist in ihrer über 90-jährigen Geschichte durch verantwortungsvolles und zukunftsorientiertes Handeln als Familienunternehmen erfolgreich gewachsen. Aus dieser unternehmerischen Verantwortung heraus hat die 3. Gesellschaftergeneration, zusammen mit der zukünftigen 4. Generation begonnen, einen klaren und strukturierten Weg für die solide Weiterentwicklung des Unternehmens zu definieren sowie die Weichenstellung für den Übergang des Familienunternehmens in die 4. Generation vorzubereiten. Im Beitrag „Bereit für die Zukunft" informieren wir Sie über die langfristige Unternehmens- und Gesellschafterstrategie von STORZ.

Wir wünschen Ihnen viel Freude bei der Lektüre unseres STORZ-Magazins.

Mit herzlichen Grüßen
Susanne Gräfin Kesselstatt
Georg Graf Kesselstatt
Markus Elsen

TOP JOB
Top-Arbeitgeber 2019

HIGHLIGHTS

+ **STORZ und die 4. Generation**
„Bereit für die Zukunft"
Seite 2-3

+ **Niederlassung Inzigkofen**
Der Spielmacher geht
Seite 5

+ **B33 Tunnel Waldsiedlung**
„Trockenbau" am Wasser
Seite 8-9

+ **CONVIA bei STORZ**
Besuch bei Freunden und Kollegen
Seite 30-31

STORZ und die 4. Generation

Bereit für die Zukunft

Liebe Mitarbeiterinnen, liebe Mitarbeiter
in der TOP JOB Umfrage wurde mehrfach nach klaren Aussagen der Gesellschafter und Geschäftsführung zur Strategie der Unternehmensgruppe STORZ gefragt. Das haben wir uns zu Herzen genommen, zumal in 5 bis 10 Jahren auch ein Generationswechsel ansteht, der sorgfältig vorbereitet gehört.

In mehreren Sitzungen sind wir über ein ¾ Jahr mit den 4 Gesellschaftern und den sieben potentiellen Vertretern der nächsten (der 4.) Generation zusammengesessen und wir haben hierzu alle möglichen Strategien detailliert beleuchtet und diskutiert.

Gesellschafter: Barbara Diez, Friedrich Gagstatter, Susanne Gräfin Kesselstatt, Georg Graf Kesslstatt

Zusammengefasst ist dabei folgendes herausgekommen:

- Alle Gesellschafter (und die 4. Generation) wollen langfristig Gesellschafter bleiben
- Alle Gesellschafter (und die 4. Generation) wollen, dass die Unternehmensgruppe ein Familienunternehmen bleibt. Dafür wollen sich die Gesellschafter auch im Fall eines Fremdmanagements einsetzen.
- Alle Gesellschafter (und die 4. Generation) wollen einen langfristigen, nachhaltigen Erfolg der Unternehmensgruppe, sie denken generationenübergreifend.
- Die Geschäftsführenden Gesellschafter Graf und Gräfin Kesselstatt werden noch mindestens 5 Jahre in der Geschäftsführung bleiben.
- Aus der 4. Generation gibt es mehrere Interessenten, die sich eine Karriere bei STORZ vorstellen können. Dazu müssen noch Ausbildungen abgeschlossen und Erfahrungen in anderen Unternehmen gesammelt werden.
- Die Vertreter der 4. Generation werden von den Gesellschaftern in Entscheidungen der Gesellschafter einbezogen und so auf die Rolle als zukünftige Gesellschafter vorbereitet.
- Da ein harmonisches Miteinander zwischen den Gesellschaftern eine wesentliche Voraussetzung für ein erfolgreiches Familienunternehmen ist, haben die Gesellschafter beschlossen, gemeinsam eine Familienverfassung aufzustellen, in der die „Spielregeln" zwischen den Gesellschaftern festgelegt werden.

Dann haben wir uns mit der Strategie der Unternehmensgruppe für die nächsten 10 bis 20 Jahre beschäftigt. Dazu haben wir uns zuerst angeschaut, was STORZ in den letzten 90 Jahren erfolgreich, vielleicht sogar einzigartig gemacht hat und was davon heute noch Gültigkeit hat. Und wir haben versucht, gemeinsam eine Vision zu entwickeln, wohin sich die Unternehmensgruppe entwickeln will oder muss, um in einem sich verändernden Umfeld auch in den nächsten 10 oder 20 Jahren erfolgreich sein zu können.

Stark zusammengefasst ergibt sich daraus eine „Agenda STORZ 2030":

- Erhalt der Kultur eines Familienunternehmens.
- Erstellung einer Familienverfassung.
- Professionelles „Employer Branding" nach innen und nach außen. Wir wollen unsere Stellung als Spitzenarbeitgeber weiter ausbauen.
- Substantielles Wachstum im Flächen- und Projektgeschäft.
- Modernisierung und Ausbau des Baustoffgeschäfts.
- Führende Rolle in der Digitalisierung (Bauen 4.0/ BIM).
- Umzug und Modernisierung der Zentrale (Verwaltung, Bauhof, Werkstatt, Logistik, Labor, Mischanlage) an einen logistisch besseren Ort.
- Vorbereitung und Durchführung des Generationenwechsels.

Dann haben wir auch neue Führungsleitlinien entwickelt, darüber berichten wir im nächsten Newsletter. Wir sind bereit für die Zukunft von STORZ als Familienunternehmen und freuen uns auf einen weiteren gemeinsamen und erfolgreichen Weg mit Ihnen.

Susanne Gräfin Kesselstatt
Geschäftsführende Gesellschafterin

Georg Graf Kesselstatt
Geschäftsführender Gesellschafter

STORZ
Wir bauen für Sie

Messebesuch in München

STORZ auf der bauma

Hintere Reihe von links: Johannes Schubert, Alexander Neckermann, Guido Speck, Markus Elsen. Vordere Reihe von links: Christian Rebmann, Klemens Seifried, Thomas Foss, Karsten Roth.

STORZ auf der bauma in München, der weltgrößten Messe für Baumaschinen, Baustoffmaschinen, Bergbaumaschinen, Baufahrzeuge und Baugeräte. Da dürfen natürlich diejenigen nicht fehlen, die in den Unternehmen mit solchen Maschinen arbeiten. Immerhin will STORZ auch in diesem Jahr wieder viele Millionen Euro in seine Flotte an Straßen- und Tiefbaugeräten investieren.

Entsprechend hoch war die Präsenz der Mitarbeiter aus der Tuttlinger Zentrale und aus den Niederlassungen, die strategisch mit der Erneuerung und Ergänzung des Geräteparks zu tun haben.

Stabwechsel in der Storz-Niederlassung in Inzigkofen: Nach über drei Jahrzehnten an der Spitze übergibt Kurt Schmidt jetzt die Geschäfte an seinen Nachfolger Jochen Barany. Der Mengener möchte Schmidts kollegialen Führungsstil beibehalten.

Zum Abschied von Kurt Schmidt:

Der Spielmacher geht vom Platz

Wenn man den Verkehrswege- und Tiefbau als Mannschaftsport auffassen wollte, dann wäre er der Spielmacher in der STORZ-Niederlassung Inzigkofen: Kurt Schmidt. Einer, der strategisch denkt, das Team steuert, Spielzüge vorbereitet und immer ansprechbar ist. In übertragenem Sinne trifft all dies auf ihn zu. Mit 65 Jahren geht Kurt Schmidt jetzt in den verdienten Ruhestand.

„Morgens muss man in die Firma fahren können und Spaß am Arbeiten haben!" Wer solch eine Aussage in nicht mehr ganz jungem Alter immer noch trifft, hat in seinem Berufsleben höchstwahrscheinlich nicht viel falsch gemacht. Kurt Schmidt kommt dieser Satz problemlos über die Lippen. Und dann legt er nach: „Den harten Weg können Sie vergessen!" In diesen beiden Einsichten liegt die Weisheit eines kompletten Berufslebens.

Kurt Schmidt und Jochen Barany, sein Nachfolger an der Spitze der Niederlassung, haben sich gemeinsam eine Stunde Zeit genommen, um dem Journalisten Auskunft zu geben. „Schreiben Sie, dass STORZ in Inzigkofen bleibt und diesen Standort nicht schließt! Im Gegenteil: Wir bauen aus! Das interessiert die Leute! Ich bin nicht wichtig!" Bis zum letzten Moment erweist sich Kurt Schmidt als Storzianer, als Mannschaftsspieler.

Erst nach und nach kommt heraus, dass dies auf recht frühe Erfahrungen in seinem Berufsleben zurückgeht. Der gelernte Bauingenieur, der aus Sigmaringen-Jungnau stammt, arbeitet zwar seit drei Jahrzehnten in diesem Büro in Inzigkofen, hat aber in dieser Zeit eine ganze Reihe wechselnder Arbeitgeber erlebt. Eine lange Geschichte. Und er erinnert sich an Vorgesetzte, die man so lieber nicht haben will. Deshalb sagte er sich schon früh: „Nimm` das Leben als Teamwork und spiel` bloß nicht den Monarchen!" Ein Prinzip, das offenbar ankommt bei seinen Kollegen. Schmidt war zum Schluss zuständig für rund 60 Mitarbeiter in der Niederlassung.

Diese Verantwortung trägt jetzt Jochen Barany (35). Der gebürtige Mengener ist ebenfalls Bauingenieur, hat nach seinem Studium in Biberach schon früh zu STORZ gefunden und arbeitet seit fünf Jahren in der Niederlassung in Inzigkofen. Er macht kein Hehl daraus, dass er jetzt in sehr große Fußstapfen tritt: „Kurt Schmidt nachzufolgen ist eine große Herausforderung!" Ihn habe er sich zum Vorbild genommen, was Führung angehe: „An seinem Stil werde ich nichts ändern – Vertrauen zählt, keine Bevormundung!"

Seit einem Jahr schon bereite man die Übergabe in der Niederlassung vor, ergänzt Schmidt. Alles, was die Zukunft betreffe, habe er Jochen Barany übertragen. Man sei in ständigem Austausch gewesen.

In die Zukunft kann man in Inzigkofen getrost blicken. Denn entgegen dem einen oder anderen Gerücht wird diese Niederlassung keineswegs aufgegeben, sondern – im Gegenteil – erweitert. So hat STORZ inzwischen das bislang gemietete Gelände in den Buwiesen erworben. Dort soll ein neues Verwaltungsgebäude entstehen. Ein klares Signal an die Mitarbeiter und auch an die Gemeinde. Immerhin trägt diese Niederlassung mit einem Umsatz von über 17 Mio. Euro deutlich zum Firmenergebnis bei. Nicht zuletzt dank einer guten Mannschaft und einem hervorragenden Spielmacher in Person von Kurt Schmidt. Später wird man in der Zeitung den Titel lesen: „STORZ bekennt sich zum Standort Inzigkofen". Erst später heißt es: „Langjähriger Leiter Kurt Schmidt verabschiedet".

So spielen Teamplayer…

B14 zwischen Stockach und Tuttlingen:

Erster Einsatz der flächendeckenden Verdichtungskontrolle FDVK

▲ Erstmals rüstete Storz vier Walzen mit einem digitalen Kontrollsystem aus. Es misst exakt die Anzahl der Überfahrten.

◀ Über 8000 to Asphalt wurden jetzt auf der B14 zwischen Stockach und Tuttlingen eingebaut. Die beiden Bauabschnitte hatten zusammen eine Länge von über 3,5 Km.

In Stockach beginnt sie, die B14, und sie endet nach über 400 km an der tschechischen Grenze bei Waidhaus. Historisch geht diese heutige Bundesstraße auf die Via Carolina aus dem 14. Jahrhundert zurück, welche die Reichsstädte Nürnberg und Prag miteinander verband. Ein Verkehrsweg mit langer Geschichte also. Aber warum soll man den nicht modernster Technik ertüchtigen?

Genau das hat man sich auch bei STORZ gefragt. In zwei Bauabschnitten sanierte das Unternehmen jetzt die B14 zwischen Stockach und Tuttlingen auf insgesamt 3550 m Länge. Die Fahrbahn bekam neue Binder- und Deckschichten, die Bankette wurden inklusive der Kanaleinläufe erneuert. Zuständig waren die Poliere Axel Jeske (Erdbau) und Markus Wagner (Asphalt) und ihre Teams. Über 8000 to Asphalt wurden nach fast dreiwöchigen Vorarbeiten an insgesamt fünf Tagen eingebaut.
Und das erstmals mit Hilfe eines FDVK-Systems. Diese Abkürzung steht für „flächendeckende Verdichtungskontrolle". Es geht dabei um die Verdichtung der bei dieser Baustelle von zwei Fertigern aufgebrachten heißen Asphaltschichten. Die müssen nämlich innerhalb eines genau festgelegten Temperaturfensters gewalzt und damit verdichtet werden. Insgesamt sieben Walzen erledigten das an der B14.

Vier von ihnen hatte STORZ mit dem GPS-gestützten System ausgerüstet. Es überwacht automatisch die Anzahl der Walzübergänge und stellt diese grafisch und farblich den Fahrern dar. Diese sahen insofern sofort, wo alles in Ordnung ist, oder wo sie noch einmal verdichten mussten. „Eine solche elektronische Hilfe erhöht und sichert die Einbauqualität", sagt Christian Rebmann, Leiter Asphalteinbau bei STORZ. „Wir haben dieses neue System auf dieser Baustelle in der Praxis getestet, bevor wir es allgemein im Unternehmen einführen. Damit sind wir in dieser Region übrigens die ersten." Dabei, so ergänzt er, zählten die hier gemachten Erfahrungen der Walzenfahrer. Etwa, wenn es um GPS-Abschattungen auf bewaldeten Teilstücken an der B14 gehe.
FDVK ist also eine Art elektronisches Teamwork. Das passte ganz gut zu dieser Baustelle, denn hier war der Zeitdruck groß: Samstagsarbeit war vom ganzen Team gefordert. Und so etwas geht nur bei guter zwischenmenschlicher Teamarbeit…

Bilder: Christian Rebmann

Auf einem Bildschirm wurde dem Walzenfahrer – hier Steffen Kintscher – genau angezeigt, wo er evtl. nacharbeiten musste. Das erhöhte die Einbauqualität und die Langlebigkeit der Straße.

Tank und Rastanlage Rötenbach:

Die letzte Kurve vor der Zielgeraden

40 Lastzüge sollen hier ab Jahresende parken können.

Die hydraulisch gebundene Tragschicht trägt die spätere Betondecke.

Über so manches Bauprojekt wird deutlich länger diskutiert, als seine Verwirklichung dann schließlich dauert. Der dreistreifige Ausbau der B31 bei Rötenbach ist ein Beispiel dafür – es ging ein Vierteljahrhundert hin und her. Im Zusammenhang damit steht die Tank- und Rastanlage auf der Anhöhe zwischen Rötenbach und Neustadt am Ostrand des Schwarzwaldes. Sie nimmt jetzt in erfreulicher Geschwindigkeit Formen an – die Bauarbeiten befinden sich quasi in der letzten Kurve vor der Zielgeraden…

Polier Michael Kollath vor der inzwischen fertiggestellten Retentions- und Bodenfilteranlage.

STORZ-Polier Michael Kollath ist zufrieden. Die großen Erdarbeiten sind längst erledigt, jetzt geht es nur noch um Restarbeiten. Sein Team hat seit Sommer letzten Jahres, als die Bauarbeiten begannen, gute Arbeit geleistet. Und dann ergänzt er: „Nicht nur unser Team von STORZ auch die Kollegen von Strabag und Joos haben sehr gut gearbeitet." Soviel Fairness muss sein...

Überhaupt habe man die Schnelligkeit, mit der diese große Anlage entsteht, nicht nur dem guten Wetter im vergangenen Jahr zu verdanken, sondern eben auch der guten Zusammenarbeit innerhalb der ARGE. Zu Spitzenzeiten habe man hier mit drei Kolonnen gearbeitet.

Das bestätigt auch Michael Basler, ein Fertigerfahrer von Joos, der zufällig vorbeikommt. Die Kollegen von STORZ seien alle sehr hilfsbereit, mit denen könne man schaffen: „Was will man immer auf die verschiedenen Firmen verweisen! Zusammen sind wir stark!" Die gute Arbeitsatmosphäre auf dieser Baustelle wird bei solchen Kommentaren spürbar.

Derzeit wird der Großparkplatz betoniert. 40 Stellplätze für LKWs, schräg angeordnet, werden demnächst zur Verfügung stehen. Der Kreisverkehr als verkehrstechnisches Herzstück der Anlage ist bereits fertig. Hier müsse die Fahrbahn recht hohe Scherkräfte aushalten, erklärt Michael Kollath. Deshalb die besonders stabile Betonkonstruktion. Die zu bearbeitenden Flächen dürfe man nicht unterschätzen: 10.000 qm Fahrbahnen und Stellflächen würden hier betoniert, lediglich 4000 qm mit Asphaltdecken versehen. Auch die Retentions- und Bodenfilteranlage ist inzwischen fertiggestellt. Rundherum wurde Pflaster gelegt, in ihnen wird das Oberflächenwasser gesammelt und gefiltert.

Schon Ende Juli sollen hier die ersten Brummis parken und später dann sollen ihre Fahrer auch Duschen und WCs vorfinden – beileibe keine Selbstverständlichkeit in diesem Beruf und das dürfte wohl auch die Bauleute freuen, die diese Anlage errichtet haben – egal, welchem Unternehmen sie angehören…

Jan Handler am Steuer eines Radladers. Es ist seine erste Baustelle nach Abschluss seiner Ausbildung bei STORZ.

B33 Tunnel Waldsiedlung:

Die Kunst, nahe am Wasser im Trockenen zu bauen

Der Bodensee liegt im Süden nur einen Steinwurf entfernt, von den Hängen des Bodanrück im Norden drückt das Grundwasser – dazwischen entsteht der Tunnel Waldsiedlung bei Konstanz. Dieser Teilabschnitt der Neugestaltung der B33 dürfte wohl zu den kompliziertesten des gesamten Projektes zählen. Es gilt, ganz nahe am Wasser im Trockenen zu bauen – und zwar nicht im übertragenen Sinne…

Kai Penkwitz scheint hin und hergerissen zu sein. Diese Großbaustelle sei eine Premiere für ihn – als alleiniger Polier. Eine besondere Herausforderung, die ohne gute und kompetente Kollegen auf allen Stufen der Hierarchie nicht zu stemmen sei. Damit meint der 39jährige sowohl die Facharbeiter in seiner Kolonne als auch die gemeinsamen Chefs.

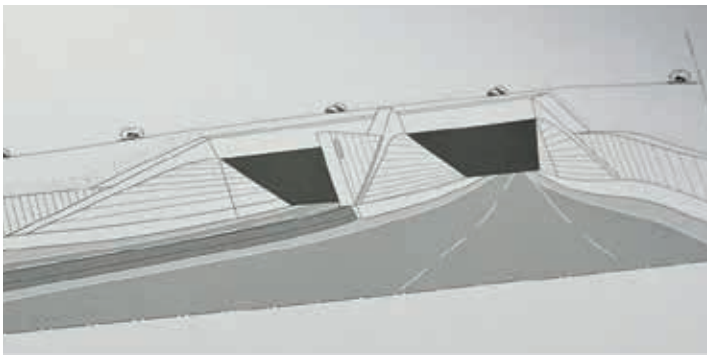
Kai Penkwitz ist der alleinige Polier auf dieser besonders anspruchsvollen Baustelle. Für den 39jährigen STORZ-Mitarbeiter eine Herausforderung.

Nicht alle seien sie übrigens Storzianer. Doch die Zusammenarbeit mit den Kollegen von Schleith klappe vorzüglich, so der Capo. STORZ und Schleith bilden die Tiefbau-ARGE.

„Wir arbeiten hier, wo andere Urlaub machen…", sagt er außerdem mit Blick auf die nahe Insel Reichenau und das Wollmatinger Ried. Aber wenn er ergänzt, dass er auf dieser Baustelle schon einmal 14 km pro Tag zu Fuß zurücklegt, dann wird klar, dass er damit keine Spaziergänge meint. Derzeit schaffen hier zwei Dutzend Kollegen in Baggern, Raupen, Dumpern und LKWs die Voraussetzungen dafür, dass hier vom Sommer an gebaut und betoniert werden kann.

Diese Baustelle sei nämlich deutlich komplizierter als andere, erklärt Penkwitz. Hier treffe man auf viele verschiedene Bodenarten, natürlich auf viel Sand und vor allem auf große Mengen Wasser. Man will es gerne glauben: Der See liegt schließlich nur einen kräftigen Steinwurf weit entfernt…

Ein Bild aus dem April - die Baustraße wird angelegt. Vlies und Schotter sorgen dafür, dass hier schwerste Baumaschinen wie Großbohrgeräte und Spundwandrammen nicht einsinken.



Die Zufahrten des Tunnels aus Richtung Westen – allein dieser Bauabschnitt der B33 hat einen finanziellen Umfang von rund 60 Mio. Euro.

Inzwischen sei die Grundwasserkommunikation fertig, längs der kompletten Baugrube liege nord- und südseitig eine Drainage. Das heißt praktisch: Alle 30 m führen Schächte nach unten, in denen von der nördlichen Hangseite drückendes Wasser gesammelt, in 15 m Tiefe durch Kanalrohre nach Süden abgeleitet und jenseits der entstehenden Baugrube wieder hochgepumpt wird, um anschließend durch ein Versickerungssystem in Richtung See abzufließen. In diesen sogenannten Dükern liefen die Pumpen 24 Stunden am Tag, sagt Penkwitz.

Und dann arbeite man derzeit am Vorabtrag. Was das heißt, lassen die zahlreichen LKW erahnen, welche die Baustelle befahren. Sie fahren Sand und kiesiges Moränenmaterial ab, auf dem Rückweg bringen sie Schotter. Auf den ersten Blick ein Widerspruch, der nach einer Erklärung verlangt. Und die liefert Kai Penkwitz.

Denn für den künftigen Tunnel Waldsiedlung mit seinen 450 m Länge und die beiden zusätzlichen sogenannten Einlauf- und Auslaufbauwerke von 200 m und 60 m müsse man die Baugrube ausheben. Das gehe aber nur etappen- bzw. etagenweise. Denn die nötigen Spundwände links und rechts, die über 20 m tief in den Erdboden reichen müssten, ließen sich nicht ohne weiteres und in einem Rutsch in diesen Untergrund setzen. Vielmehr müsse der vorbereitet werden. Das geschehe durch Bohrungen, die lockeres Material einbrächten. Das dafür nötige Bohrgerät allerdings wiege rund 85 to, und wenn man dies nicht auf festen Grund setze, würde es schlicht einsinken.

Deshalb habe man großflächig in der künftigen Baugrube Vlies ausgebracht und mit Schotter belegt, eine Baustraße geschaffen.

In Sichtweite der Baustelle: das Wollmatinger Ried und die Pappelallee, welche die Insel Reichenau mit dem Bodanrück verbindet.

Wie ein Wimmelbild mutet die Großbaustelle B33 Tunnel Waldsiedlung an. Hier arbeiten allerdings fünf große Unternehmen nach präzisen Bauplanungen zusammen.

Ohne Spundwände geht auf dieser Baustelle nichts. Erst wenn sie gesetzt sind, kann der Boden ausgehoben werden. Später folgen Zufahrten und Tunnel.

Wasser ist das größte Problem für die Bauleute. Wo nach heftigen Regenfällen sich hier ein kleiner See angesammelt hat, soll später der Tunnel entstehen.

Sobald die Spundwände auf eine gewisse Tiefe gesetzt seien, entferne man wieder Schotter und Vlies, koffere weiteren Boden aus, um anschließend wieder Schotter und Vlies zu verlegen; um diese Baustraße wieder für die schweren Maschinen zu befestigen, damit das „Spiel" von neuem beginne könne, aber eben eine Etage tiefer. Erst Mitte Juni sei man dann auf dem Planum angelangt und die Kollegen des Tunnelbau-Unternehmens Baresel könnten beginnen zu betonieren. Mit Baresel bildet STORZ die sogenannte Dach-ARGE für das gesamte Projekt „Tunnel Waldsiedlung".

Was von Ferne also nur geschäftig und getaktet aussieht, ist bei näherer Betrachtung ein fein abgestimmtes Uhrwerk: zwischen Planungen und Praxis, zwischen Unternehmen, zwischen beteiligten Menschen. Hier geht es täglich um Höchstleistungen – ingenieur- und bautechnisch. Es geht um die Kunst, nahe am Wasser im Trockenen zu bauen.

Mit einem Großbohrgerät tauschen Spezialtiefbauer den Boden aus, wo später Spundwände gesetzt werden sollen.

B31 neu:

Bau der Überlinger Umgehung in der Endphase

Der Bau der B31 neu ist für den Fernverkehr eines der wichtigsten Projekte am nördlichen Bodensee – der Abschnitt bei Überlingen befindet sich seit Februar in seiner Endphase. Mit der Fertigstellung des Bereichs zwischen der L 200 am sogenannten Abigknoten und dem Anschluss an die alte B31, dem Burgbergknoten, geht eine in-zwischen fast 40jährige Planungs- und Baugeschichte zu Ende.

Zwischen diesen beiden Knoten wird auf einer Länge von rund 500 m der Fahrbahnaufbau komplett erneuert und ein zusätzlicher, dritter Fahrstreifen gebaut. Hinzu kommen umfangreiche Arbeiten an Ver- und Entsorgungsleitungen. Und es werden weitere 500 m Fahrbahnen vom Burgberg in Richtung Weiherhalde geschaffen. Zwei Kreisel sorgen später in diesem Bereich für möglichst flüssigen Verkehr. Insgesamt rund 1100 m Strecke, die zu bauen sind. „Bauabschnitt 5/7" heißt dieser Teil des Großprojektes B31 neu, und finanziell hat er ein Volumen von 8 Mio. Euro brutto.

Bauleiter Christian Fischer, Polier Armin Braun und die acht Kollegen seiner Kolonne haben alle Hände voll zu tun. Kanäle, Drainagen und Längsentwässerungen wurden auf der B31 neu eingebaut, Schachtabdeckungen gesetzt. Und es laufen die Arbeiten an den beiden Bauwerken, welche Steidle im Direktauftrag des Regierungspräsidiums am Beginn und am Ende dieses Trassenabschnitts errichtet. Hier wurden Brückenwiderlager verfüllt. Zwei Kettenbagger, ein Radbagger und ein Grader waren im Einsatz. Es stehen noch große Erdbauschüttungen und die Errichtung von Lärmschutzwällen in Richtung Burgberg an sowie umfangreiche Asphaltarbeiten auf der Haupttrasse der B31 neu.

Wie schon bei den vorangehenden Bauabschnitten zwischen der Tierheimkreuzung und dem Abigknoten wird auch diese große Baumaßnahme in einer ARGE zwischen STORZ, Strabag und Strobel realisiert. STORZ stellt momentan überwiegend Personal und Gerät, außerdem die Bauleitung und die technische Geschäftsführung. Dieses Modell war schon bei früheren Bauabschnitten erfolgreich.

Die Arbeiten sollen voraussichtlich im Dezember 2019 abgeschlossen sein. Rechtzeitig also zur Landesgartenschau 2020…

Hier am Burgberg schließt die B31 neu an die bisherige Bundesstraße in Richtung Osten an.

Auf 500 m wird die B31 neu dreistreifig gebaut. Im Hintergrund der Abigknoten, bis zu dem die neue Bundesstraße schon gebaut wurde.

Eines von zwei Bauwerken, die im Zuge dieses Streckenabschnitts entstehen.

B32 zwischen Altshausen und Vorsee:

Straßenbau inmitten eines Naturschutzgebietes

Straßenbau im Naturschutzgebiet – bei so feuchtem Boden nicht einfach…

Alexander Tomm lacht, wie er immer lacht: laut und herzlich. Der Polier führt durch eine Großbaustelle, die ihn schon seit zwei Jahren begleitet: die B32 bei Altshausen. Jetzt ist der Bauabschnitt 2b dran. Er verbindet das bereits bis Mendelbeuren ausgebaute Stück der Bundesstraße mit der Kreuzung B 32/K 7966 bei Vorsee; das sind rund 4,3 km. Die ersten 2,8 km davon bauen die Storzianer gerade – übrigens eine Kooperation zwischen den Niederlassungen Sigmaringen, welcher die Bauausführung obliegt, und Ravensburg, die sich um Angebote und Abrechnungen kümmert.

„Meine Froschautobahn!" – Tomm zeigt auf ein großes Kanalrohr, das am Rande der entstehenden Straße bereits quer eingebaut ist. Froschautobahn, so nenne er die Amphibienquerungen, die sie hier einbauen. Sechs große Röhren werden es, denn die Gegend hier ist sehr feucht: ein großes Naturschutzgebiet.

Der Schreckensee – für Menschen ziemlich schwer zugänglich – liegt ganz nahe; ein Paradies für Amphibien und Vögel. Das ist schön, macht Straßenbauern die Arbeit aber nicht leichter.

Der zweite Capo auf der Baustelle, Michael Schiller, und Straßenbauer Osman Turk bereiten den Grund vor für das zweite Rohrstück, das ebenfalls 7 to wiegt. Der Boden in diesem moorigen Gebiet ist stark durchfeuchtet. Auf die Kiesschicht, die Baggerführer Peter Hartmann bereits eingebaut hat, legen die Storzianer ein Geo-Vlies. So sorgen sie für eine gute Druckverteilung.

Überhaupt wird hier in den kommenden Monaten noch einiges an Befestigungsarbeiten zu erledigen sein. „Wie schon im vergangenen Jahr auf der Baustelle im Norden müssen wir hier Geomatten und Mikropfähle einbauen, bevor wir die Fahrbahn anlegen können", sagt Polier Tomm. Er rechne mit rund 10.000 Mikropfählen, die bis zu 10 m tief in den Boden gesetzt werden. Hier, wo gerade gebaut wird, wolle man die Fahrbahn auf drei Spuren erweitern.

Im Bereich des Schreckensees, etwas weiter südlich, solle die B32 von 6 auf 8 m verbreitert werden. Allerdings werde es hier nur zwei Spuren geben. In diesem Bereich herrsche bis August ein Baustopp, wegen der dortigen Kiebitz-Population, erklärt Tomm. Und danach müsse man schon etwas zaubern, denn bis Oktober soll die Bundesstraße bis nach Vorsee fertig sein…

„Naturschutz ist ein richtiges und wichtiges Thema für uns", sagt der Polier, als er die nächste Lieferung an Formteilen entgegennimmt: U-förmige Betonteile. Im Fachjargon „Kleintierdurchlass" genannt und nach Maß hergestellt. Amphibienleitwände werden die Tiere zu diesen Querungshilfen führen.

Das alles mache solch ein Projekt natürlich nicht billiger, meint Tomm, als er neben dem bereits fertiggestellten Bauabschnitt 1 den Mühlbach zeigt, den er mit seinen Kollegen im Winter renaturiert hat. Wurzeln, Holz und Kies habe man hier eingebaut, um wieder einen natürlichen Charakter herzustellen. Das alles koste schon ein Geld, sagt er, um dann stolz zu ergänzen: „Sieht schön aus!"

▲ Der Schreckensee – für Menschen schwer zugänglich, für Amphibien und Vögel ein Paradies. ▼ Bereits renaturiert: der Mühlbach bei Mendelbeuren.

„Froschautobahnen" nennt Polier Alexander Tomm (r.) diese Querungshilfen für Amphibien. Capo Michael Schiller (l.) und Straßenbauer Osman Turk bauen sie ein.

Bauwerksanierung an der K 4964:

Brückentage der besonderen Art

Die Brücke über die B 31 muss noch saniert werden; die Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße sind inzwischen fertiggestellt.

Unten fließt unaufhörlich der Verkehr auf der B31, oben fließt gar nichts. Wer von dieser Bundesstraße aus nach Rudenberg oder Friedenweiler wollte, musste bis in den Mai eine Umleitung nehmen. Die Auf- und Abfahrten der K 4964 zur B31 sowie die Brücke über diese Hauptverkehrsader durch den Schwarzwald waren gesperrt. Sie bekamen neue Fahrbahndecken.

Eine neue, breitere Fahrbahndecke und neue Bankette hat auch die K 4964 bekommen. Die Anlieger dürfen sich über eine moderne Medienanbindung durch Breitband freuen.

STORZ-Facharbeiter David Gemon und Baggerführer Roland Schmutz erlebten vor Ostern Brückentage der besonderen Art. Es war eher ruhig auf dieser Überführung; die Asphaltschichten der Auf- und Abfahrten sowie auf der Brücke waren abgefräst, ab und zu kam ein LKW vorbei und ließ sich mit Asphaltschollen beladen. Ein Grader hatte ein neues Planum geschaffen, das zehn Zentimeter unter dem alten liegt. „Da können wir dann dickere Asphaltschichten aufbringen – drei Lagen, insgesamt 20 Zentimeter", erklärte David Gemon damals.

Im Einsatz an der K4964, auf der Brücke über die B31: STORZ-Straßenbauer David Gemon (l.) und Baggerführer Roland Schmutz.

Diese Ruhe war nach den Feiertagen vorbei – es rückte die Asphalt-Kolonne um Asphaltpolier Sven Dorn an, und dann war alles schnell fertig. Bis auf die Brücke selbst. Die wird derzeit saniert. Dann folgen wieder Storzianer und versehen sie mit einer neuen Fahrbahndecke.

Das alles steht im Zusammenhang mit der Sanierung und Verbreiterung der K4964 nach Friedenweiler und der K4965 nach Rudenberg, welche bereits seit August 2018 liefen. Für die waren STORZ-Polier Marlon Zugschwerdt und seine Kollegen zuständig.

Der Winter ist zu Ende – STORZ-Polier Marlon Zugschwerdt freut sich Ende März, dass es an der K 4964 weitergehen kann.

Den Abzweig nach Rudenberg hatten sie noch rechtzeitig vor Weihnachten fertigstellen können. Diesen Bauabschnitt hatte man wegen der Brückensanierung vorgezogen. „Man weiß nie, was man findet, wenn man bei so einer Brücke den Fahrbahndeckel lüftet", sagt Zugschwerdt. Nötigenfalls hätte man jetzt die gesamte Bausaison zur Verfügung.

Weder der zwischen Brücke und Abzweig nach Rudenberg rund 700 m messende Teil der Kreisstraße noch die 1,5 km lange Straße nach Rudenberg seien komplett neu gebaut worden, ergänzt Bauleiter Tobias Barthelmeß. Man habe die Straßen verbreitert und den noch brauchbaren Fahrbahnuntergrund genutzt, zum Teil auch neue Kanäle gelegt.

Überall jedoch wurden Breitbandkabel eingebaut. So sind jetzt auch diese idyllisch gelegenen Schwarzwaldhäuser medial auf dem neuesten Stand.

Nach Ostern wurde hier die neue Fahrbahndecke asphaltiert. Sie ist doppelt so dick wie die alte: 20 cm.

B500 am Schluchsee:

Großeinsatz am alten Gletschersee

◂ Der Schluchsee dient gleichzeitig als Oberbecken des Pumpspeicherkraftwerks Häusern.

▾ Die B500 zwischen Seebrugg und Blasiwald bekommt eine neue Fahrbahndecke. Insgesamt sieben Walzen waren im Einsatz.

Eigentlich ist er ein Gletschersee und somit Zeuge bewegter Erdgeschichte. Er ist gleichzeitig Deutschlands höchstgelegener Talsperrensee und winters wie sommers Ziel vieler tausend Touristen. Genutzt als Oberbecken des Pumpspeicherkraftwerks Häusern, nimmt seine Bedeutung als Wasserreservoir und Energiespeicher in Zeiten der Klimadiskussion noch einmal zu. Der Schluchsee hat viele Facetten. Längs seines nördlichen Ufers schlängelt sich die B500. Und die bekam jetzt eine neue Fahrbahndecke.

STORZ-Asphaltpolier Sven Dorn und seine Kollegen sowie die des ARGE-Partners Joos erneuerten die Fahrbahnen in zwei Teilabschnitten. Der erste zwischen Seebrugg und Blasiwald maß rund 2,5 km und war Ende Mai fertiggestellt. Hier hatte man an jeweils einem Tag 3100 to Binder- und 2100 to Deckschicht eingebaut. „Logistisch alles andere als einfach", sagt Dorn. Das Material kam aus Asphaltmischanlagen in Welschingen und in Niederrimsingen.

Der zweite Abschnitt folgte Anfang Juni, als die 3 km zwischen Schluchsee und Aha saniert wurden. Auch hier bekamen die Fahrbahnen neben neuen Decken auch neue Bankette. Keine kleine Maßnahme, und keine kleine Mannschaft. Die beiden Kolonnen von STORZ und von Joos brachten es zusammen auf immerhin 19 Mann. Und auch eine ganze Menge Maschinen waren im Einsatz: Zwei Asphaltfertiger, zwei Beschicker und sieben Walzen.

Schließlich sollte es möglichst schnell gehen, damit die nötigen Umleitungen wieder aufgehoben werden konnten. Denn auch dieses Jahr haben wieder viele Touristen aus aller Welt den Schluchsee zum Ziel gewählt…

STORZ Service GmbH

Elf neue Sprinter frischen Fuhrpark auf

Geliefert wurden sie im Mai vom Tuttlinger Mercedes-Benz-Autohaus Riess. Sie sollen nach und nach in den Einsatz gehen. Deutlich verjüngt wird sich also der STORZ-Wagenpark in Zukunft darstellen.

Denn mit den elf neuen Mercedes-Sprintern wurde nicht nur Ersatz geschaffen für bisherige Teamfahrzeuge. Die neuen sind spürbar moderner: Sie orientieren sich selbstverständlich an den neuesten Abgasnormen und sind außerdem reichhaltig ausgestattet. „Wir haben ganz bewusst an unsere Mitarbeiter gedacht und uns für einen hohen technischen Standard und eine großzügige Ausstattung entschieden", sagt Christian Kopp (2.v.r.), Geschäftsführer der STORZ Service GmbH, der symbolisch einen großen Zündschlüssel für alle Fahrzeuge entgegennahm.

Im einzelnen handelt es sich um zehn Sprinter mit Doppelkabinen, die als Teamfahrzeuge auf Baustelle eingesetzt werden, und um einen Kastenwagen, der im mobilen Reifen- und Pannendienst zu Einsatz kommen wird.

Asphaltlos Aulendorf – Tannhausen:
Außergewöhnlich typisch…

Vielleicht ist dieses keine Baustelle, von der man groß berichten muss. Aber es ist bestimmt eine, von der man berichten kann. Weil sie nämlich für so viele andere steht, von denen nicht berichtet wird…

Die Kreisstraße zwischen Aulendorf und Haslach – sie wurde nach Ostern mit einer neuen Asphaltdeckschicht versehen. Auf 1 km Länge brachte die Tiefbaukolonne um Polier Steffen Thieme und die Asphaltkolonne um Sergej Schreiner unter der Bauleitung von Ralf Schlachter eine neue Binder- und Deckschicht auf: kein Hexenwerk für die Männer aus der STORZ-Niederlassung Ravensburg.

Das Abfräsen der alten Fahrbahndecke ging schnell mit Hilfe einer Asphaltfräse W 250. Dann konnten sich die Storzianer um die Planie und die vorhandenen

Schachtabdeckungen kümmern: Diese mussten erhöht werden, denn die neue Fahrbahndecke sollte im Hocheinbau verstärkt werden. Schließlich folgte eine ordentliche Bankettbefestigung mit Rasengittersteinen, die zur besseren Befahrbarkeit des Randstreifens beiträgt und ein schnelles Ableiten des Oberflächenwasser ermöglicht. Eine Baumaßnahme, die recht schnell erledigt werden konnte. Wie gesagt, keine außergewöhnliche Baustelle, dieses Asphaltlos zwischen Aulendorf und Haslach. Aber eine typische…

STORZ spendet für Campus Galli:
Acht Brummis für ein Halleluja

„Näher mein Gott zu Dir…" mag sich mancher Storzianer am Steuer seines Lastzuges ein wenig respektlos gedacht haben, als er vollbeladen mit Jurakalk aus dem STORZ-Steinbruch in Neuhausen ob Eck auf das schneebedeckte Gelände der Klosterbaustelle Campus Galli bei Meßkirch fuhr.

Acht Brummis mit jeweils 25 to Material suchten sich Anfang März den Weg zwischen Bäumen und Sträuchern bis hin zur Holzkirche, dem zentralen Gebäude des ehrgeizigen Bauprojektes. Insgesamt 200 to hellen Schotters wurden inzwischen eingebaut und sorgen künftig dafür, dass die jährlich weit über 80.000 Besucher angenehm und angemessen eine Gebetsstätte erleben, wie sie vor 1200 Jahren hätte existieren können.

Dieser Konjunktiv ist wichtig, denn vieles ist eben nicht überliefert aus der karolingischen Zeit, in welcher sich Campus Galli ja historisch verortet. Geschäftsführer Dr. Hannes Napierala: „Man muss die historischen Lücken sinnvoll füllen und nach wissenschaftlich akzeptablen Lösungen suchen, wenn es um Techniken geht vom Korbflechten bis zum Schindelschneiden." Manchmal führe das auch durchaus zu Kontroversen unter den Fachleuten auf dieser Mittelalter-Baustelle.

Unumstritten jedoch sei der Einsatz modernen Geräts gewesen, um den Verbindungsweg zwischen Marktplatz und Holzkirche anzulegen. Napierala: „Diesen Weg gab es noch nicht, und den haben wir der Firma STORZ zu verdanken. Bei Regen war es bislang doch sehr matschig, wodurch viele Besucher gar nicht mehr bis zur Holzkirche gelangen konnten; selbst unsere Kutsche hatte Probleme."

Um solch aktuelle Probleme zu lösen, sei auch auf dieser Baustelle des frühen Mittelalters der Einsatz eines Minibaggers durchaus erlaubt…

Die Holzkirche ist nach jahrelanger Arbeit mittlerweile fertiggestellt: Alles in Handarbeit - von den schweren Zimmererarbeiten bis zu den feinen Schnitzereien. Obwohl sie nicht geweiht werden soll, weil diese Baustelle weltlichen Charakter habe, akzeptierten viele Menschen dieses Gebäude als religiösen Ort. So könne eine Kirche im 9. Jahrhundert durchaus ausgesehen haben. Ein Glockenturm mit einer auf dem Campus gegossenen Glocke soll die Anlage komplettieren.

Heute versinkt hier niemand mehr im Schlamm, freut sich Campus Galli-Geschäftsführer Dr. Hannes Napierala.

Bilder: Campus Galli

Der Campus Galli, so erläutert sein Geschäftsführer, habe sich inzwischen zu einem Aushängeschild Meßkirchs und der ganzen Region entwickelt. Die schwierige Anfangsphase sei vorbei. Man beschäftige 40 bis 50 Festangestellte, wobei das Unternehmen gerade hier auch eine soziale Funktion erfülle. Seine Bedeutung für die geschichtliche Bildung sei inzwischen unbestritten, was nicht zuletzt durch eine Kooperation mit der Universität Tübingen unterstrichen werde. Napierala: „Das ist ein Ritterschlag für uns!"

Bahnbrücke bei Ummendorf

Sanierung im besten Brückenalter

Eine neue Abdichtung soll diese Brücke für weitere Jahrzehnte fit machen.

Nicht weit im Süden von Biberach an der Riß liegt Ummendorf – ein malerisches Landstädtchen an der Oberschwäbischen Barockstraße, mit eigenem Schloss übrigens. Auch verkehrstechnisch ist man hier nicht schlecht versorgt – der Knotenpunkt wichtiger Bundesstraßen ist nah. Und dann wäre da auch noch die zweigleisige Bahn-strecke in Richtung Ravensburg. Auf der tut sich allerdings derzeit nicht

„Brücken muss man pflegen" – das wissen STORZ-Bereichsleiter Bauwerkinstandsetzung Bernd Weimer und Polier Hannes Wappis genau.

viel – sie wird elektrifiziert.

„Ein Glück für uns!" Bernd Weimer, STORZ-Bereichsleiter Bauwerkinstandsetzung, freut sich, denn er und seine Kollegen sanieren derzeit die Brücke der K7502 über die Bahnlinie. Die aktuelle Stilllegung der Strecke sei mit der Bahn nicht verabredet gewesen, erleichtere aber die Arbeit. Bis Oktober will man mit dem 800.000-Euro-Auftrag fertig sein. Weimer hat zusätzlich die Bauleitung übernommen und besucht Polier Hannes Wappis und seine drei Kollegen regelmäßig.

„Eigentlich eine Sanierung im besten Brückenalter", meint der Ingenieur. Hier finde man das nach rund 35 Jahren Übliche vor: Undichtigkeiten. Wasser – im Winter mit Salzen angereichert – suche sich seinen Weg unter den alten Abdichtungen hinweg bis an die Bewehrungseisen der tragenden Konstruktion. „Hier ist eine komplette Instandsetzung fällig" sagt Weimer.

Die Kappen mit den Geländern und den Schutzplanken habe man bereits abgenommen, ebenso die Fahrbahndecken und die alten Abdichtungen. Was jetzt oben noch steht, ist der Überbau der Brücke, also die nackte Betonkonstruktion. Hier lässt sich sehr gut sehen, dass eine solche Spannbetonbrücke ein sehr komplexes Bauwerk ist:

Linkes Bild: Die alte Übergangskonstruktion zwischen Überbau und Widerlager wurde materialschonend mit Wasser-Höchstdrucktechnik ausgebaut ... Rechtes Bild: ... und durch eine neue ersetzt.

Eingegossen in die Betondecke verlaufen Hüllrohre mit gespannten Stahlseilen; diese Kombination nimmt bestens Zug und Druck auf. Gleichzeitig muss das Bauwerk aber im Wechsel der Jahreszeiten und Temperaturen sich auch ausdehnen oder schrumpfen können. Die alte Übergangskonstruktion zwischen Überbau und Widerlager wurde materialschonend mit Wasser-Höchstdrucktechnik ausgebaut und wird durch eine neue, maßgefertigte ersetzt. Später folgen Entwässerung, Abdichtung des Überbaus, Neubau der Kappen und schließlich die Fahrbahn.

„Eigentlich", so sagt Weimer mit Blick auf den Betonkern des Bauwerks, „ist diese Brücke noch in einem ganz guten Zustand." Spannbetonkonstruktionen wie diese seien typisch für die siebziger und achtziger Jahre gewesen. Die kämen jetzt ins Sanierungsalter; ihre Tragreserven könne man aber wieder aktivieren. Schließlich seien Ingenieurbauwerke wie diese Bahnbrücke für 100 Jahre konzipiert. Weimer: „Brücken muss man pflegen."

Gut, dass hier derzeit keine Züge verkehren – die Südbahn wird elektrifiziert.

Sanierung der Donaubrücke an der L 196:

Wenn's selbst der heilige Nepomuk nicht sehen soll

Auch in der kalten Jahreszeit wurde hier gearbeitet - im Schutz eines Winterbauzeltes.

Modellbahner müssten lange planen und basteln, um solch ein Idyll hinzubekommen: Ein Flüsschen, das sich zwischen steilen Felsen durchs Tal windet, natürlich eine Bahnlinie und Straßen, eine alte Brücke, alles gekrönt von einem stolzen Schloss auf Bergeshöhen. Aber genau so sieht es aus bei Hausen im Tal, wo die Donau noch jung ist und kein reißender Strom. Hier scheint die Zeit stehen geblieben zu sein. Das schaut man sich gerne an. Vorausgesetzt, man kann es. Der heilige Nepomuk konnte es monatelang nicht.

Stolz auf gute Arbeit: STORZ-Polier Steffen Hepfer (l.) und Facharbeiter Ranko Popoviće.

Denn ihm hatte man einen schnöden Kunststoffsack über Kopf und Körper gezogen. Nicht, weil man vor diesem historischen Brücken heiligen etwas zu verbergen gehabt hätte, sondern um ihn zu schützen. STORZ-Polier Steffen Hepfer von der Bauwerksinstandsetzung in Titisee-Neustadt und zwei Kollegen rückten nämlich den Fugen der Mauersteine zu Leibe, spitzten geschädigte Bereiche auf und besserten sie später mit speziell auf das Mauerwerk abgestimmtem Fugenmörtel aus.

Der für dieses Natursteinmauerwerk verwendete Baustoff sei Kalktuff, erklärt Hepfer dem Besucher. Recht frostbeständig, weil er sehr offenporig sei. Erst an dichteren Stellen könne ihm gefrorenes Wasser etwas anhaben. Wie zum Beweis kratzt der Polier eine solche Problemzone frei. Hier ist der Stein weich und sandig. Das werde man noch bearbeiten müssen. Insgesamt jedoch sei er zufrieden: „Das ist ein recht altes Mauerwerk, aber diese Rundbogenbrücke ist sehr stabil, obwohl sie durch die L196 viel Verkehr aushalten muss."

Der Überbaubeton der Fahrbahnplatte als auch die Gehwegkappen wurden seit November 2018 bereits im Schutz eines Winterbauzeltes erneuert, ebenso die Abdichtung, Tropftüllen und die Entwässerung, durch die das Oberflächenwasser in die Donau ablaufen kann. Die Fahrbahn bekam abschließend eine neue Asphaltdecke. Ein Projekt von rund 600.000 Euro immerhin.

Wenn diese Brücke erzählen könnte… Sie hat schon so einiges erlebt. Als sie 1792 gebaut wurde, war die französische Revolution gerade einmal drei Jahre her. Die Guillotine führte man in diesem Jahr als offizielles Hinrichtungswerkzeug in Paris ein. Im Zweiten Weltkrieg wurde auch diese Brücke zerstört; 1950 baute man sie wieder auf.

Inzwischen fließt hier wieder der Verkehr und die Sanierung ist abgeschlossen. Jetzt darf auch der heilige Nepomuk wieder in Richtung Westen schauen, wo Schloss Werenwag über diesen Teil des „Schwäbischer Grand Canyon" wacht.

Die Skulptur des heiligen Nepomuk hat man sicherheitshalber eingepackt.

Schadhafte Bereiche der Mauersteinfugen werden aufgespitzt.

Neubaugebiet Mundelfingen „Auf Breiten II“:
Ortsentwicklung mit Feldbergblick

Fern aus dem Westen grüßt der Feldberg mit seinen auch im April noch schneebedeckten Schwarzwald-Höhen, im Westen Mundelfingens grüßt eine STORZ-Kolonne mit beherztem Zupacken. Noch hat der Frühling hier auf der Baar nicht ganz Einzug gehalten, aber die Oberen von Stadt und Stadtteil sprechen schon von „exzellenten Entwicklungsmöglichkeiten“. Damit meinen sie das Neubaugebiet „Auf Breiten II“ in Hüfingens größtem Ortsteil, das Polier Waldemar Schroth mit seinen Kollegen derzeit erschließt. Man zielt vor allem auf junge Familien, die es nach Mundelfingen ziehen soll. Mindestens 25 Bauplätze werden ihnen angeboten.

Es gehe gut voran, kann Polier Schroth Bauleiter Thomas Reckzeh berichten, als der vor Ort nach dem Rechten sieht. Das Regenrückhaltebecken in Richtung des Aubaches sei ausgehoben, dort sei auch der Regenwasserkanal gelegt.

Mindestens 25 Bauplätze sollen hier entstehen.

Richtung Norden sei der Humus auf der künftigen Erschließungsstraße entfernt, wo später Kanäle verlegt würden. 380 m Schmutzwasser- und 480 m Regenwasserkanal sind nach Plan vorgesehen. Ferner sollen Fernwärme- und Breitbandanschlüsse im Untergrund verschwinden. Die Kanäle sind schon Mitte Mai fertig, der Straßenbau dauert noch bis Juli oder August. Ab Herbst sollen die Grundstücke hier bebaut werden können.

Seit Ende Februar brummen „Auf Breiten“ die Maschinen. Vier Storzianer sorgen hier für Erdbewegungen: die beiden

Logenplätze mit Feldbergblick bietet das Neubaugebiet „Auf Breiten II“ in Hüfingen-Mundelfingen. STORZ erschließt es.

Facharbeiter Viktor Hermann und Viktor Meyer sowie Baugeräteführer Gottlieb Güntherr. Der kommt unüberhörbar mal eben mit seinem Radbagger längsseits und wechselt virtuos die Richtung des Löffels: aus dem Tief- wird ein Hochlöffel. „Dazu hätte man vor einigen Jahren noch Schrauben und Bolzen lösen müssen. Das hätte mindestens eine Stunde Zeit gekostet“, erklärt Waldemar Schroth. Heute gehe das innerhalb weniger Sekunden.

Gottlieb Güntherr im Cockpit seines Radbaggers.

Insofern sei eine Vier-Mann-Kolonne gar nicht klein: „Vor 30 Jahren waren wir zehn Mann und erledigten die gleiche Arbeit“, sagt Schroth. Entscheidend für den Produktivitätszuwachs sei der moderne Maschinenpark. Der verlange natürlich auch mehr von den einzelnen Mitarbeitern – mehr Wissen und mehr Können. Wie zur Illustration hängt Viktor Hermann mal eben eine Grabenbrücke aus Aluminium an den Ausleger des Baggers. Gottlieb Güntherr lupft sie hoch und befördert sie innerhalb von Sekunden an ihren Bestimmungsort. „Hätte man früher von Hand geschleppt und ganz früher aus Holz selbst gezimmert“, schmunzelt der Polier.

Bauleiter Reckzeh verabschiedet sich nach eingehender Besprechung. Diese Baustelle ist eine von mehreren an diesem Tag, die er besucht. Jetzt wartet Büroarbeit auf ihn: Bauzeitenpläne, Materialbestellungen. Aber auch ihm macht dieser 700.000-Euro-Auftrag für sein Unternehmen Freude. Freude machen soll das gesamte, zwei Hektor große Neubaugebiet denn auch den künftigen Mundelfinger Bauherren. Immerhin bekommt die Erschließungsstraße den klangvollen Namen „Feldbergblick“. Und der entspricht voll und ganz der Wahrheit…

Facharbeiter Viktor Meyer, Geräteführer Gottlieb Güntherr, Facharbeiter Viktor Hermann, Polier Waldemar Schroth (v.l.).

Güterbahnhofareal in Tübingen:
„Nerven behalten ist alles!"

Diese Baustelle ist groß. Diese Baustelle ist voller Handwerker. Und – diese Baustelle ist bewohnt. Die Rede ist vom ehemaligen Güterbahnhofareal in Tübingen. Hier baut STORZ seit 2016. Zuerst Erschließungen: Kanäle, Versorgungsleitungen. Dann Straßen und Gehwege. Und jetzt Parkplätze und Pflaster. Einfacher wurde es im Laufe der Jahre nicht. Thomas Betz ist der zuständige Polier. Er führt über die Erschließungsstraße, die inzwischen Hanna-Bernheim-Straße heißt. Hier werden schon seit einigen Monaten auf der den Bahnanlagen zugewandten Seite Parkplätze gepflastert, auf gut 500 m Länge. Nicht mit irgendeinem Material, sondern mit gebrauchtem Granitpflaster aus Dresden, erzählt Betz.
Die Wohnblocks auf der anderen Seite haben vier bis sechs Stockwerke und befinden sich in unterschiedlichen Baustadien. Vor manchen stehen noch Gerüste, andere sind bereits fertiggestellt. Besonders vor diesen parken Handwerker ihre Kleintransporter. Betz: „Unser wichtigstes Hilfsmittel ist derzeit Absperrmaterial." Ab und zu gebe es schon Konflikte, das sei wohl normal bei so vielen Bauleuten. Die könne man unter Kollegen aber meistens entschärfen, weil sie alle ja nur ihren Job machen wollen. „Kompromisse gehören dazu, wir müssen miteinander reden, auch mit Diplomatie geht's", erzählt Betz. Und trotzdem sei es manchmal mühsam, die eigenen Bau- und Pflasterarbeiten zu erledigen, zwischen mobilen Silos und Umzugswagen: „So eine Baustelle hatte ich noch nicht!"

Das ehemalige Areal des Tübinger Güterbahnhofs – hier entsteht ein verdichteter Stadtteil, in dem Autos nicht die Hauptrolle spielen sollen.

So soll es aussehen, wenn die Parkplätze angelegt und Straße, Radweg und Gehbereiche fertiggestellt sind.

Einige der Blocks sind bereits bewohnt. Und hier gilt es ganz besonders aufzupassen. „Hier muss man halt überall Augen haben - vorne, hinten, oben, unten!" Baggerführer Freddy Joseph lächelt, aber er meint das ernst. Denn hier befinden sich oft auch Kinder auf der Straße: „Aufpassen und Nerven behalten ist alles!"
Zur Kolonne gehören noch Andreas Sohr als altgedienter Storzianer und Julian Lange als Newcomer. Wenn die Pflasterarbeiten erledigt sein werden, wollen sie sich den kombinierten Geh- und Radwegen um die Gebäude herum widmen; hier werden Pflaster- und Asphaltarbeiten fällig.

Diese drei müssen besonders gut aufpassen auf ihrer Baustelle: Polier Thomas Betz (M.), Baggerführer Freddy Joseph und Facharbeiter Julian Lange.

Und zahlreiche Fahrradständer installiert. Denn die Universitätsstadt Tübingen will auf dieser ehemaligen Güterbahnhof- und Industriefläche eine dichte, aber auch umweltschonende Wohnnutzung fördern. Großzügige Schneisen für Autos sucht man hier vergebens. Dafür gibt es aber viele Sitzbänke und eben – Fahrradständer.
Für STORZ immerhin ein Projekt von 7 Mio. Euro. Die Verkehrswegebauarbeiten werden sich wohl noch ins nächste Jahr ziehen. Vermutlich wird STORZ als letztes Unternehmen diese Großbaustelle verlassen. In der Zwischenzeit können die Kollegen vom Hochbau und die Handwerker ihre Kleinlaster ja auf den Parkflächen abstellen, welche die Storzianer bis dahin geschaffen haben werden.

Erschließung in Tengen-Weil:

Bauen für die Zukunft auf Resten der Vergangenheit?

Es ist ein idyllisches kleines Örtchen: Weil, einer von acht Ortsteilen Tengens. 270 Einwohner, die naturnah zwischen Wutachtal und Hegauvulkanen leben. Ein Flecken, der im 12. Jahrhundert erstmals urkundlich nachgewiesen ist. Jetzt will Weil wachsen: Mindestens 30 neue Mitbürger will man anlocken, ihnen 13 Bauplätze anbieten. „Heilig Wiesle" heißt das 1 ha große Neubaugebiet. STORZ erschließt es.

Bevor Bagger und Radlader jedoch anrollen und anfangen können, gilt es zu planen. Die Stunde aller beteiligten Praktiker schlägt, wenn sie sich vor Ort zu ihrer gemeinsamen Vorbesprechung treffen: Wer macht wann was und wo? Natürlich ist die Stadt vertreten, aber auch der Energieversorger. Vor allem aber das zuständige Ingenieurbüro und das ausführende Unternehmen – in diesem Fall STORZ.

Vorbesprechung zur Erschließung des Neubaugebietes „Heiligs Wiesle" im Tengener Ortsteil Weil.

Bei diesem Treffen ist jedoch noch eine weitere Person anwesend auf der Streuobstwiese, die man bald bebauen will: Der Archäologe des Landkreises Konstanz und der hat bei solchen Maßnahmen ein gewichtiges Wort mitzureden. Denn welche geschichtlichen Spuren man hier im Boden finden kann, weiß niemand. Entsprechend vorsichtig muss man an die Erdarbeiten rangehen. Damit geschichtliche Zeugnisse nicht unwiederbringlich verloren gehen.

Relikte aus Ur- und Frühgeschichte sind keine Seltenheit am Bodensee und im Hegau.

Landkreisarchäologe Dr. Jürgen Hald ist seit 18 Jahren dabei und hat über 200 Ausgrabungen durchgeführt: „Uns ist es wichtig, möglichst harmonisch mit der Bauleitung zusammenzuarbeiten. Wenn man hier etwa auf ein alemannisches Gehöft stoßen würde, müsste man besprechen, ob man die Arbeiten parallel aufteilt: Erschließung und Grabung schließen sich nicht aus. Einen Baustopp verhängen wir nur selten, und das auch nur ungern."

Hald arbeitet nicht zum ersten Mal mit Planungsingenieur Andreas Broß, STORZ-Bauleiter Thomas Reckzeh und Polier Henry Schröder zusammen. Die drei wissen um die Bedeutung archäologischer Funde für die Allgemeinheit. Man vereinbart, im Zusammenhang mit dem Humusabtrag Probeschürfe zu machen. Hard: „Wir müssen am Anfang dabei sein, damit wir die Situation einschätzen können. In Singen und in Welschingen beispielsweise wurde einiges gefunden. Prospektion ist ganz wichtig für uns Archäologen!"

Konstanz ist neben Göppingen der einzige Landkreis, der sich einen eigenen Archäologen „leistet". Hier am Bodensee sei einiges zu finden, sagt Hard. Aus Ur- und Frühgeschichte, aus keltischen und alemannischen Zeiten: Gräber, Gehöfte, Siedlungen. Deren Reste müsse man für die Gesellschaft und für die Geschichtsschreibung sichern und dokumentieren. In den allermeisten Fällen verhinderten solche Funde keine moderne und zeitgemäße Nutzung. Bauen für die Zukunft auf Resten der Vergangenheit – das gehe durchaus. Nur müsse man das eben koordinieren.

In Weil hat man übrigens nichts von archäologischem Wert gefunden…

Landkreisarchäologe Dr. Jürgen Hald will Probeschürfe anbringen, um herauszufinden, ob sich erhaltenswerte Funde unter der Erde verbergen.

Erschließungsgebiet „Guuhaseln III" in Welschingen:

Buddeln zu Füßen der Raubritterburg

Buddeln mit Blick auf den Hohenhewen und seine Burgruine – diese Baustelle gehört sicherlich zu den schöneren im Lande.

Man könnte sich die Lage kaum schöner denken: Der Blick vom Gipfel reicht weit über Hegau und Bodensee, über Schwarzwald und Baar. Wer hier jedoch vor 600 Jahren entlangzog, der konnte es durchaus mit den Grafen von Lupfen-Stühlingen zu tun bekommen. Die Raubritter auf dem Hohenhewen kannten kein Pardon, wenn sie Kaufleuten Tribut abpressen konnten. In ihrer Burg auf dem Kegel des erloschenen Vulkans dürfte damals so manche Kette gerasselt haben.

Guuhaseln III, wie die Raubritter vom Hohenhewen aus das Neubaugebiet hätten sehen können. Hier entstehen Bauplätze mit bester Aussicht.

Seit Februar rasseln zu Füßen des Engener Hausberges und seiner Ruine auch wieder Ketten. Allerdings die eines Baggers. STORZ-Polier Dieter Trendle, Baggerführer Alfred Heckl und Facharbeiter Michael Röller erschließen hier ein weiteres Wohngebiet: rund zwei Dutzend Häuser sollen bald auf „Guuhaseln III" entstehen, einige von Ihnen wohl mit der berühmten „10.000-Dollar-Aussicht" auf den Berg und seine vor 900 Jahren von den Herren von Hewen errichtete Burg.
Bauleiter Thomas Reckzeh aus der Niederlassung Donaueschingen ist zufrieden: Man liege gut im Plan bei diesem 500.000-Euro-Auftrag. Spätestens im Juli soll alles fertig sein. Diese Erschließung umfasse das volle Programm: Kanäle, Wasser-, Gas- und Stromleitungen, ebenfalls Medienkabel. Und dann natürlich die Straßen und Gehwege.
Michael Röller kümmert sich derzeit um die Hausanschlussschächte. Schachtringe türmen sich meterhoch. Bald allerdings nicht mehr sichtbar, weil unterirdisch. Aus einem der Kanalrohre leuchtet ein roter Punkt, gar nicht passend zum Grau des Betons oder zum Braun des Lehms. Hier steht die Zieltafel des Kanallasers, die aus rund hundert Meter Entfernung durch das Rohr anvisiert wird. 2,7 Prozent Gefälle in Richtung des Sammlers habe man hier, erläutert Röller. Mit solch einer Präzision habe man vor 20 Jahren, als er seine Ausbildung absolvierte, noch nicht arbeiten können. Überhaupt spielten mechanische und elektronische Hilfsmittel eine immer größere Rolle auf den Baustellen.

Präzisionsarbeit im Untergrund – Michael Röller und seine Kollegen nutzen Laser-Technik, um Kanalrohre exakt einzubauen.

Und so erkläre sich auch die heutige Größe von Baukolonnen. Wo früher ein Mannschaftsbus üblich war, seien heute in der Regel nur noch drei Mann zu transportieren. Aber wichtig sei - damals wie heute - die Kameradschaft auf der Baustelle, meint Röller. Hier auf Guuhaseln sei die Atmosphäre gut.
Vor vielen hundert Jahren, zu Zeiten der Raubritter, hätte man das auf diesen Felder zu Füßen der Burg Hohenhewen wohl nicht behaupten können…

Donaueschingen – Baugebiet „Am Buchberg"

Vom Kasernenhofdrill zum Wohnidyll

Militärpräsenz hat an der Donauquelle Tradition. Mehr als 100 Jahre lang lebten und exerzierten Soldaten im Kasernenareal nahe der Innenstadt Donaueschingens – zuletzt ein französisches Infanterieregiment. Das ist seit einigen Jahren vorbei. Der Stadt blieb ein Konversionsprojekt von 14 ha Fläche als Herausforderung und Chance: „Am Buchberg". STORZ erschließt im nördlichen Teil den Bereich „Konversion I".

Bauleiter Witali Krapp besucht Polier Martin Messmer und seine Kollegen vor Ort. Die Arbeiten stehen Mitte April kurz vor dem Abschluss, die Laune ist gut: „STORZ hat hier seit Oktober letzten Jahres alles Unterirdische gemacht: Kanäle, Wasser, Gas, Strom, Medien – das volle Programm."

15 Einfamilienhausbauplätze und über 35 weitere Bauplätze im Bereich der Doppel-, Reihen- und Kettenhausbebauung will die Stadt anbieten. Das Interesse ist sehr groß – über die Bauplätze an der Villinger Straße, am Tafelkreuzweg und am Buchenweg soll deshalb das Los entscheiden.
Auch dort – am Buchenweg – sind Storzianer tätig. Sie arbeiten an der Kanalisation, bereiten Schachtanschlüsse vor. Baggerführer Daniel Höll legt mit großem Fingerspitzengefühl eine Gasleitung frei; zentimetergenau entfernt er mit dem Löffel den Boden zwischen Schacht und Leitung. Den Rest erledigt Facharbeiter Denis Wenzler mit der Schaufel. Dieser Auftrag kommt zu den Erschließungsmaßnahmen gleich nebenan hinzu. Das trifft sich gut…
Vom Kasernenhofdrill von früher wird im neuen Quartier „Am Buchberg" nichts mehr zu spüren sein. Eher wird man Kinderlachen hören. Denn ein Parkgelände soll sich später durch das ganze Areal bis hin zur Stadtmitte ziehen.

Gute Laune vor Abschluss der Erschließungsarbeiten: Bauleiter Witali Krapp (r.) und Polier Martin Messmer.

Im Radbagger Daniel Schmeier...

Facharbeiter Denis Wenzler (links) und Robin Schumacher (rechts)

Hier ist wirklich Fingerspitzengefühl gefragt - zentimetergenau legt Baggerführer Daniel Höll eine Gasleitung frei.

Baugebiet „Eschelen" in Schwenningen:

Wohnen inmitten von Wissenschaftsgeschichte

Auf Eschelen waren große Erdbewegungen nötig. Manche Bereiche hat man allerdings nicht ganz aufgefüllt, weil hier bald für Fundamente ausgeschachtet wird.

Die Straßen drumherum heißen nach den großen Wissenschaftlern Virchow und Röntgen. Wenn hier in naher Zukunft aber Menschen ihr neues Schwenninger Wohngebiet besiedeln und sich über moderne Appartements in Waldrandnähe freuen, werden sie sich fragen, warum diese Straßen so benannt wurden? Nach Wilhelm Conrad Röntgen, der für seine Entdeckung ganz bestimmter unsichtbarer Strahlen 1901 den allerersten Nobelpreis für Physik erhielt? Und nach Rudolf Virchow, dem Hygieniker und Universalgelehrten, der als erster Chef der Charité in Berlin und als Politiker sich für die Einrichtung kommunaler Krankenhäuser einsetzte? Wird man noch wissen, dass hier im Baugebiet Eschelen fast sechs Jahrzehnte lang das Schwenninger Klinikum stand?

Polier Manfred „Freddy" Ritzmann vor dem neuen Schwenninger Baugebiet „Eschelen".

Beim Besuch auf der Anhöhe trifft man einen vergnügten, aber auch ein wenig nachdenklichen STORZ-Polier Manfred „Freddy" Ritzmann. Kurz vor der Endabnahme dieser Erschließungsmaßnahme im Umfang von über 2 Mio. Euro sieht man dem Gelände nicht mehr an, welche Bodenmassen hier bewegt und welche Technik eingebaut wurden. Zwei Jahre lang haben Ritzmann und seine Kollegen Waldemar Schroth und Gerhard Ochs zusammen mit ihren Kolonnen hier gearbeitet.

Und dabei gab es immer wieder Überraschungen. So ist die ausführende Rückbaufirma etwa auf alte, unbekannte Keller gestoßen, die tief reichten und von denen niemand etwas gewusst hatte. Um diese Gruben dann zu verfüllen, seien massive Erdbewegungen nötig gewesen. Diese Bereiche habe man allerdings nicht ganz aufgefüllt, weil hier ja bald wieder für Fundamente ausgeschachtet werde.

Inzwischen sind die Straßendecken aufgebracht, Humusarbeiten erledigt, Leuchtmasten und Lampen montiert. Auffallend: die Pflasterarbeiten. In unterschiedlichen Farben wurden hier die Gehwege belegt, Parkplätze für PKW gekennzeichnet. Hier sei das meiste Handarbeit, erklärt Freddy Ritzmann, vom Abziehen des Splits bis zur Verlegung der Pflastersteine. Randsteine wurden manuell abgeschrägt. Baumschutzgitter, wie man sie aus Großstädten kennt, geben zusätzlich eine besondere Note. Polier Ritzmann: „Ein schöner Platz…"

Im Hintergrund erledigen Baggerführer Dominik Jodry und die beiden Facharbeiter Robin Schumacher und Simon Jaeckle Detailarbeiten. Nichts mehr ist zu sehen von den großen unterirdischen Regenrückhaltebecken, die zum Trennsystem von Regen- und Schmutzwasser gehören. Hier können sich erhebliche Mengen von Wasser absetzen und langsam versickern.

Nicht mehr lange, dann wird in den neun sogenannten „Quartieren" auf dem alten Klinik-Gelände urbanes Flair herrschen. Und das inmitten von Hinweisen auf eine lange und große Wissenschaftsgeschichte…

Facharbeiter Simon Jaeckle bei Detailarbeiten...

Facharbeiter Robin Schumacher (r.) und Polier Freddy Ritzmann. Pflasterungen sind Handarbeit.

Asphaltmischanlage Welschingen:
Neuer umweltfreundlicher Brenner eingebaut

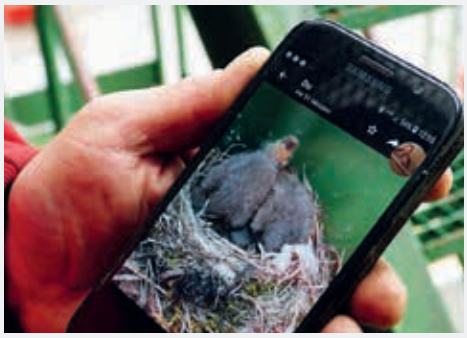
Investitionen sind dann besonders sinnvoll, wenn mit ihnen nicht nur Altes gegen Neues ausgetauscht wird, sondern wenn sie auch der Klimafreundlichkeit dienen. Das ist der Fall beim neuen Brenner der RC-Trommel an der Asphaltmischanlage in Welschingen. Die Energieversorgung erfolgt über einen Anschluss am Erdgasnetz. Schadstoffbildende Bestandteile wie Schwefel und seine Verbindungen sind im emissionsarmen Erdgas praktisch nicht enthalten. Die in der Industrie mit Erdgas betriebenen Anlagen sind sauber und umweltschonend in der Anwendung. In vielen Mischanlagen ist noch Braunkohlestaub ein üblicher Brennstoff.
Die RC-Trommel (Paralleltrommel) ist einer von zwei Drehrohröfen, in welchen das Misch-Material erwärmt bzw. getrocknet wird. Sie ist im oberen Stockwerk des Mischturms angebracht – unübersehbar in leuchtendem Rot der neue Brenner. In der RC-Trommel wird ausgebauter bituminöser Asphalt als zerkleinertes Asphaltgranulat temperiert, um für die Herstellung neuer Trag-, Binder- oder Deckschichten wiederverwendet werden zu können. So geht Kreislaufwirtschaft im Straßenbau.

Der Einbau dieses modernen Brenners in Welschingen und das Recycling von Ausbauasphalt dienen der Umweltfreundlichkeit also doppelt.

Asphaltmischanlage Welschingen:
Wenn der Mischturm zur Kinderstube wird…

Freudige Ereignisse sollte man feiern, und im Frühling ist ohnehin Saison… Auch im Hause Lelanz gibt es jetzt Nachwuchs! Einmal Sechslinge und einmal Drillinge…

Was für eine Kinderstube... Dieses Rechteckrohr hat sich ein Meisen-Pärchen als Nistplatz ausgesucht. Erfolgreich, wie man sieht...



Wie schön! Allerdings – wie so oft – ist die Vaterschaft unklar…
Das „Haus Lelanz" ist die STORZ-Asphaltmischanlage in Welschingen. Die beiden Brüder sind hier die zuständigen Mischmeister und kennen natürlich jeden Winkel. Große Freude, als sie in diesem Jahr zwei Vogelnester mit hungrigem und laut zwitscherndem Nachwuchs entdeckten. Sechs Junge hat den beiden ein Meisen-Pärchen geschenkt, drei ein Rotschwänzchen-Paar. Diese beiden so unterschiedlichen Vogelpaare haben eines gemeinsam: Sie scheinen den Mischturm der Anlage zu mögen.
Vielleicht ahnen sie ja, dass sie hier sicher sind. Während sich die Meisen ein Rechteckrohr ausgesucht haben und ihr Nest hinter einem Paar dort deponierter Arbeitshandschuhe bauten, richteten die Rotschwänzchen sich zwei Etagen höher ein, in der Stahlkonstruktion des Turmes. „Unglaublich, welche Plätze sich die Tiere manchmal aussuchen", sagt Daniel Lelanz. Er habe schon Nester entdeckt in unmittelbarer Nähe eines der beiden Drehrohröfen und der Luftfilteranlage: „Wenn die Vögel das Gefühl haben, hier sind wir sicher, dann brüten die an den ungewöhnlichsten Stellen!" Natürlich versuchten die beiden Mischmeister, Störungen der Kinderstuben so weit es geht zu vermeiden.
Da soll noch einmal jemand sagen, Industrieanlagen und Natur schlössen sich aus…!

Ungewöhnliche Heimat: die STORZ-Asphaltmischanlage in Welschingen

Stolze „Väter"... Daniel (l.) und Markus Lelanz, beide Asphaltmischmeister in Welschingen.

Ausbildungsbörsen und Jobmessen:

Auf der Suche nach den Storzianern von morgen

Jobs for Future in VS-Schwenningen – die Geschäftsleitung…

Es ist nicht ganz einfach, in diesen Zeiten an gute Mitarbeiter zu kommen oder junge Menschen für eine Ausbildung im Verkehrswege- und Tiefbau zu begeistern. Und trotzdem gelingt es STORZ mehr als in früheren Jahren, Azubis zu finden und zu Storzianern auszubilden. Vielleicht hat das auch mit dem großen Engagement zu tun, mit dem Ausbildungsleiter Herbert Aggeler, Personalchef Theo Hense und Personalerin Denise Elsler an so manchem Wochenende Ausbildungsbörsen und Jobmessen besuchen. Die drei bilden das Kernteam, präsentieren das Unternehmen, beantworten Fragen, knüpfen Kontakte. Unterstützt werden sie immer wieder von jungen Auszubildenden aus dem eigenen Hause. Die sind natürlich gegenüber interessierten Schülerinnen und Schülern die besten „Kronzeugen" und können aus erster Hand berichten, wie es ihnen als STORZ-Azubi ergeht. Und manchmal kommt auch die Geschäftsleitung zu Besuch und stellt sich hinter den Unternehmensstand… Das erst kürzlich dem Unternehmen verliehene Top-Job-Siegel sorgt natürlich für eine gewisse Strahlkraft und unterstützt den Auftritt zusätzlich. Zumal man ohnehin viel zu bieten hat: außer einem dualen Studium mittlerweile neun Ausbildungsberufe. Seit jüngstem gibt es bei STORZ auch die Ausbildung zum Informatikkaufmann. Das Frühjahr ist die geeignete Jahreszeit für solche Werbung um neue Mitarbeiter. Dann werden reichlich Visitenkarten und Broschüren verteilt – immer auf der Suche nach den Storzianern von morgen…

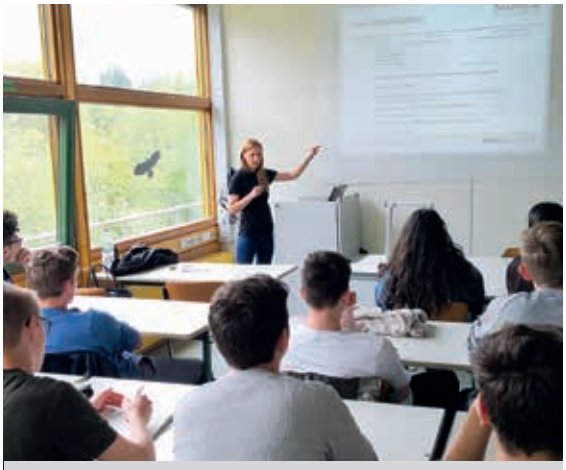
Jobs for Future in VS-Schwenningen – ein starkes Team.

HTWG Konstanz – Hochschulabsolventen und junge Bauingenieure wären STORZ ausgesprochen willkommen.

Realschule Spaichingen – Patrick Döring (l.) und Omar Manjang zeigen, wie man einen Minibagger bedient.

Ausbildungsbörse Tuttlingen – selbst der baden-württembergische Justizminister Guido Wolf schaut bei STORZ vorbei.

Hochschule Biberach – hier ging es um den „Bauingenieur Plus"…



Otto-Hahn-Gymnasium Tuttlingen – Denise Elsler informiert über die Kunst der richtigen Bewerbung.

Nacht der Ausbildung auf dem Werksgelände in Tuttlingen – ein Großaufgebot an STORZ-Azubis bewirtet und informiert die Gäste.

Möbelwerkstätte Schmieder in Tuttlingen:

Zwei STORZ-Lehrlinge proben den Ernstfall

Das ist das Schöne während der Ausbildungszeit: Man ist mit von der Partie, übernimmt auf Baustellen Aufgaben im Team, nach und nach anspruchsvollere, lernt immer mehr dazu, wird ständig sicherer, muss aber selbst noch keine Verantwortung übernehmen. Der Ernst des Berufslebens, der kommt später! Es sei denn, der Ausbildungsleiter kommt auf andere Ideen…

Vielleicht sind solche Gedanken ja auch Noah Zimmermann und Patrick Döring durch den Kopf gegangen, als STORZ-Ausbildungsleiter Herbert Aggeler sie fragte, ob sie eine Baustelle in eigener Organisation übernehmen wollten. Noah, angehender Baugeräteführer im 3. Lehrjahr, und Patrick, Straßenbauer ebenfalls im 3. Lehrjahr, haben allerdings nicht lange überlegt: Sie erarbeiteten jetzt eine neue Ausstellungsfläche bei der Schreinerei – Möbelwerkstätte Schmieder in der Tuttlinger Rudolf-Diesel-Straße. Eine Lehrlingsbaustelle, wie man sie sich nur wünschen kann als Azubi.

Noahs Herz dürfte wohl höher geschlagen haben, als man ihm die Zündschlüssel für den CAT 318 in die Hand drückte, einen ausgewachsenen Radbagger. Erdplanum herstellen, Versetzen der Randeinfassungen, Setzen von Tiefbordsteinen, Betonpflaster 10x20x8 sowie Betonplatten 60x40x4 einsetzen – so lauten die Aufgaben. Und natürlich das Material selber abrufen. Kurz: diese Baustelle komplett selbst organisieren.

Großes Lob vom Auftraggeber: Steffen Schmieder (M.), Inhaber der Möbelwerkstätte Schmieder in Tuttlingen, ist sehr zufrieden mit den beiden STORZ-Azubis Noah Zimmermann (l.) und Patrick Döring. Sie hatten eine kleine Ausstellungsfläche in Eigenverantwortung angelegt.

Bild: Schmieder

Ausbildungsleiter Herbert Aggeler weiß natürlich, wem von seinen Azubis er so etwas schon zutrauen kann und wem noch nicht. Insofern ist dies auch ein gehöriger Vertrauensvorschuss. Aber er scheint zufrieden: „Die beiden gingen mit großem Elan an die Sache heran. Natürlich gab es hier und da die eine oder andere Unsicherheit und Frage, aber nur so lernt man was!"

Steffen Schmieder, Chef der Möbelwerkstätte und Auftraggeber, ist jedenfalls voll des Lobes für die beiden: „Ich fand das eine ganz ganz tolle Sache! Und die zwei waren ja sowas von stolz, das kann man sich gar nicht vorstellen! Ich bin mehr als begeistert!"

Was wünscht man sich mehr als Azubi? Jetzt können die echten Prüfungen kommen…

Kolloquium beim LGRB:

Dr. Wolfgang Werner verabschiedet

Mit einem Kolloquium zu seinen Ehren wurde jetzt Dr. Wolfgang Werner (l.), Leiter des Referates Landesrohstoffgeologie beim Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau (LGRB), in den Ruhestand verabschiedet. Zu den Gästen und Gratulanten in Freiburg gehörten auch Susanne Gräfin Kesselstatt, Geschäftsführende Gesellschafterin bei STORZ, und der Technische Leiter Heinz Essig. Sie verbindet mit dem Wissenschaftler und Landesbeamten eine langjährige und vertrauensvolle Zusammenarbeit. Zusammen mit Vertretern weiterer Unternehmen und dem Industrieverband Steine und Erden Baden-Württemberg e.V. (ISTE) dankte man Dr. Werner für seine vorbildliche Arbeit. Er habe während seiner Tätigkeit stets über Wert und Bedeutung der heimischen Rohstoffe informiert und so bedeutend für eine bessere Akzeptanz ihrer Gewinnung beigetragen, hieß es.

65 Jahre VDU:
STORZ gratuliert dem Verband deutscher Unternehmerinnen

Manche legen erst in einem gewissen Alter so richtig los… Der Verband deutscher Unternehmerinnen etwa. Die Organisation feierte jetzt in Berlin 65jähriges Bestehen – mit vielen Ehrengästen, zu denen auch Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel gehörte. Als langjährig im VDU Engagierte fehlte natürlich auch nicht Susanne Gräfin Kesselstatt.
Die Geschäftsführende Gesellschafterin war begehrte Gesprächspartnerin während der Tagung, etwa auch im Gespräch mit der Deutschen Welle. Dem Sender gegenüber gab sie Auskunft über ihre Position und ihre Rolle an der Spitze eines Unternehmens und in einer Branche, die ganz überwiegend von Männern geprägt ist. Dazu hatte sie schon in der Jubiläumsausgabe der Zeitschrift „Die Unternehmerin" geschrieben.
Es sei wichtig, auch in solchem Rahmen aufzutreten und Flagge zu zeigen, meint Gräfin Kesselstatt. Zumal bei einem solchen Jubiläum. Dazu hatte STORZ dem VDU denn auch unübersehbar im Programmheft gratuliert.

Focus Money:
STORZ – ein Top-Ausbildungsbetrieb

Wenige Wochen nach der Auszeichnung unseres Unternehmens mit einem Top Job-Award hat STORZ jetzt auch bei Focus Money hervorragend abgeschnitten: Beim Vergleich tausender mitarbeiterstarker Firmen in ganz Deutschland kam STORZ im Baugewerbe auf einen der vordersten Plätze! Wir dürfen uns jetzt also auch zu den besten Ausbildungsbetrieben in der Bundesrepublik zählen!
Eine erfreuliche Empfehlung – nicht zuletzt an die zahlreichen Schülerinnen und Schüler, die jedes Jahr fertig werden und eine berufliche Zukunft suchen. Bei STORZ können die junge Frauen und Männer inzwischen nicht mehr nur unter acht, sondern unter neun Ausbildungsberufen wählen. Seit kurzem bietet unser Unternehmen nämlich auch die Ausbildung zum Informatikkaufmann und zur Informatikkauffrau an.

Ingenieurtagung 2019:

Schmuckstück im Konferenz-Archiv

Es gibt Konferenzen, die sind schnell wieder vergessen: austauschbares Hotel, phantasieloses Buffet, langweilige Vorträge. Und es gibt Tagungen wie die für die leitenden technischen Mitarbeiter bei STORZ: die Ingenieurtagungen. Im vergangenen Jahr traf man sich einen viertel Kilometer hoch über Baden-Württembergs ältester Stadt – im Konferenzbereich an der Spitze des Aufzug-Testturms von Thyssen-Krupp bei Rottweil. 2019 war eines der klassischen Ziele jeder Reise an den Bodensee Tagungsort: die Insel Mainau.

Vielleicht hätte das Wetter etwas besser sein können. Die Stimmung jedenfalls passte. So konnte Geschäftsführer Markus Elsen nicht nur auf ein wirtschaftlich hervorragendes Jahr zurückblicken, sondern auch Lust auf die Zukunft machen – mit vielen kleinen Projekten, wie sie ein Unternehmen unbedingt benötigt, und einigen großen, wie sie ein Unternehmen gerne vorzeigt.

Dazu gehören aktuell Baumaßnahmen wie der Tunnel Waldsiedlung an der B33 bei Konstanz, der Ausbau der B32 bei Altshausen oder die Tank- und Rastanlage bei Rötenbach. Über die beiden letzten erfuhr man im Laufe des Tages mehr, nicht zuletzt durch die zuständigen Bauleiter Sebastian Ziegler und Tobias Barthelmeß.
Insbesondere aber konnte Karsten Roth als Bereichsleiter Großprojekte noch einmal über das PTZ in Immendingen, das Daimler Prüf- und Technologiezentrum, berichten. Der größte Auftrag in der STORZ-Firmengeschichte ist inzwischen weitestgehend abgeschlossen, und er hat nicht nur kaufmännisch Unternehmensgeschichte geschrieben.
Über Vorschriften und mögliche Fallstricke bei Entsorgung und Verwertung verschiedenster Materialien berichteten Marius Binkert und Thomas Foss. Die richtigen Asphaltmischungen und Veränderungen der Bitumeneigenschaften durch einen hohen RC-Anteil beleuchete Joachim Schmied von der ABPI GmbH.
Ein interessantes Fachprogramm – das fanden wohl auch die neuen Mitarbeiter, die zum ersten Mal von der Partie waren bei einer STORZ-Ingenieurtagung. Dann jedoch ganz wichtig: Kommunikation mit den Kollegen.
Dass Kommunikation eine Wissenschaft für sich ist, führte zum Ende der Tagung Leo Martin vor, ehemaliger Geheimagent und Kriminalist – heute Vortragsredner und Bestsellerautor. Er hatte die „Geheimwaffen der Kommunikation" im Blick, als er spektakulär den einen oder die andere auf die Bühne bat.
Ein Inselbesuch der besonderen Art auf der Mainau. Wie Ingenieurtagungen bei STORZ eben so sind…

CONVIA besucht STORZ:

Ein Katzensprung mit langem Anlauf

Eigentlich ist es nur ein Katzensprung vom Thurgau ins Badische und Schwäbische, aber manchmal bedarf es eines langen Anlaufs.
Es herrschte vielleicht nicht gerade die Atmosphäre eines Gipfeltreffens, aber es lag schon etwas Besonderes in der Luft, als 30 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der CONVIA Bau AG aus Bürglen erstmals die Kollegen auf der deutschen Seite besuchten. Geschäftlich verkehrt man eng und regelmäßig miteinander, aber irgendwie klappte es bislang nicht mit einer Visite.
Dabei konnten die schweizerischen Kollegen um Geschäftsführer Max Koller verspätet Glückwünsche und Gratulationen entgegennehmen. Sie hatten Ende des vergangenen Jahres das zehnjährige Bestehen der CONVIA Bau AG feiern können. Und obwohl man sich bislang nur selten sah – STORZ und CONVIA sind eng miteinander verknüpft.
Etwa wenn es um Baustoffe geht wie den Jurakalk, den man in Neuhausen ob Eck gewinnt. Oder wenn es sich um Asphalte handelt, wie sie in der Mischanlage in Welschingen hergestellt werden. Allein von hier beziehen die Kollegen in der Schweiz 50.000 to pro Jahr.
Weitere Schnittstellen existieren im Bereich der Baugeräte und Logistik sowie beim Qualitätsmanagement im Tuttlinger Labor.
All dies einmal aus der Nähe zu sehen und die zuständigen Kollegen persönlich zu treffen, hatten sich die CONVIA-Mitarbeiter auf den Weg gemacht. Susanne Gräfin Kesselstatt begrüßte die Gäste im Namen der Geschäftsleitung in Tuttlingen. Hier in der Zentrale konnten sie gleich die Logistik-Abteilung, das Labor und die Werkstatt mit den dort tätigen deutschen Kollegen kennenlernen.
Natürlich durfte auch die Tuttlinger Asphaltmischanlage nicht fehlen. Ein Besuch bei ihrem Pendant in Welschingen schloss die Besichtigungstour des Tages dann ab, nachdem man zuvor noch im Schotterwerk in Neuhausen vorbeigeschaut hatte und sich dort Abbau und Produktion sowie die Rekultivierungsmaßnahmen erklären ließ. Dabei nutzten einige der schweizerischen Kollegen die Gelegenheit auch einmal, ihre „Baggerkünste" mit dem 90 Tonnen Bagger zu versuchen.
Insgesamt ein Arbeitsbesuch, der es fachlich in sich hatte. Der nächste lässt bestimmt nicht mehr Jahre auf sich warten. Es ist ja bekanntlich nur ein Katzensprung vom Thurgau auf die deutsche Seite…

STORZ
Wir bauen für Sie

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! Oder per WhatsApp an 0171-8351839. Sie finden bestimmt ihren Weg auf einen unserer Medienkanäle!

Folgen Sie uns, folgen Sie Ihrem Unternehmen!

STORZ.Verkehrswegebau **storz_verkehrswegebau**

ERINNERUNG

EINLADUNG

Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
wir laden Sie herzlich zu unserem traditionellen Sommerfest ein.

Freitag **05. Juli 2019** · ab **17.00 Uhr**
in der Werkstatt und auf dem Bauhof.

Verbringen Sie mit uns und Ihren Kolleginnen und Kollegen
ein paar gemütliche Stunden mit kulinarischen Genüssen.
Für die musikalische Unterhaltung
sorgt DJ Wayne (Resident DJ @ Kraftwerk Rottweil).
Es darf also gerne auch getanzt werden!

Wir freuen uns auf Ihr Kommen.

Herausgeber: Geschäftsführung der J. Friedrich Storz GmbH & Co. KG
V.i.S.d.P.: Susanne Gräfin Kesselstatt · Ludwigstaler Str. 42 · 78532 Tuttlingen
Tel. 07461/176 -0 · www.storz-tuttlingen.de

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