Ausgabe 63 · 08/2021

Newsletter

STORZ
Wir bauen für Sie

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

Erschließungsgebiet Tuttlingen Thiergarten-West

Liebe Leserinnen und Leser,
wir haben „Halbzeit" in unserem Geschäftsjahr und trotz der ungünstigen Wetterbedingungen, des langen Winters und der enormen Schlechtwetterperioden konnten wir unsere geplante Leistung bis dato erreichen. Auch hatten wir eine gute Auftragsstruktur mit schönen Asphaltbaustellen. In Baden-Württemberg liegen die Auftragseingänge in den ersten fünf Monaten im Straßenbau mit mehr als 12 % weiter deutlich unter dem Vorjahresniveau. Das bestätigt unsere Sorge, dass die Kommunen infolge der Einnahmeausfälle durch die Pandemie bei ihren Investitionen zurückhaltend sind. Auch läuft der Transformationsprozess der Auftragsverwaltung bei den Autobahnen von den Ländern zum Bund weiterhin schleppend. Bund und Länder sind hier gemeinsam gefordert, die vorgesehenen Investitionsmittel auf die Straßen zu bringen.
Nach vielen Monaten des Verzichts und der Abstandsgebote kommt doch langsam das „normale" Leben wieder zurück. Gespräche, die nicht nur in kleinen digitalen Kästchen stattfinden, sind wieder möglich und bringen tatsächlich ein Gefühl der Beinahe-Normalität. Die Inzidenzen sind stark gesunken und das kulturelle sowie gesellschaftliche Leben ist im Restartmodus. So konnten wir dank der Lockerungen Ende Juli unsere traditionelle Jubilarfeier, die 2020 coronabedingt ausfallen musste, nachholen und unsere langjährigen Mitarbeiter mit 25, 40 und sogar 45jähriger Betriebszugehörigkeit mit einer offiziellen Feier würdigen.
Dank der frühen Auftragsvergaben der einzelnen Gewerke unseres Büroneubaus in Inzigkofen liegen wir mit der Fertigstellung im Zeitplan, so dass die Mitarbeiter der Niederlassung Sigmaringen im Oktober ihr neues Domizil beziehen können.
Eine qualitativ hochwertige, leistungs- und funktionsfähige Infrastruktur bleibt auch in Zukunft zentrale Grundlage für eine funktionierende Volkswirtschaft. Die Herausforderungen für unsere Infrastruktur werden in den nächsten Jahren enorm sein. Die Verkehrswege müssen nicht mehr nur das stetig wachsende Verkehrsaufkommen meistern, sondern auch klimagerecht werden und die Mobilitätswende sicherstellen. STORZ wird weiterhin an neuen Techniken, Materialien und vor allem an der Digitalisierung sowie am nachhaltigen Bau und Ausbau unserer Straßeninfrastruktur mitwirken.
Wie dieser Beitrag aussieht, erfahren Sie mit einem interessanten Ausschnitt an Bauprojekten, informativen Berichten und Reportagen zu den diesjährigen STORZ-Aktivitäten.
Wir wünschen Ihnen viel Freude bei der Lektüre, erholsame Sommerferien und bleiben Sie gesund.

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

TOP JOB
Top-Arbeitgeber 2019

HIGHLIGHTS

+ **Wohnquartier TUT-Thiergarten:** Erschlossen aus einer Hand Seite 2
+ **B311/B14 Liptingen–Neuhausen o. E.:** Präzisionseinbau mit gr. Aufgebot Seite 16
+ **Uhus in STORZ-Steinbrüchen:** Refugien für gefiederte Familien Seite 29
+ **Freiburg Stühlingerbrücke:** Sanierung in zentraler Innenstadtlage Seite 30

Wohnquartier Tuttlingen-Thiergarten West:

Erste Adresse – erschlossen aus einer Hand

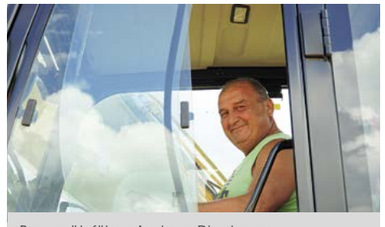
„Thiergarten" – in Berlin hat dieser Name Klang und man unterstellt dem dort Ansässigen eine gute Adresse. „Thiergarten" – ebenfalls in Tuttlingen lässt dieser Name aufhorchen, wenngleich mit zusätzlichem „h" geschrieben. Auch in der Donaustadt ist eine Adresse hier begehrt, mit Blick auf Rußberg und Leutenberg. Nach einem bereits länger fertiggestellten ersten Abschnitt in diesem Neubaugebiet erschließt STORZ derzeit in mehreren Bauabschnitten den Bereich Thiergarten West. Hier sollen später einmal rund 800 Menschen leben.

„Dieses Quartier wertet Tuttlingen weiter auf", sagt STORZ-Oberbauleiter Frank Gehrke. „Immerhin gibt es auch hier einen erheblichen Bedarf an Wohnungen und ein großes Interesse am Bau von Eigenheimen." Polier Lothar Guduscheit stimmt ihm zu: „Thiergarten West ist schon eine sehr große Erschließung, die fast 100 Bauplätze umfasst. Es wird hier eine Mischung geben zwischen Einfamilienhäusern und Mehrfamilienhäusern, wobei der Schwerpunkt auf dem Geschoßwohnungsbau liegt. Ein Teil dieser Wohnungen soll auch gefördert werden."

Tuttlingens neues Quartier Thiergarten West – eine erste Adresse mit Blick ins Grüne.

Bild: Dominik Baur

Facharbeiter Omar Manjang



Baugeräteführer Andreas Dirschauer

Rund 3 km Regen- und Schmutzwasserkanäle werden hier verlegt.

Auf jeden Fall soll dieses neue Quartier Bausubstanz und Infrastruktur von hoher Qualität bekommen. Im Auftrag von RBS wave, einem Tochterunternehmen von EnBW, erschließen es die Storzianer seit Anfang Juni. Bis Ende 2022 sollen die Arbeiten dauern. Die Gebäude im Bereich Thiergarten West werden mit 1,5 km Trassenlänge ans Nahwärmenetz angeschlossen. Rund 3 km Kanäle - getrennt nach Schmutz- und nach Regenwasser - werden hier verlegt, außerdem 1,5 km Wasser- und Medienleitungen sowie 3,5 km Stromleitungen. Verbunden wird die Neubebauung durch ein ringförmiges Straßensystem, welches mittig von der Balinger Straße durchquert wird. Geplant ist der Bau von 1,8 km Stadtstraßen, welche auch von STORZ realisiert werden. Ein Auftrag von rund 4 Mio. Euro.

Baugeräteführer Jürgen Biswurm

An der Balinger Straße - quasi als Mittelpunkt des Neubaubereiches - soll auch der neue Quartierplatz entstehen. Der werde ausgesprochen hochwertig ausgestattet, erläutert Gehrke. Auf den Plänen entdeckt man Staudenbeete, Fahrradbügelparker, eine Möblierung aus hochwertigen Hölzern und sogar eine Boulefläche. Hinzu kommen Ladestationen für Elektroautos.

Diese Quartiererschließung hat es in sich. Vier Bagger sind derzeit im Einsatz mit den Maschinisten Andreas Dirschauer, Jürgen Biswurm, Norbert Vochazer und Tobias Riedle. Vier Facharbeiter (Marco Olywa, Omar Manjang, Mile Vranic, Jürgen Diegel) und ein Azubi (Steven Preuss) kommen hinzu. 600er-Stahlbetonrohre stapeln sich über das Gelände verteilt, ebenfalls blaue Kunststoffrohre für Regenwasser und orangefarbene für Schmutzwasser. Die Storzianer heben fleißig Gräben aus und bauen die neue Kanalisation ein; GPS und Kanallaser bieten dabei inzwischen unverzichtbare Hilfen. „In diesen Zeiten des Klimawandels und der Wetterkapriolen darf man das Regenwasservolumen nicht unterschätzen", sagt Oberbauleiter Gehrke. Deshalb habe man vor Jahren im Abschnitt Thiergarten I auch schon ein Rückhaltebecken für den gesamten Neubaubereich eingebaut. Wie zur Bestätigung baut sich in diesen Momenten eine dunkelgraue Wolke am Himmel auf.

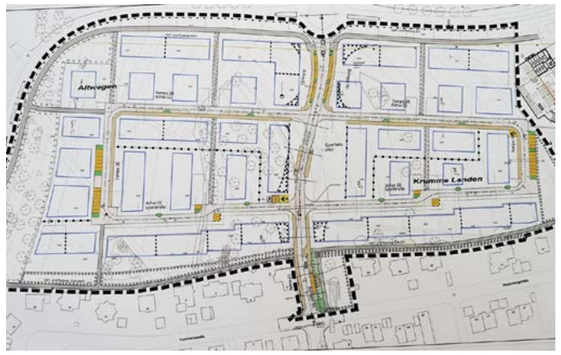
Auch am Graf-von-Stauffenberg-Platz arbeiten Storzianer mit großem Gerät. Seinen 28-to-Bagger muss Baugeräteführer Jürgen Biswurm jedoch auch für knifflige Arbeiten einsetzen; in einem Wirrwarr von Leitungen und Kabeln soll noch ein weiterer Schacht gesetzt werden. Facharbeiter Omar Manjang erledigt die Details im Graben. Später wird man von diesen Feinarbeiten im Untergrund natürlich nichts mehr sehen. Auch dieser Platz soll mit einer hochwertigen Ausstattung zum weiteren Schmuckstück des Quartiers werden – realisiert von SCHÖPPLER.

Thiergarten West ist bald eine erste Adresse – in weiten Teilen erschlossen aus einer Hand.

Oberbauleiter Frank Gehrke (l.) und Polier Lothar Guduscheit.

Wohnen mit Blick auf den Leutenberg.

Teamarbeit: Kanalbau ist eine Mannschaftsleistung.



Facharbeiter Marco Olywa

Steven Preuss, Geselle Baugeräteführer

Feinarbeiten mit großem Gerät.

Vorfreude auf ihr neues Zuhause ist einem jungen Paar anzusehen, welches die Erschließungsarbeiten in Thiergarten West interessiert beobachtet. „Da vorne wird unser Haus stehen", sagt Dominik Baur. Er und seine Frau Sonja erwarten bald ein Töchterchen, und so gesehen können sie sich angesichts der geplanten Stadtvilla mit Garten doppelt freuen.
Freude, die der Bankfachmann übrigens gerne teilt: Er habe seinen Bauplatz und das gesamte Gebiet mit einer Drohne aufgenommen. Ob man denn an einem Bild interessiert sei? Aber sicher! Danke sehr, Familie Baur!

„Da hinten soll unser Haus stehen!" – Familie Baur will in Thiergarten West eine Stadtvilla erreichten.

Doppelte Freude – bald wird man zu dritt sein.

B27 bei Donaueschingen:

Brückenbauen an der jungen Donau

BW3 – das „Schlüsselbauwerk". Die unfallträchtige Zufahrt zur B27 in Allmendshofen wird zu einem eleganten Zubringer umgestaltet.

Die Bundesstraße 27 durchquert die Baar von Nord nach Süd wie eine Hauptschlagader. Viele tausend PKW und LKW fahren täglich über ihre seit langem vierspurigen Bereiche, etwa zwischen dem Flugplatz Donaueschingen und Villingen, aber dann mussten sie sich bislang über die zweispurigen Streckenteile in Richtung Blumberg bis zum Kreuz B27 / B31 quälen. Das führte in der Vergangenheit immer wieder zu manchmal schweren Unfällen. Damit dies ein Ende hat, und um dem wachsenden Verkehrsaufkommen gerecht zu werden, wurde und wird der Abschnitt zwischen Donaueschingen-Nord und Hüfingen zweibahnig auf vier Spuren ausgebaut. Auch weiter im Süden, bei Hüfingen-Behla, wurde ein neues Teilstück der B27 als Ortsumfahrung geschaffen. An diesen Baumaßnahmen hat STORZ einen großen Anteil.
Vor allem aber zeichnete STORZ zusammen mit seinem ARGE-Partner STEIDLE verantwortlich für acht Brücken. Die Bauleitung all dieser Projekte lag bei Oberbauleiter Tobias Barthelmeß. Er zieht Bilanz.

„Über sieben Brücken musst Du gehen, singt Peter Maffay, aber bei uns sind's eben acht, und über die sollte man besser fahren" lacht der Bauingenieur. „Fünf Jahre hat es gedauert, bis alle diese Baumaßnahmen jetzt weitestgehend abgeschlossen sind. Aber es hat sich gelohnt, denn diese unfallträchtige Strecke ist heute nicht mehr wiederzuerkennen."

Eleganter Zubringer

Vor allem kam es immer wieder zu schweren Kollisionen an der früheren Zufahrt Allmendshofen auf die B27. „Für das Regierungspräsidium lag der Schlüssel zur Entschärfung des gesamten Streckenabschnitts in der grundlegenden Umgestaltung dieses Bereichs", erklärt Barthelmeß. „Die Arbeiten hier begannen 2016."
Wie bei den später realisierten Bauwerken auch war ARGE-Partner STEIDLE für den Ingenieurbau zuständig und STORZ für den Erd- und Straßenbau. Letzterer bedeutete allein 8.000 m² Fahrbahnen. „Diese ARGE hat sich als Erfolgsteam herausgestellt", resümiert Barthelmeß. „Nicht zuletzt deshalb, weil der Auftraggeber beiden Unternehmen die Freiheit einräumte, ihre Gewerke selbstständig zu bearbeiten. Das ist nicht selbstverständlich, klappte bei uns aber partnerschaftlich hervorragend."
Heute streckt sich elegant ein Brückenbauwerk über die Bundesstraße, über welches sich die Fahrzeuge problemlos in den Verkehr einfädeln können, der unter ihm bald vierspurig fließen wird. Die 50.000 m³ Dammschüttmaterial, die hier eingebaut wurden,

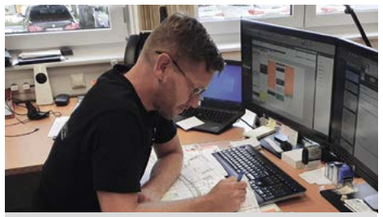
fallen nicht mehr auf. Dafür sorgen schon die Begrünung und nicht zuletzt die 70 Bäume, die hier gepflanzt wurden.

Auf der Suche nach der Bombe

Wenige hundert Meter weiter südlich trifft man auf ein weiteres Bauwerk, welches die ARGE-Partner STEIDLE und STORZ realisiert haben: BW1a. Autofahrer werden diese Überführung über einen Wirtschaftsweg kaum wahrnehmen, wenn sie auf der B27 an Hüfingen vorbeifahren. Und sie werden auch nicht bemerken, dass es sich eigentlich um zwei Brücken handelt, die nebeneinanderstehen und über die jeweils zwei Spuren der Bundesstraße führen. BW1a ist das neuere Bauwerk.

Mit ihm verbindet sich eine ganz eigene Geschichte aus kriegerischer Vergangenheit. „Ein historisches Luftbild der Amerikaner hat uns darauf gebracht, dass hier möglicherweise Blindgänger liegen könnten", erklärt Barthelmeß. „Genau hier gab es nämlich eine Flak-Stellung, welche einen Feldflugplatz der Deutschen ein paar hundert Meter weiter östlich schützen sollte." Deshalb wurde vor Beginn der Erdarbeiten und dem Setzen der Spundwände zuerst einmal eine Spezialfirma hinzugezogen, die den Bereich mit einem Bohrgerät systematisch untersuchte. Barthelmeß: „Wir bauten für die Zukunft, mussten aber erst die Vergangenheit entdecken… Gott sei Dank wurden keinerlei Blindgänger gefunden."

BW1a – Anlage der Fundamente. Man hatte keine Bombe gefunden.



Oberbauleiter Tobias Barthelmeß – er zeichnete für den Brückenbau an der B27 verantwortlich.

BW1a – über jede der beiden Brücken verlaufen zwei Fahrbahnen.

Schlanke Schönheit am Wegesrand

Schönheit liegt bekanntlich im Auge des Betrachters, aber wenn es um einen „Concours de beauté" ginge, würde BW9 ganz weit vorne mitspielen. Dabei liegt diese schlanke Schönheit eigentlich am Wegesrand. „Ja, das Bauwerk 9 führt gar nicht über die B27, sondern über die B31, entstand aber im Zuge der ganzen Baumaßnahmen an der Nord-Süd-Strecke", erklärt Barthelmeß augenzwinkernd. „Auch hier hat das Team STORZ und STEIDLE sehr gut zusammengearbeitet."

BW9 – Die schöne im Bau (l.) … – und fertiggestellt (r.)

BW9 ist eine sogenannte „integrale Rahmenbrücke" aus Stahl. Fahrbahn und Kappen wurden aus Ortbeton auf Stahlträgern hergestellt. Mit ihrer Gesamtlänge von 30 m zählt sie vielleicht nicht zu den technischen Highlights. Zumal über sie lediglich ein simpler Wirtschaftsweg führt. Aber BW9 hat eben etwas, was manch anderer Brücke fehlt: sie ist ganz einfach schön.

Die technische Herausforderung

Als technisch große Herausforderung erwies sich Barthelmeß zufolge die Neugestaltung der Überführung über die Donau. „Eigentlich", so erläutert der Oberbauleiter, "handelt es sich hier um zwei Brückenbauwerke, welche in unmittelbarer Nähe des Zusammenflusses von Brigach und Breg nacheinander entstehen werden." Zunächst ist BW8 neben der bestehenden alten Brücke errichtet worden - eine fast hundert Meter lange dreifeldrige Spannbetonkonstruktion über die Donau. Nach Fertigstellung des vierspurigen Ausbaus der B27 wird die Bestandsbrücke abgebrochen und neu gebaut. Dies steht aber noch für die Zukunft an.

Drei kleinere Bauwerke

Drei kleinere Bauwerke, welche von den Verkehrsteilnehmern auf der B27 wohl kaum bemerkt werden, komplettieren die Sammlung an neuen Überführungen auf diesem Streckenabschnitt. Es sind die Bauwerke 5, 6 und 7. Bei den ersten beiden handelt es sich um Durchlassbauwerke; das eine ermöglicht die Querung des Riedgrabens unter der Bundesstraße, das andere die des Gutterquellgrabens. In beiden Fällen wurde durch den Ausbau eine Verlängerung bestehender Bauwerke nötig.

BW7 hingegen ergänzt eine bestehende Brücke, unter welcher die Zufahrt zur Kläranlage führt. Wie im Falle des BW1a bei Hüfingen wurde hier ein zweites Bauwerk dem bestehenden hinzugefügt. Über beide verlaufen jeweils zwei Spuren der ausgebauten Bundestraße. Barthelmeß: „Bei all diesen Bauwerken haben STORZ und STEIDLE mit wechselnden Verantwortlichkeiten sehr gut kooperiert."

BW3 im Jahre 2017 – die Fahrbahn wird angelegt. Insgesamt 8.000 m².

Brückenbau bei Behla

An zwei weiteren Brückenbauwerken im Zusammenhang mit der B27 war STORZ beteiligt. Wenige Kilometer südlich der Kreuzung von B27 und B31 liegt der Hüfinger Ortsteil Behla. Hier hatte man sich schon seit Jahrzehnten eine Ortsumfahrung gewünscht, die im Jahre 2019 dann auch endlich fertiggestellt wurde. STORZ hat zusammen mit STEIDLE zwei Brücken realisiert, welche die Bundesstraße überqueren. Dabei war STORZ zuständig für die Erdarbeiten, die Baugruben inkl. Entwässerungseinrichtungen, die örtlichen Umleitungen und die neuen Fahrbahnanschlüsse. Insgesamt eine Maßnahme im Umfang von 1,5 Millionen Euro. Oberbauleiter Barthelmeß, der auch dieses Projekt bei Behla verantwortete: „Es ist ein schönes Gefühl, wenn man zusammen mit den Kolleginnen und Kollegen nach jahrelanger Arbeit diese zahlreichen und wichtigen Bauwerke an der B27 sieht. Sie tragen wesentlich zum Wohlbefinden der Bevölkerung, vor allem aber zur Verkehrssicherheit auf dieser viel befahrenen Bundesstraße bei. Eine kleine Ära geht zu Ende und es gilt allen Beteiligten - ob Auftraggeber, Argepartner, Baustellenteams oder Nachunternehmer - ein großes Dankeschön. Wir freuen uns schon auf neue Herausforderungen."

BW3 heute – bald verläuft die B27 vierspurig unter der Brücke.

BW8 – Die Brücke über die junge Donau - eine dreifeldrige Spannbetonkonstruktion.

Ortsumfahrung Behla: Zwei Brücken realisierten STORZ und STEIDLE in diesem Bereich der B27.

BW5 – Der Durchlass Riedgraben gehört zu den kleineren Bauwerken an der B27.

Beide Bauwerke über die Bundestraße zeichnen sich durch ihre Eleganz aus.

BW3 – elegant, kreuzungsfrei, verkehrssicher.

BW7 – Durch dieses Bauwerk führt der Weg zur Donaueschinger Kläranlage.

Einweihung 2018 in Behla: Tobias Barthelmeß, Georg Graf Kesselstatt, Manfred Wagner (v.l.).

Sanierung des Gespinstmarktes:

Operation am historischen Herzen Ravensburgs

Der umgestaltete Gespinstmarkt in Ravensburg – bald ein Schmuckstück im Herzen der Stadt.

Sehr viel Phantasie braucht man nicht, um sich vorzustellen, wie hier vor hunderten von Jahren buntes Markttreiben herrschte. Im Herzen der Ravensburger Altstadt muss es auf dem Gespinstmarkt ziemlich geschäftig zugegangen sein. Mitten durch die heute wie damals eng bebaute Zone zieht sich der Flappach oder Stadtbach. Dieser fließt schon seit langer Zeit verdolt und unterirdisch durch das Zentrum, wird aber jetzt zum Teil wieder freigelegt. Ihn will man zum wichtigen Element des neu gestalteten, modernen Gespinstmarktes aufwerten. Hier entsteht also ein neues-altes Schmuckstück der Stadt. Genau die richtige Aufgabe für die Experten von SCHÖPPLER.

SCHÖPPLER-Bauleiter Oliver Sigg (l.) und Polier Simon Fröhlich führen über die Baustelle.

„Was wir hier machen, kommt einer Operation am historischen Herzen Ravensburgs gleich", sagt SCHÖPPLER-Bauleiter Oliver Sigg. Zusammen mit Polier Simon Fröhlich führt er über diese Baustelle, deren besonderer Charakter sich leicht erspüren lässt. Eng aneinandergeschmiegt blicken unzählige Fenster auf Bürger, Besucher und Bauleute, streng erhebt sich die Brotlaube über ihren zwei monumentalen Bögen, so manche Gebäude krönen sich mit Stufengiebeln. Hier wurde seit vielen hundert Jahren Geschichte geschrieben – für Ravensburg und die Region. Und das sollen die Menschen künftig auch wieder sehen. Bis vor wenigen Monaten war der Gespinstmarkt noch vollgestopft mit parkenden Autos, welche sich durch die schmalen Straßen und Gassen bis hierhin gequält hatten. Entsprechend gering war die Aufenthaltsqualität für Bummler. Künftig soll sich dies ändern. Dieser historische Marktplatz ist nunmehr tabu für den allgemeinen PKW-Verkehr. Er wird Fußgängern und Radfahrern vorbehalten sein. Darüber hinaus blicken die Gestalter gerne in die Vergangenheit zurück und legen den alten Stadtbach offen – wenngleich auch nur symbolisch.

„Das wird spektakulär", freut sich Bauleiter Sigg. „Wir bauen auf der Hälfte des Platzes einen freien Bachlauf aus vielen Betonelementen, von denen jedes über 6 to wiegt. Das Wasser kann so mäandern, sorgt für eine angenehme Atmosphäre, lädt die Menschen zum Verweilen ein. So etwas hat es hier noch nicht gegeben." Parallel zu diesen „Wasserspielen" werde der verrohrte Bachlauf allerdings weiterexistieren und genutzt, erläutert Sigg. Eine Rinne zieht sich durch den restlichen Teil des Marktplatzes und erinnert an den Flappach, der verdolt unter ihr in Richtung Schussen fließt.

„Wir bauen hier für die Zukunft und entdecken dabei die Geschichte", erzählt Simon Fröhlich. Kürzlich hätten sie einen historischen Gewölbekeller teilweise zurückbauen müssen, um Platz zu schaffen für Anschlussleitungen. „Dabei entdeckten wir noch die alten Bänke aus Kriegszeiten. Dieser Keller wurde nämlich als Luftschutzraum genutzt. Damit man ihn künftig besichtigen kann, hat er jetzt einen Fluchtschacht bekommen, der sich im Notfall auf Knopfdruck öffnen lässt. Fast so wie in den James-Bond-Filmen!" lacht der Polier.

Baugeräteführer Alexander Kuschewski

Was sich einfach und elegant anhört, ist aufwändige Detailarbeit. Kanäle hat man hier nicht mehr legen müssen; dies war vorher schon geschehen. Aber neue Wasserversorgungen, Nahwärmeleitungen sowie Medienkabel werden über den Platz verlegt und dann individuell an die einzelnen Gebäude angeschlossen. Baugeräteführer Alexander Kuschewski und sein Kollege Giuseppe Tavella können ein Lied davon singen. „Eine schöne Baustelle", sagt Kuschewski, „aber eben mittelalterlich eng. Gut, dass es auch kleinere Bagger gibt!" Mario Tavella (Facharbeiter), Christian Reinhold, Paul Frick (Gartenbau-Azubis) und Karimi Mohammad komplettieren diese SCHÖPPLER-Kolonne.

Während sie sich auf Tiefbauarbeiten konzentrieren, legen ihre Kollegen von Kalludra-Bau aus Rosenfeld in anderen Bereichen bereits das Pflaster. Sie bauen im Flechtverbund Granitsteine verschiedener Größen ein. Die Flächen werden jeweils unterbrochen durch Hochbeete mit Sitzgelegenheiten; hier soll später auch der ein oder andere Baum wachsen.

„Ravensburgs neugestalteter Gespinstmarkt wird auch weiterhin als Wochenmarkt genutzt" sagt Oliver Sigg. „Aber die Marktteilnehmer werden sich bald freuen können über versenkbare Poller mit Steckdosen. Aus denen können sie dann ganz komfortabel ihren Strom beziehen."

Und so erwacht bald wieder buntes Markttreiben auf dem historischen Gespinstmarkt - wie vor hunderten von Jahren, nur eben deutlich moderner.

Facharbeiter Mario Tavella (r.) und Geselle Facharbeiter Paul Frick

Ein Projekt in BILDERN

Sanierung Gespinstmarkt

B33neu Tunnel Waldsiedlung:

Straßenbau mit nachhaltiger Note

„So langsam wird`s!" STORZ-Polier Kai Penkwitz, zuständig für diese Großbaustelle vor den Toren der Bodenseestadt Konstanz, ist nicht der Mann vieler Worte und auch ein Lächeln braucht seine Zeit bei ihm, aber hier sieht man ihm die Zufriedenheit deutlich an: Im Frühjahr wurden endlich die Asphalt-Schichten im Inneren des Tunnels Waldsiedlung sowie an den Zufahrten eingebaut. Jetzt nimmt der Bau der B33neu in diesem Teil des Multi-Millionenprojektes endgültige Formen an. Das Besondere: Im Inneren des Bauwerks wurde die Frostschutzschicht mit Recyclingmaterial ausgeführt. Straßenbau mit nachhaltiger Note also.

„Hier bot sich der Einbau von RC-Material ganz einfach an!" Auch STORZ-Bauleiter Patrick Jait zeigt sich zufrieden. „Dies war übrigens ein Sondervorschlag seitens der ARGE. Hier haben wir es mit einer geschlossenen Wanne zu tun, in die kein Fremdwasser eindringt."

Mit ARGE meint Jait die Kooperation zwischen Baresel, das für den Ingenieurbau verantwortlich zeichnet, Schleith und STORZ. Das Tuttlinger Unternehmen ist für den Erdbau und den Straßenbau zuständig. Die Frostschutzschicht messe zwischen 50 cm und 1 m, erläutert der Bauingenieur. Auf sie hätten die Asphaltbauer anschließend die Trag- und Binderschicht aufgebracht. Jait: „Da das Material im Tunnel jeweils von allen Seiten von einer Betonplatte umgeben und von oben durch eine Asphaltschicht abgedichtet ist, konnte hier sogar ein belastetes RC-Material (Z1.1) ohne Gefährdung für die Umwelt eingebaut werden."

Zehn Arbeitstage hat der Einbau im Frühjahr gedauert. 12.000 t Asphalt wurden auf einer Fläche von 17.000 m² verbaut; das Material wurde in zwei Mischanlagen produziert. Jait: „Im Tunnel haben wir 30 cm Asphalt eingebaut, und zwar mit einem Fertiger und einem Beschicker in der Breite von je einer Tunnelröhre, also von zwei Fahrspuren oder 7,50 m. Dabei wurde immer eine Lage auf der Gesamtlänge ununterbrochen eingebaut."

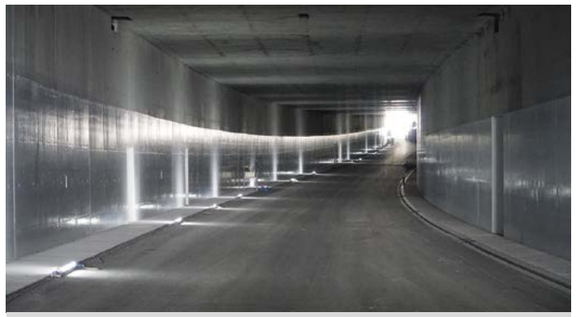
Das Trogbauwerk mit Blick nach Osten, also in Richtung Konstanz.

Im Inneren des Tunnels: eine Frostschutzschicht mit Recyclingmaterial.

Der Tunnel stellte zudem besondere Einbaubedingungen. So musste das Material vor dem Tunnelportal von regulären Sattelzügen auf spezielle Abschiebe-Fahrzeuge umgeladen werden, da die regulären durch die beschränkte Höhe im Tunnel nicht hätten abkippen können. Weiterhin mussten zum Schutz des Personals Abgase und Dämpfe von Asphalt und Gerät durch eine Belüftungsanlage abgeführt werden. Außerdem wurde Niedertemperatur-Asphalt, welcher weniger Dämpfe abgibt, verwendet. Im Tunnel werde die Fahrbahndecke mit Aufhellungsgestein (5/8 Granit Luxivit) versehen, um die Lichtverhältnisse für die Autofahrer zu verbessern, erläutert Jait.

Außerhalb des Tunnels und des Trogs wurde unterhalb der konventionellen Asphaltschichten eine Asphaltfundamentationsschicht eingebaut, die für zusätzliche Stabilität sorgt. Das Besondere an dieser Asphaltfundamentationsschicht ist der hohe Anteil an Recycling-Asphalt im Mischgut.

Polier Kai Penkwitz schätzt, dass man trotz der verhältnismäßig langen Winterpause und des anhaltenden Regenwetters die vorgesehene Bauzeit halten werde. Im Frühjahr 2022 soll hier am Tunnel Waldsiedlung nach fast drei Jahren des Baus alles fertig sein.



Es wurden Asphaltschichten mit einer Stärke von insgesamt 30 cm eingebaut.

STORZ-Polier Kai Penkwitz

Derzeit wird der Tunnel mit erheblichen Bodenmassen überschüttet.

Der Trog mit Blick nach Westen, wo bald der nächste Tunnel entstehen soll.

Der Tunnel Waldsiedlung soll im kommenden Frühjahr fertiggestellt sein.

Hechingen-Nasswasen:

Erdbewegungen zu Füßen der Hohenzollernburg

Das Gewerbegebiet Hechingen-Nasswasen im Hintergrund bekommt eine neue Anbindung. Dazu gehört ein großer vierarmiger Kreisel.

Es war ein angenehmer Termin, als sich Mitte Juni die Spitzen des Regierungspräsidiums Tübingen, des Zollernalbkreises und der Stadt Hechingen zusammen mit führenden Bauleuten aus der STORZ-Niederlassung Sigmaringen in Sichtweite der Hohenzollernburg zum Spatenstich trafen, um eine neue Anbindung an das Gewerbegebiet Nasswasen zünftig in Angriff zu nehmen. Die Sonne schien und die drei Auftraggeber des 1,7 Millionen Euro Projektes – Bund, Land und Stadt - freuten sich sichtlich auf eine neue verkehrssichere und leistungsfähige Zufahrt zu diesem Bereich.

Eine gute Woche später machte das Gewann Nasswasen seinem Namen alle Ehre. In der Nacht zuvor hatte es erhebliche Regenfälle gegeben, wenngleich man vom Unwetter gerade noch verschont geblieben war. Überall aufgeweichter Boden und Schlamm. Trotzdem zeigten sich Bauleiter Eugen Heinzelmann und Polier Sven Würzinger guter Laune, als sie den Journalisten auf ihrer Baustelle begrüßten. Hier unternehmen sie zurzeit erhebliche Erdbewegungen.

„Wir bauen einen großen vierarmigen Kreisverkehr von 40 m Außendurchmesser, welcher das bestehende Gewerbegebiet Nasswasen mit der B 27, der B 32, der L410 und der Gemeindeverbindungsstraße Hechingen – Bodelshausen elegant verbinden wird", erläutert Bauleiter Heinzelmann. „Immerhin errichtet eine große Spedition hier ihr neues Logistikzentrum und weitere wichtige Unternehmen wollen sich ansiedeln oder sind hier vertreten. Später soll noch ein großes Neubaugebiet hinzukommen. Insofern ist diese Straßenbaumaßnahme für die Stadtentwicklung Hechingens ausgesprochen wichtig."

„Wir haben hier drei Bagger im Einsatz und werden rund 10.000 Kubikmeter Boden bewegen", ergänzt Polier Sven Würzinger. „Wir treffen in diesem Bereich allerdings auf Böden, die untersucht und beprobt werden müssen. Hier gibt es große Vorkommen an Ölschiefer, und der könnte belastet sein." Das Material werde zunächst einmal zwischengelagert, sofern es nicht sofort deponiert werden müsse. „Für spätere Aufschüttungen brauchen wir ja noch einige Massen."

In einem der Bagger sitzt Alexander Würzinger, Vater des jungen Poliers. Erst im Frühjahr kamen sie gemeinsam zu STORZ. „Gewissermaßen ist dies eine Familienbaustelle", lacht der Sohn. Nicht die erste, denn seit sechs Jahren arbeiten die beiden zusammen. „Das klappt gut", stimmt ihm der Vater zu.

Spatenstich bei Kaiserwetter – mit dabei Hechingens Bürgermeister Philipp Hahn (2.v.l.), Tübingens Regierungspräsident Klaus Tappeser (Mitte), Landrat Günther-Martin Pauli (2.v.r.), STORZ-Niederlassungsleiter Sigmaringen Jochen Barany (4.v.l.) und STORZ-Bauleiter Eugen Heinzelmann (4.v.r.).

Baubesprechung – Bauleiter Eugen Heinzelmann (l.) und Polier Sven Würzinger.

Baugeräteführer Rolf Wiedenbach

Größere Erdbewegungen in Sichtweite der Hohenzollerburg.

Die Entwässerung des ehemaligen Feuchtgebietes ist eine vordringliche Aufgabe.

Die Verdolung des Ettenbaches wurde verlängert.

„Ich baggere und er trägt die Verantwortung". Die Kollegen in den beiden anderen Großgeräten sind zu diesem Zeitpunkt Rolf Wiedenbach und Aslan Sadan.

Nicht nur Wasser von oben macht den Bauleuten gelegentlich zu schaffen. Das ehemalige Feuchtgebiet Nasswasen durchquert den Ettenbach. Diesen hatte man schon vor Jahren verdolt. Jetzt haben die Storzianer eine 20 m messende Verlängerung mit Stahlbetonrohren DN 2000 gebaut. Heinzelmann: „Die Entwässerung der künftigen Straßenoberfläche ist ein wichtiges Thema hier. Das Regenwasser des Kreisverkehrs wird über eine sogenannte Sedi-Pipe-Anlage geführt und dort gefiltert, bevor es in den Ettenbach gelangen kann. Öle und Reifenabrieb etwa lassen sich in den Spezialrohren vom Wasser trennen. Die anderen Sickerwässer werden über eine belebte Oberbodenschichte geleitet, bevor sie den Bach oder das Kanalnetz erreichen."

Bis diese Straßenbaumaßnahme Anfang November abgeschlossen ist, sind noch viele Erdmassen zu bewegen und umzuformen. Wie nannte jedoch Hechingens Bürgermeister Philipp Hahn STORZ anlässlich des Spatenstichs? „Einen verlässlichen Partner der Stadt". Wenn also das Wetter mitspielt, wird die alte Burg der Hohenzollern gegen Ende des Jahres nicht nur über den von STORZ gestalteten Obertorplatz im Herzen der Stadt wachen, sondern auch über den neuen großen Kreisel vor ihren Toren.

Vater und Sohn: Baugeräteführer Alexander Würzinger (l.), Polier Sven Würzinger.

Ein Schacht der Sedi-Pipe-Anlage zur Regenwasserbehandlung.

Die ausgebaggerten Bodenmassen müssen beprobt werden.

In den Bruchstücken finden sich zahlreiche Fossilien.

Strömungstrenner unten und oben halten Feinstoffe zurück und scheiden Leichtflüssigkeiten ab.

Bei Hechingen gibt es verbreitet Vorkommen von Ölschiefer.

GPS-Unterstützung erleichtert die Arbeit erheblich.

K6742 Geisingen- Huldstetten:

Gastfreundschaft und Fingerzeige vom Himmel

Huldstetten – die Durchgangsstraße dieses Pfronstettener Ortsteils wird saniert.

In diesem Teil der schwäbischen Alb blickt man auf eine lange, fast tausendjährige Geschichte zurück. Pfronstetten und seine beiden Ortsteile Huldstetten und Geisingen führen in ihren Wappen unter anderem einen Bischofsstab. Kein Wunder, das ehemalige Benediktiner-Kloster Zwiefalten ist nicht weit. „Ora et labora!" – „Bete und arbeite!" So lautet auch heute noch die Devise der Mönche in der Nachfolge des heiligen Benedikt von Nursia.
„Bete und arbeite!" - so könnte auch das Motto der Bauleute um STORZ-Polier Stefan Briegel lauten. Ihre Bitte würde sich jedoch auf besseres und möglichst regenarmes Wetter beziehen. Und Arbeit hat man hier genug. „Wir erneuern in beiden Ortsteilen die Durchfahrtsstraßen, verlegen neue Wasser- und Stromleitungen und bei dieser Gelegenheit auch gleich schnelles Internet", erläutert der Polier. Das Projekt steht unter der Bauleitung von Sebastian Ziegler und soll bis Ende September beendet sein.

STORZ-Polier Stefan Briegel mit GNSS-Rover

STORZ-Trucker Gerhard Wolany

Klaus Zilinski (Subunternehmen)

In beiden Ortsteilen seien die Aufgaben sehr detailreich, denn die zahlreichen Hausanschlüsse erforderten Arbeiten nach Maß, so Briegel. Die Abwasserkanäle stünden allerdings noch nicht zur Sanierung an. „Die werden später einmal mit Inlinern ausgekleidet".
Sowohl in Huldstetten als auch in Geisingen wurden die Decken der Durchfahrtsstraßen entfernt, jeweils 65 Zentimeter Unterbau ausgehoben und durch frisches Material ersetzt. „Der Kies, den wir hier ausgekoffert haben, wird übrigens an anderer Stelle weiterverwendet. Sinnvolles Recycling also."
Briegel nutzt beim Gang über seine Baustelle zwar keinen Bischofsstab, wie er in den Gemeindewappen zu sehen ist, dafür aber einen GNSS-Rover. „Wir beziehen unsere Fingerzeige insofern auch vom Himmel!" lacht er und freut sich über das GPS-Gerät. „Diese Technik vereinfacht die Arbeit vor Ort doch enorm. Zusammen mit dem System 1-2-3 ergibt das eine deutlich höhere Produktivität."
Huldstetten und Geisingen trennt etwa ein Kilometer; die Verbindungsstraße zwischen den Teilorten wird ebenfalls erneuert und komplett neu trassiert. Diese bekommt auch gleich einen Rad- und Gehweg, was die Verkehrssicherheit erhöhen soll. Der neue Radweg ist Bestandteil des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Reutlingen.
„Hier müssen wir für eine gute Entwässerung sorgen und legen deshalb Sickerleitungen", erläutert Briegel. "Hier läuft doch sehr viel Oberflächen- und Schichtwasser zusammen, das irgendwie abgeführt werden muss." Obwohl der Unterbau der Straße zum Zeitpunkt des Besuchs schon weitgehend fertiggestellt ist, brachte der Regen der Tage zuvor doch die eine oder andere Lehmlinse an die Oberfläche. Briegel: „An manchen Stellen müssen wir noch nacharbeiten, damit es später keine Risse gibt."
Auch in Geisingen hätten die Storzianer bereits zahlreiche Hausanschlüsse gelegt, erzählt der Polier. Aber hier herrsche eine besondere Gastfreundschaft: „Je nachdem, welches Gebäude wir gerade anschließen, servieren uns die Bewohner Kaffee. So etwas findet man wirklich selten. Die Leute sind richtig dankbar, wenn wir ihnen weiterhin die Zufahrt zu ihren Grundstücken ermöglichen."
Diese besondere Gastfreundschaft genießen während ihrer Mittagspause - aber auch nur während der Mittagspause - Spezialtiefbau-Facharbeiter Albert Steinhart und Baugeräteführer Michael Frank. Sie haben es sich in der Gartenlaube eines Anwohners gemütlich machen dürfen. Dies hätte dem heiligen Benedikt mit Sicherheit bestimmt auch gefallen, denn zu den Grundpfeilern seiner Lehre und des mönchischen Lebens gehört die Freundschaft gegenüber Gästen.

In Geisingen wurden bereits die Wasserleitungen erneuert.

Die Randsteine für beide Ortsteile liegen schon bereit.

Leitungsgewirr im Untergrund, nicht leicht freizulegen.

Die Verbindungsstraße zwischen Huldstetten und Geisingen bekommt einen Rad- und Gehweg.

Mittagspause in der Laube (v.l.): STORZ-Spezialtiefbau-Facharbeiter Albert Steinhart, Baugeräteführer Michael Dold (Subunternehmen).

B311 / B14 Liptingen – Neuhausen ob Eck:

Präzisionseinbau mit großem Aufgebot

Es sind zwei kleine Gemeinden, welche sie verbinden, aber es handelt sich immerhin um zwei Bundesstraßen: um die B311 und um die B14 zwischen Emmingen-Liptingen und Neuhausen ob Eck. Diese haben Storzianer zusammen mit Kollegen des ARGE-Partners Schleith zwischen Anfang April und Ende Mai auf 5,5 km Länge mit neuen Asphaltbinder- und -deckschichten versehen. Beide Bundesstraßen treffen sich am Wehstetter Kreisel, der ebenfalls eine neue Fahrbahndecke erhielt. Ein Projekt im Wert von immerhin 1,8 Mio. Euro.

„Den Kreisverkehr haben wir nicht in Asphalt angelegt, sondern in Beton", erläutert Bauleiter Frank Hofmann. „In diesem Zuge haben wir den äußeren Ring des Kreisels neu gebaut und die Inselköpfe verlängert. Die Betonfahrbahn ist mit 26 cm Stärke jetzt ausgesprochen stabil und hält mit Sicherheit die nächsten 25 Jahre. Dieser Kreisel hat immerhin eine Fläche von 1.700 m².“

Am Wehstetter Kreisel (v.l.): STORZ-Bauleiter Frank Hofmann, Polier Sven Brundisch und Projektleiter Simon Müller (RP Neubauleitung Singen).

Die beteiligten STORZ-Bauleute:
Sven Brundisch, Ralf Wagner, Marcus Wagner (Poliere), Norbert Eckhardt, Sergej Glubrecht, Josip Keilbach, Roger Richter, Mirko Ulbrich, Steffen Reisinger, David Richter, Francesco Masi, Julian Walther (Baugeräteführer), Timo Braun, Maik Wiehle, Joachim Huber, Patrick Figal, Thomas Häge, Salvatore Sclafani, Heiko Wagner, Uwe Wiehle, Jonas Kronforth, Henry Scherr, Mate Radincic (Facharbeiter), Jacques Ndjaba-Essombo, Eldin Kolic (Fachwerker).

Hofmann - das gibt er gerne zu - sei nach Abschluss dieser Arbeiten ein Stein vom Herzen gefallen: „Wir hatten wirklich Glück mit dem Wetter, das besonders bei den Betonarbeiten eine ausgesprochen große Rolle spielt." Danach habe das Material 28 Tage lang aushärten müssen.

Die rechtzeitige Fertigstellung des Kreisverkehrs sei mit Blick auf den Bauzeitenplan die große Herausforderung gewesen, sagt Hofmann. Er lobt besonders Sven Brundisch und dessen Kolonne, die vom ersten Tag an mitgewirkt und auch den ein oder anderen Samstag investiert habe, damit die Betonbauer wie geplant beginnen konnten. Hofmann: „Solche vorbereitenden Arbeiten, aber auch Erdbau sowie Nebenarbeiten während des Einbaus stehen manchmal im Schatten des Asphalteinbaus. Deshalb muss man sie und das Engagement der Kollegen auch einmal würdigen."

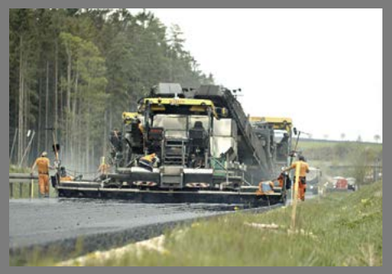
Der Asphalteinbau auf den 2,2 km der B14 zwischen der Stockacher Straße in Liptingen und dem Wehstetter Kreisel sowie auf den anschließenden 3,3 km der B311 bis hin zur L440 bei Neuhausen ob Eck habe mehrere Tage exakter Planung und harter Arbeit erfordert – mit großem technischem und logistischem Aufgebot. „Bei solch großen Baumaßnahmen ist Digitalisierung fast schon Standard" erklärt Hofmann. Die dynamische Logistiksteuerung und die Flächendeckende Verdichtungskontrolle seien deshalb hier zum Einsatz gekommen. Außerdem habe der Auftraggeber eine Kontrolle mittels Troxler-Sonde verlangt.

Über ein Dutzend Kollegen waren beim Einbau gefordert – mit den Polieren Marcus Wagner und Ralf Wagner an der Spitze. Drei Fertiger, zwei Beschicker und acht Walzen wurden eingesetzt – zeitweise lieferten über 50 Thermomulden den heißen Asphalt aus drei Mischanlagen: Tuttlingen, Welschingen und Steißlingen. Über mehrere Tage summierte sich das auf 15.000 to.

Die schweren und großen Maschinen per Tieflader an die Baustelle zu bringen, sei ein Kunststück gewesen, welches frühmorgens nur mit Verständnis und mit Hilfe der Straßenmeisterei gelungen sei, lobt Hofmann. Die besondere Herausforderung für die Trucker: Sie mussten zum Teil bis zu 3 km rückwärtsfahren, um zunächst an die Fräse und später an die Beschicker zu gelangen.

„Das war eine Straßenbaustelle, wie es sie nicht alle Tage gibt", meint der Bauleiter im Rückblick. „Ist aber alles super gelaufen! Wir sind bestens im Zeitplan geblieben. Großes Lob an das ganze Team!"

Eine Baustelle in BILDERN



Ausbildungsangebote bei STORZ:

Straßenbauer – Beruf mit Perspektive

Eine Vielzahl von Berufen lassen sich bei STORZ erlernen und ausüben. Allesamt erfordern sie Kompetenz, Können und Wissen. Ausbildungsleiter Herbert Aggeler stellt einige von ihnen vor. Diesmal beschreibt er den Beruf des Straßenbauers am Beispiel des jungen Kollegen Iven Samuel Grau.

Es ist eine ausgesprochen anspruchsvolle Baustelle, auf der Iven Samuel Grau seit einigen Monaten im Einsatz ist. Zusammen mit den Kollegen der Kolonne von Polier Gerhard Kienzle sorgt er in Tuttlingen für die Netzerneuerung in der Südstadt. Große Entwässerungsleitungen werden hier auch in grabenloser Bauweise eingebaut – eine Besonderheit. Derzeit versetzt man Randeinfassungen im Bereich des Autohauses Graf Hardenberg und bereitet die Angleichung der Hofflächen für deren Einbau vor.

Iven erlernt im ersten Lehrjahr den Beruf des Straßenbauers. Der 17jährige aus Wurmlingen kombiniert diese Ausbildung mit einem Berufskollegiat, das heißt er erwirbt innerhalb von drei Jahren ebenfalls die Fachhochschulreife. „Dafür muss man schon etwas härter arbeiten und zusätzliche Fächer in der Schule belegen", sagt er, aber die Aussichten mit Fachabitur seien ausgesprochen gut.

Straßenbau habe ihn schon immer interessiert, da er unbedingt etwas Handwerkliches habe machen wollen, erzählt Iven. Auf einer Ausbildungsmesse habe er sich intensiver mit diesem Beruf beschäftigt und später ein 14tägiges Praktikum bei STORZ absolviert. Erst dann habe er sich für diese Ausbildung mit einem zusätzlichen Berufskollegiat entschieden.

Was ihm im Rahmen seiner Lehre besonders gefällt? Es sei der körperliche Einsatz und die große Abwechslung. „Kein Tag ist wie der andere", sagt Iven: „Die Arbeiten auf der Baustelle sind ausgesprochen anspruchsvoll. Man muss nachdenken und darf sich auch vor Wind und Wetter nicht scheuen."

In der Tat ist das Tätigkeitsfeld eines Straßenbauers sehr umfangreich. Es beinhaltet das Anlegen der Baustelle genauso wie Erdarbeiten mit und ohne Maschineneinsatz. Wichtigste Aufgabe ist natürlich das Anlegen der Straße selbst - von der Schotterschicht im Untergrund bis hin zu Trag-, Binder- und Deckschichten aus Asphalt oder aus Beton. Natürlich gehört auch der Einbau von Randbefestigungen, Entwässerungsrinnen und Bürgersteigen dazu.

„Das alles kann man nur im Team erledigen", sagt Iven. Die Kameradschaft auf seiner Baustelle sei gut: „Ich fühle mich hier in der Kolonne gut aufgenommen und sehr wohl."

Straßenbauer - ein Ausbildungsberuf, der nicht nur jungen Männern offensteht, sondern auch jungen Frauen. Voraussetzung: Sie sind belastbar und arbeiten gerne im Team. Für Iven jedenfalls sind die Perspektiven nach Ende seiner Ausbildung und nach bestandenem Fachabitur ausgesprochen gut. Er kann sich weiterbilden zum Polier oder ein Studium zum Bauingenieur anschließen.

Iven Samuel Grau, Straßenbauer im ersten Lehrjahr. Er strebt gleichzeitig das Fachabitur an.

Das komplette Ausbildungsangebot gibt's unter storz-tuttlingen.de/ausbildung.html

Owingen-Billafingen:

Wohnen mit Blick auf ein Vogelparadies

Neues Wohnen am alten Ortskern – in Owingen-Billafingen erschließt STORZ das Neubaugebiet „Hasenbühl B und C".

Billafingen – seit der Gebietsreform in den siebziger Jahren Ortsteil von Owingen - gehört vielleicht nicht zu den großen Gemeinden im Hinterland des westlichen Bodensees. Aber Billafingen gehört sicherlich zu den vogelfreundlichsten. Hier hat vor rund 15 Jahren die Heinz-Sielmann-Stiftung einen nach dem bekannten Naturschützer benannten Weiher angelegt. Dieser hat sich inzwischen zu einem bedeutenden Mosaikstein im Biotopverbund Bodensee entwickelt und bietet einem guten Dutzend Vogel- und mehreren Hundert Pflanzenarten Ruhe und Schutz, unübersehbar bewacht von einer Herde Wasserbüffel. In Sichtweite dieser Naturoase erschließt STORZ derzeit ein neues Wohngebiet, welches selbst Owingens Bürgermeister als „wunderbare Lage" bezeichnet.

„Hasenbühl B und C" nennt sich dieses mit 18 Bauplätzen übersichtliche Erschließungsgebiet in leichter Hanglage. Unter der Bauleitung von Frank Hofmann arbeitet hier STORZ-Polier Stefan Hess zusammen mit Baugeräteführer Günter Graf und Facharbeiter Wolfgang Reichle. „Nichts Großes eigentlich", sagt Hess bescheiden. „Wir haben hier im April begonnen und wollen im August fertig sein."

Zum Zeitpunkt des Besuchs Ende Juni verlegen sie gerade Rohre für die Straßeneinläufe. Das Kanalsystem – getrennt nach Regen und nach Schmutzwasser – ist bereits eingebaut. Die Storzianer haben bereits ebenfalls ein Regenrückhaltebecken angelegt. Wasser- und Stromleitungen sowie Medienkabel folgen kurze Zeit später.

Eine Verbindungsstraße wird das neue Baugebiet durchqueren und den Ortskern Billafingens mit dem Außenbereich verknüpfen. Zwei Stichstraßen mit Wendehämmern ermöglichen den Zugang zu den einzelnen Gebäuden. Vor allem Einfamilienhäuser sollen hier entstehen. Deren Bewohner dürfen sich später über eine ruhige Lage abseits der Durchgangsstraße, aber doch in unmittelbarer Dorfnähe freuen.

Und zum Heinz-Sielmann-Weiher werden sie es auch nicht weit haben. Empfehlenswert ist es dann aber, auf den Wegen zu bleiben. Wie gesagt: die Wasserbüffel passen auf!

Ein Regenrückhaltebecken ist für den Neubaubereich schon angelegt.

Eine Verbindungsstraße wird den älteren mit dem neueren Dorfbereich verknüpfen.

Baugeräteführer Günter Graf

Achtung Wasserbüffel! Diese Schwergewichte wachen über den Heinz-Sielmann-Weiher hinter den Gebüschen rechts.

STORZ-Polier Stefan Hess

Rudenberg im Schwarzwald:
Ein Kanal für Deutschlands schönstes Hochtal

Zugegeben: So manch einer, der von Rudenberg als „Deutschlands schönstem Hochtal" spricht, tut dies mit einem Augenzwinkern. Obwohl dieser Ortsteil von Titisee-Neustadt nun wirklich auf eine idyllische Hanglage stolz sein kann, die ihresgleichen sucht. Wer hier wohnt oder Urlaub macht, darf sich über wunderschöne Ausblicke auf den Schwarzwald freuen.
Was allerdings weniger erfreulich ist: Das Rudenberger Schmutzwasser wird bislang noch in Hauskläranlagen und in geschlossenen Gruben entsorgt. Was früher üblich war und durchaus akzeptiert wurde, soll jedoch bald der Vergangenheit angehören. Das Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald hat angeordnet, den Ortsteil nun an die zentrale Abwasserentsorgung und somit an die Kläranlage in Neustadt anzuschließen. Dafür sorgt unter der Bauleitung von Thomas Reckzeh die Kolonne um STORZ-Polier Michael Kollath.
Ihn und seine Kollegen treffen wir Ende Juni mitten im Wald, nicht weit entfernt von der Verbandskläranlage. Hier verlegen sie gerade 250er-Kanalrohre für Schmutzwasser. Kollath scheint nicht gerade begeistert zu sein, aber das liegt nicht an seinen Aufgaben, sondern am schlechten Wetter. „Für uns Bauleute ist es derzeit nicht einfach", sagt er. „Nach einem langen Winter und einem verregneten Frühjahr geht's im Sommer gerade so weiter!" In der Tat quälen sich Menschen und Maschinen über aufgeweichte Waldwege und durch Schlamm.
Insgesamt 5 km Kunststoffrohre werden für die neue Schmutzwasserleitung verlegt. 183 Betonschächte sollen später aus dem Boden lugen und die Richtungswechsel der Kanalrohre signalisieren. „Von Schacht zu Schacht gibt es immer eine gerade Linie", erklärte Kollath.
Dieser Schmutzwasserkanal wird als Freispiegelleitung verlegt, zunächst 500 m durch den Wald, dann entlang des Lochenbachweges und schließlich über Felder und Wirtschaftswiesen hoch nach Rudenberg. „Wir haben hier Steigungen von über 50%", sagt der Polier, „da können wir noch nicht einmal mehr mit dem Laser arbeiten, sondern müssen das Tachymeter nutzen. Ein Kanallaser funktioniert nur bis 40% Steigung.
Mitte Juni haben die Storzianer die Arbeiten an diesem neuen Kanalsystem aufgenommen. Angesichts der Größe der Baustelle ist das Ende für September 2022 geplant. In Rudenberg selbst kommen dann noch einmal 500 m Straßenerneuerung hinzu. Sie vervollständigt die bereits in den vergangenen Jahren von STORZ sanierte Kreisstraße. „Eine langgestreckte, aber eigentlich simple Baustelle", sagt Kollath über die Kanalbaumaßnahme. „Das einzige Problem ist die Hochspannungsleitung, die über weite Strecken als Erdkabel neben dem Lochenbachweg verläuft. Diesen Weg müssen wir mehrfach queren. Wenn wir dabei diese Leitung mit dem Bagger erwischen, legen wir nicht nur Rudenberg lahm, sondern auch Eisenbach und Hammereisenbach mit der dortigen Industrie."
Und dann muss Kollath angesichts dieser Aussichten doch lachen - trotz des schlechten Wetters.

Deutschlands schönstes Hochtal? Vielleicht. Rudenberg, Ortsteil von Titisee-Neustadt.

Facharbeiter Alexander Knutas

Baugeräteführer Andreas Kopp

5 km lang wird der neue Schmutzwasserkanal.

Polier Michael Kollath

Zum Schluss setzt STORZ die Erneuerung der Kreisstraße durch Rudenberg fort.

Lenzkirch-Kappel:
Waldspaziergang der besonderen Art

Lenzkirch und sein Ortsteil Kappel sind bei Touristen aus nah und fern beliebt. Auf rund 900 Meter Meereshöhe liegen die Gemeinde und das Dorf zwischen sanften Hügeln in angenehmer Nähe zu Titisee, Schluchsee und Feldberg - ideal zum Wandern, für Radtouren oder zum Skifahren.
Aber gerade die bergige Landschaft ist es, welche bei Starkregen oder bei Unwetter die Bewohner oft genug Nerven kostet und die technische Infrastruktur auf harte Proben stellt. So setzt regelmäßig das Hochwasser des Erlenbachs in Kappel insbesondere dem dortigen Kanalsystem zu. Im Bereich der Straße „Am Erlenbach" und des Weges „Am Kurgarten" war der alte Regenwasserkanal über die Jahre deshalb immer wieder überlastet. Das sanierungsbedürftige System wird derzeit von Storzianern bis zum Auslauf an der L156 durch eine neue Trasse ersetzt.
Insofern ist es eine besondere Art Waldspaziergang, die Polier Thomas Braun mit dem Besucher Ende Juni unternimmt. Über 270 Meter Länge baue man hier am Kurgarten 500er Betonrohre ein, erklärt er. Zusammen mit Facharbeiter Stephan Kraft ist er unter der Bauleitung von Arne Hensle tätig. Wenig später wird Polier Josef Grassl mit seiner Kolonne diese Baustelle übernehmen.
Was auf den ersten Blick nach einer vergleichsweise überschaubaren Maßnahme aussieht, wird sich den Planungen nach jedoch über ein gutes halbes Jahr erstrecken. Mitte Mai hat man hier begonnen; es wird mit bis zu acht Monaten Bauzeit gerechnet. Denn diese Baustelle weist doch einige Besonderheiten auf, wie Oberbauleiter Hensle erläutert. So sei die Querung der L156 im Kurvenbereich kritisch und der Kanalauslauf am Böschungsfuß dort in ca. 6 m Tiefe schwierig anzulegen. Auf der gesamten Baustelle herrschten extrem problematische Wasserverhältnisse, da sich in diesem Talkessel sämtliches Oberflächenwasser der Umgebung sammle. „Besonders in dieser verregneten Jahreszeit ist das kein Vergnügen", so Hensle. Es sei außerdem nötig, einen Teil der vorhandenen Bodenmassen mit hydraulischen Bindemitteln zu verbessern. Die Entsorgung teerhaltigen Straßenaufbruchs komme hinzu.

Was ebenfalls hinzukommt, ist starker touristischer Besuch. Immerhin befindet sich die Baustelle in unmittelbarer Nähe des Abenteuer-Golfparks Hochschwarzwald. Trotzdem bleibt das Ziel: Man will spätestens fertig sein, wenn hier in Lenzkirch-Kappel wieder die Skifahrer Erholung suchen.

Trügerische Idylle – diese Baustelle ist komplizierter, als das Bild erahnen lässt. Polier Thomas Braun (l.) und Facharbeiter Stephan Kraft.

L146 Todtmoos – Bernau:

Schwarzwaldidyll – technisch auf neuestem Stand

Postkartenidylle mit frisch sanierter Straße: Bernau und die L146.

Wandern – Wellness – Wintersport: So stellt sich die Schwarzwaldgemeinde Bernau den Touristen aus Nah und Fern vor. Die Nachbargemeinde Todtmoos ist nicht nur bekannt als heilklimatischer Kurort, sondern auch für ihr jährliches Schlittenhunderennen. Beide verbindet die L146, die sich malerisch durch eine Postkartenlandschaft mit Wiesen, Wäldern und Weiden schlängelt. Sie haben Storzianer unter der Bauleitung von Bernd Stanschewski zwischen Todtmoos-Prestenberg und der Ortsdurchfahrt Bernau jetzt mit einer neuen Fahrbahndecke versehen. In Bernau selbst verlegten sie zusätzlich Fernwärmeleitungen. Ein Schwarzwaldidyll, das nunmehr technisch auf neuestem Stand ist.

Diese Baustelle besteht aus fünf Abschnitten und hat eine enorme Länge. Auf 4,4 km oder fast 27.000 m² frästen die Straßenbauer um STORZ-Polier Sebastian Fritsche von Mitte Mai an die Deckschicht der Landesstraße ab. Asphalt-Polier Sven Dorn und seine Kolonne ersetzte die alte Fahrbahndecke anschließend im Hocheinbau durch 12 cm neue Trag- und 4 cm neue Deckschicht. Immer wenn eine zweite Einbaumaschine benötigt wurde, kam die Kolonne um Polier Marcus Wagner aus Tuttlingen zum Einsatz. Stanschewski: „Insgesamt verbauten wir in diesem Abschnitt 10.720 to Asphalt. An verschiedenen Stellen mussten wir den Straßenaufbau durch Asphaltgewebe verstärken, um möglichen Rissbildungen vorzubeugen." Diese Arbeiten gingen vergleichsweise schnell voran und waren innerhalb von drei Wochen abgeschlossen. (STORZ-Azubi Lea Wagner hatte einen Tag lang die Gelegenheit, die Straßenbauer zu begleiten. Siehe eigenen Bericht.)

Der Hocheinbau führt dazu, dass die neue Fahrbahn jetzt insgesamt 16 Zentimeter höher ist als die alte. Infolgedessen mussten die Höhe der Leitpfosten und der Leitplanken angepasst werden.

Die Bauabschnitte 2 bis 5 liegen innerorts in Bernau. Nach und nach wird auf 2,5 Kilometer Länge die Straßendecke erneuert. Polier Sebastian Fritsche führt Ende Juni über die Baustelle. Zusammen mit drei weiteren Kollegen (Facharbeiter Marcel Weihert, Geselle Baugeräteführer Mathias Oldermann, der Ende Juli seine Ausbildung beendete, sowie CONVIA-Fahrer Mike Schumacher) arbeitet er an diesem zweiten, auf 1,2 km Länge gesperrten Abschnitt der Todtmooser Straße. „Wir müssen hier schrittweise vorgehen, sonst würden wir über viele Wochen das ganze Dorf stilllegen", sagt er.

Die Aufgabe der Kolonne besteht nicht nur in der Straßenerneuerung, sondern auch darin, auf zirka 1.000 m neue Fernwärmeleitungen zu verlegen und diese an das vorhandene Netz anzuschließen. „Bei den Anwohnern hier gab es eine hohe Nachfrage nach dieser kostengünstigen und umweltschonenden Art der Heizung", sagt der Polier. Zwar müsse man 66 Einlaufschächte anpassen, aber Kanäle seien bei dieser Maßnahme nicht zu erneuern. Insofern komme man relativ schnell voran. Er rechne damit, dass die komplette Baumaßnahme planmäßig Mitte August abgeschlossen sein werde.

Und dann macht er den von den Baumaßnahmen betroffenen Bernauern ein großes Kompliment: „Die Leute hier sind richtig nett. Sie verstehen alle, was wir hier machen und sind geduldig. Das findet man immer seltener."

Womit sich zeigt, dass die Bernauer es verstehen, mit Fremden umzugehen – egal, ob sie hier Urlaub machen oder Straßen bauen.

Die Landesstraße wurde im Hocheinbau mit einer neuen Trag- und Deckschicht versehen.

In einigen Bereichen wurden Asphaltgewebe verlegt (l.). Die aufgeklebten Matten sollen eine spätere Rissbildung verhindern (r.)

Die Todtmooser Straße in Bernau ist die zentrale Durchgangsstraße.

In einigen Bereichen werden neue Fernwärmeleitungen verlegt.

Auch eine Troxler-Sonde kam zum Einsatz (siehe eigenen Bericht).

STORZ-Polier Sebastian Fritsche (l.) und Facharbeiter Marcel Weihert (r.)

Sie wird in vier innerörtlichen Abschnitten nach und nach saniert.

Mathias Oldermann, seit wenigen Tagen ausgelernter Baugeräteführer.

Wissenswert

Was ist eigentlich eine Troxler-Sonde?

Was ist eigentlich eine Troxler-Sonde?

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

Die Troxler-Sonde ist eine Isotopensonde, welche in unserem Fall mit einem Gammastrahler ausgerüstet ist und ein Cäsium-137-Isotop verwendet. Zur Abschirmung des Strahlers im Geräteinneren wird Wolfram und Blei verwendet - was das kleine Kästchen auf knapp 15kg Gewicht bringt. Namensgebend hierbei ist der Hersteller „Troxler Electronic Laboratories". Diese wird zur zerstörungsfreien Dichtemessung im Asphaltbereich eingesetzt.

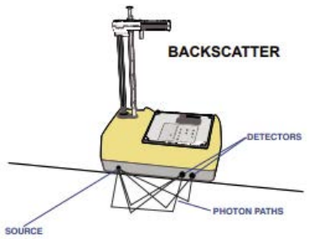
Zur Messung wird das Gerät auf den Asphalt aufgesetzt und entriegelt.

Warum benötigt man eine radiometrische Sonde?

Ein wichtiges Kriterium im Asphaltstraßenbau ist unter anderem der Verdichtungsgrad der eingebauten Schicht. Da dieser nur durch die Entnahme von Bohrkernen präzise bestimmt werden kann, behilft man sich einbaubegleitend mit dem Einsatz der radiometrischen Dichtemessung.

Das Messprinzip

Als Berechnungsgrundlage muss eine Schichtstärke sowie die Materialdichte des Asphalts eingegeben werden. Die ausgesendete Strahlung wird durch den eingebauten Asphalt abgeschwächt und gestreut. Die Messung erfolgt automatisch und wird über das Gerätedisplay dargestellt.



Schematisches Darstellung des Messprinzips auf der Straßenoberfläche (Quelle: www.troxlerlabs.com)

Was leider oftmals falsch verstanden wird, ist die Tatsache, dass die Sonde auf rechnerischer Grundlage arbeitet - es handelt sich hierbei also lediglich um Tendenzen und nicht um absolute Werte. Abnahmerelevant sind nach wie vor die Bohrkerne, welche den tatsächlichen Zustand in eingebauter Form wiedergeben.

Was sind die Einflussfaktoren?

Materialschwankungen, Unebenheiten in der Schicht, aber auch Feuchtigkeit können zu „Fehlmessungen" oder Streuungen in den Ergebnissen führen. Ein gleichmäßiges Walzen sowie eine gleichmäßige Vorverdichtung durch den Einbaufertiger sind ebenfalls von wichtiger Bedeutung. Was der Fertiger nicht schafft, müssen die Walzen im Nachgang zusätzlich leisten. Zudem räumt der Hersteller eine Genauigkeit von 1,5% ein, welche ebenfalls zu beachten sind.

Qualität ist Teamarbeit!

Jeder Asphalt ist anders – auch seine Verdichtbarkeit. Von der Materialqualität über das Einbauteam sowie den gewählten Geräteeinsatz muss jeder seinen Beitrag für das fertige Endprodukt leisten.

Für Interessierte: Was sind die Voraussetzungen für den Umgang?

Aufgrund des verbauten radioaktiven Materials gelten strenge gesetzliche Vorschriften und es bedarf unter anderem amtlicher Beförderungs- und Umgangsgenehmigungen, welche wiederum von den Regierungspräsidien ausgestellt und auch kontrolliert werden. Es gilt also bereits vorweg, einige Hürden zu meistern.

Zusätzlich bedarf es eines Strahlenschutzverantwortlichen (Geschäftsführung). Für den Umgang und die Beförderung sind die Strahlenschutzbeauftragten zuständig, welche vorab einige Prüfungen ablegen und regelmäßig auffrischen müssen:

- ADR Basiskurs
- ADR Aufbaukurs Klasse 7 (radioaktive Stoffe)
- Strahlenschutzfachkunde
- Zusatzmodul zur Beförderung radioaktiver Stoffe
- Aktuelles polizeiliches Führungszeugnis

Darüber hinaus wird ein Gefahrgutbeauftragter benötigt, welcher für das Unternehmen beratend tätig ist und beispielsweise bei Gefahrgutunfällen hinzugezogen werden muss oder jährliche Mitarbeiterschulungen durchführt. Die Einsätze müssen zudem frühzeitig bei der zuständigen Behörde als Gefahrguttransport angemeldet werden. Verfehlungen der o.g. Punkte sind im Übrigen keine Kavaliersdelikte.

Erschließungsgebiet Dunningen/Kirchöhren-Nord:

Schlammkampf nahe Schwarzwald und Schwäbischer Alb

Ein feuchtes „Vergnügen" – im Erschließungsgebiet Dunningen/Kirchöhren-Nord machen die Niederschläge des Monats Juni Probleme.

Die Schmutzwasserleitungen werden in 8 m Tiefe verlegt.

Dies könnte eine schöne Baustelle sein – wenn der viele Regen nicht wäre. „Ich bin ganz verzweifelt wegen des Wetters!" Bis STORZ-Polier Waldemar Schroth sich so drastisch äußert, muss wirklich etwas geschehen sein. In der Tat hatte es in diesem Monat Juni fünfmal extrem geregnet. Das zu erschließende Gewerbegebiet Kirchöhren-Nord bei Dunningen steht teilweise unter Wasser. Für die Bauleute bedeutet dies einen permanenten Schlammkampf in diesem Landstrich zwischen Schwarzwald und Schwäbischer Alb.
Baugeräteführer Gottlieb Günthner kann froh sein, dass er einen schweren Kettenbagger fährt. So kommt er durch in diesem 5 m tiefen Graben, der noch um weitere 3 m auf insgesamt 8 m Tiefe ausgehoben werden soll. „Ganz unten verlegen wir die Schmutzwasserleitungen mit DN 300-Rohren", erläutert Bauleiter Sven Stutzmann. „In 5 m Tiefe folgen dann die Regenwasserkanäle mit DN 1200-Stahlbetonrohren; darüber schließlich die Wasser- und Medienleitungen." Seit Anfang Juni arbeitet die Kolonne hier mit zwei schweren Baggern an der Erschließung dieses künftigen Gewerbegebietes. Sie bewegt große Erdmassen. Bis Mitte Oktober will man mit diesem Bauprojekt im Wert von 560.000 Euro fertig sein.

Bis zu 80 cm habe die Zufahrt zum Baufeld in den vergangenen Tagen unter Wasser gestanden, berichtet Polier Waldemar Schroth. Wie zum Beweis watet Facharbeiter Viktor Meier fast knietief durch eine riesige Pfütze, um die permanent laufende Pumpe zu kontrollieren. Diese wetterbedingten besonderen Umstände erfordern nicht nur mehr und manchmal doppelte Arbeit, sondern sie sind auch für die spätere Abrechnung relevant. Aus Donaueschingen ist deshalb Lena Meyer zur Baubesprechung angereist, der die Abrechnung auch dieser Baustelle obliegt.
Bis zur endgültigen Bilanz wird es allerdings noch etwas dauern. Bauleiter Stutzmann verweist auf die viele Meter hohe Miete von Aushub: „Dieses Material wollen wir wieder einbauen, aber in dem feuchten Zustand, in dem es sich derzeit befindet, ist das nicht möglich. Es ist ein Proctor-Versuch notwendig, um den Wassergehalt im Boden zu bestimmen, damit die optimale Bindemittelmenge ermittelt werden kann. Wir dürfen nichts riskieren. Die jetzige Feuchtigkeit des Bodens könnte spätere Straßenschäden zur Folge haben."
Im Hintergrund hört man die Pumpe arbeiten. Die Besprechung verläuft diesmal recht zügig. Für den frühen Nachmittag wird der nächste Regenschauer erwartet.

Baugeräteführer Gottlieb Günthner

Facharbeiter Viktor Meier an der permanent laufenden Pumpe.

5 m ist der Graben schon tief. Auf 8 m Tiefe wird ausgebaggert.

Abrechnerin Lena Meyer, Bauleiter Sven Stutzmann, Polier Waldemar Schroth (v.l.).

Erschließungsgebiet Aichhalden:
Wasserkünste im Koppengässle

Die Storzianer stellen die Infrastruktur für die Entwässerung des künftigen Gewerbegebietes her.

Eichen gehören zu den symbolbeladenen Bäumen der Antike und der christlichen Zivilisation. Die Eiche ist in Deutschland sogar Wappenbaum. Bei Zeremonien, bei Auszeichnungen und sogar auf Münzen hat sie ihren festen Platz. Wappenbaum ist sie auch für Aichhalden; unübersehbar prägt ein alter Eichenbaum die heraldische Visitenkarte der Gemeinde. Große Laubbäume jedoch benötigen viel Wasser. Das kann ihnen Aichhalden durchaus bieten. Zumindest in diesem Juni 2021, der regelmäßig von Niederschlägen bestimmt wurde.

Man kann nicht sicher sein, ob STORZ-Polier Dirk Kirchner solche Gedanken durch den Kopf gehen, wenn er mit seinen Kollegen das neue Gewerbegebiet Koppengässle vor den Toren der Gemeinde erschließt. Sicher ist: Die Wassermenge hier würde für einen ganzen Eichenwald reichen. „Ob wir Probleme mit dem vielen Wasser haben? Schauen sie mal da!" Er zeigt auf das neu angelegte, ausgesprochen große Regenrückhaltebecken, das olympische Dimensionen aufweist. „Da steht's drin!" Das Becken ist voll.

In der Tat hat auch diese Kolonne zu kämpfen mit den Widrigkeiten des Wetters – wie so viele andere ihrer Kollegen auch. Zusammen mit den Baugeräteführern Igor Golik und Ilhan Ermis, dem Facharbeiter Marius Lauche und Bauhelfer Rouven Mink realisiert der Polier unter der Bauleitung von Sven Stutzmann derzeit die unterirdische Infrastruktur für die Entwässerung des Gebietes: für Dachwasser und für Straßenwasser. In 2,5 m Tiefe verlegen sie DN 800-Regenwasserkanäle. Größere Schachtbauwerke liegen schon bereit und warten auf ihren Einbau. Kirchner: „Eine Druckleitung für Schmutzwasser werden wir später einbauen." Ein Drosselschacht und ein Lamellenklärer im Zusammenhang mit dem Retentionsbecken sind auch vorgesehen. Wasserkünste der modernen Art.

Seit Mitte Juni arbeitet die Kolonne im Gewann „Koppengässle". Als eine der ersten Maßnahmen haben die Storzianer eine Stichstraße angelegt. Sie soll später Teil eines ringförmigen Straßensystems werden, welches die vorgesehenen „nicht erheblich störenden Gewerbebetriebe" anbindet. Mit diesem neuen Gebiet will die Gemeinde insbesondere örtlichen Unternehmen Erweiterungsmöglichkeiten bieten, um mögliche Standortverlegungen gleich aus der Diskussion zu nehmen.

Einige Ränder des Gebietes sollen später naturnah angelegt werden. Das große Regenrückhaltebecken etwa will man in naturnahe Retentionsmulden umgestalten. Vielleicht wird ja dort dann auch Platz sein für die ein oder andere Eiche – den Wappenbaum von Aichhalden.

STORZ-Polier Dirk Kirchner (l.) und Baugeräteführer Igor Golik (r.)

Große Schachtbauwerke warten auf ihren Einbau.

Angehender Azubi Rouven Mink.

Hier soll kein Olympiabecken entstehen, wenngleich das Retentionsbecken ähnliche Dimensionen hat.

Facharbeiter Marius Lauche (l.) und Baugeräteführer Ilhan Ermis (r.).

Uhus in STORZ-Steinbrüchen:
Refugien für gefiederte Familien

Von Matthias Beck

Seit einigen Jahren brütet die größte Eulen-Art Europas, der Uhu (Bubo bubo), auch in Steinbrüchen bei STORZ. Sowohl in Neuhausen ob Eck, als auch in Brigachtal/Klengen konnten in mehreren Jahren nacheinander Bruterfolge beobachtet werden.

Nachdem er lange bejagt wurde, hat der Bestand aufgrund von Schutzmaßnahmen und durch Auswilderungsaktionen in Deutschland seit Mitte der 1980er Jahre wieder stark zugenommen. Er konnte deshalb von der roten Liste der gefährdeten Arten genommen werden. Der Uhu zählt jedoch nach Bundesnaturschutzgesetz zu den besonders und streng geschützten Arten. Und das hat Folgen, wie unten noch deutlich werden wird.

Nordwand in Brigachtal/Klengenn · Brutplatz des Uhus 2021

Der Uhu nutzt als Brutplatz z.B. die Felsen des Oberen Donautales, aber auch von Menschen geschaffene Steinbrüche. Dabei wird sogar häufig in noch in Betrieb befindlichen Steinbrüchen gebrütet. Voraussetzung ist allerdings, dass der unmittelbare Brutbereich nicht gestört wird. Ihm „bekannte" Geräusche, wie vorbeifahrende SKW oder Raupen-Fahrzeuge sowie die Fahrzeuge selbst nimmt er gelassen hin. Seltener auftretende Störfaktoren wie z.B. Menschen können ihn auch tagsüber beunruhigen und zum Auffliegen veranlassen.

Er ist ein streng nachtaktiver Jäger, der sich tagsüber in Baumkronen oder an Felswänden versteckt. Der Uhu verbringt auch die Winter in Deutschland (Standvogel). An der Spitze der Nahrungskette stehend hat er kaum natürliche Feinde. Seine Nahrung kann je nach Lebensraum stark variieren. Oft erbeutet er Säugetiere wie Hasen, Ratten oder Kaninchen. Daneben ernährt er sich von Vögeln wie Tauben oder wie in Brigachtal auch von Krähen (s. Foto), aber auch Amphibien und Reptilien können mal bei ihm auf dem Speiseplan stehen.

Wenn ihm ein Brutplatz gefällt und das Nahrungsangebot es zulässt, nutzt er ihn mehrere Jahre nacheinander (ziemlich standorttreu).

Abbaugenehmigungen interessieren ihn nicht und das Bundesnaturschutzgesetz gibt ihm dabei auch noch Recht. So geschehen in Neuhausen ob Eck. In den Nebenbestimmungen der immissionsschutzrechtlichen Genehmigung ist festgehalten, dass der Brutplatz erst beseitigt werden darf, wenn eine erfolgreiche Brut (mit Ausfliegen der Jungvögel) an einem anderen Brutplatz stattgefunden hat oder wenn der Brutplatz drei Jahre nicht genutzt wird.

Da das Uhu-Pärchen nicht bereit war, freiwillig den genehmigten Abbauabschnitt für seine Brut aufzugeben, wurden ihm unter Anleitung von Uhu-Spezialisten im Oktober 2017 durch STORZ-Mitarbeiter zwei Nischen in die benachbarte Felswand geschlagen. Diese nahm er allerdings nicht an und blieb lieber weiter im Abbaubereich wohnen, sodass dieser bis letztes Jahr erhalten bleiben musste.

Erst 2020 verließ er diesen Bereich und siedelte, -wie nicht anders zu erwarten war-, innerhalb der genehmigten und noch unverritzten Flächen um. Also wieder das gleiche Problem. Dort hat er nun im zweiten Jahr (2020 und 2021) nacheinander erfolgreich gebrütet. Die Wand darf nicht abgebaut werden, bis er den Bereich verlässt. Das folgende Bild zeigt den diesjährigen Bruterfolg: 3 Junge.

Drei Jung Uhus am Nest in Neuhausen ob Eck 2021

Anders liegt der Fall in Brigachtal/Klengen, wo ausschließlich verfüllt wird. Dort wurde zum Erhalt des Uhu-Brutplatzes eigens die Rekultivierungsplanung derart geändert, dass die Wand für den Uhu mit ihren wichtigsten Ausstattungselementen (nischenreich, mindestens 20 m hoch) auch künftig erhalten bleibt. Seine Flexibilität und Anhänglichkeit hat der Uhu 2021 bewiesen, indem er einfach ein paar Meter weiter im Osten brütete, weil ihm am Brutplatz von 2019 die Auffüllung zu nahe kam. Die „Mutter-Kind"-Aufnahme im einleitenden Großfoto ist im Jahr 2021 am neuen Brutplatz entstanden. Dieser bleibt auch künftig erhalten.

Das Bild vom Steinbruch als Wunde in der Landschaft hat sich im Laufe der letzten Jahrzehnte gewandelt. Steinbrüche werden inzwischen auch als Lebensraum für selten gewordene Arten anerkannt. So konnten Steinbrüche wie der in Neuhausen ob Eck oder der in Brigachtal/Klengen dazu beitragen, dass der Fortbestand des Uhus nicht mehr gefährdet ist. Dies trifft auch für viele andere Tier- und auch Pflanzenarten zu, die inzwischen ihren Verbreitungsschwerpunkt in Abbaustätten haben (Sekundärbiotope). Die Abbau-Unternehmen haben diese Rolle zunehmend akzeptiert, auch wenn die Umsetzung des strengen Artenschutzes mit teils großen Einschränkungen verbunden ist. Die Verantwortung der Branche für den Artenschutz wird auch in Zukunft weiter an Bedeutung zunehmen. Unternehmer und Planer sind gefordert, Lösungen zu finden, die beides miteinander vereinbaren können. Die beiden beschriebenen STORZ-Steinbrüche stellen hierzu ein gutes Beispiel dar, um so wunderbare Tiere wie den Uhu zu erhalten.

Matthias Beck ist Dipl.-Biologe. Er begleitet STORZ mit seinem Planungsbüro Beck und Partner bei Umweltgutachten und naturschutzrechtlichen Themen seit 2016.)

Freiburg Stühlingerbrücke:

Sanierung in zentraler Innenstadtlage

Die Stühlingerbrücke in Freiburg – STORZ saniert ihre Ostrampe. Hier der Blick von Süden; rechts das Konzerthaus.

Die Nordseite der Rampe wird als erste erneuert.

Diese Brücke haben in den über 40 Jahren ihres Bestehens schon viele Menschen überquert: Die Stühlingerbrücke nimmt in Freiburg eine der zentralen Innenstadtlagen ein. Sie verbindet die Altstadt mit dem westlich gelegenen Stadtteil Stühlinger und überbrückt dabei die zahlreichen Gleise der Bahn sowie den Zentralen Omnibusbahnhof. Über sie selbst führen zwei Gleise der Stadtbahn. Vier Straßenbahnlinien verkehren hier im Minutentakt – eine Hauptverkehrsachse also. Jetzt ist die neunfeldrige Spannbetonkonstruktion aus dem Jahre 1980 sanierungsbedürftig und wird nach und nach überarbeitet. Die STORZ-Bauwerkinstandsetzung überholt nun die Ostrampe in unmittelbarer Nähe des Konzerthauses.

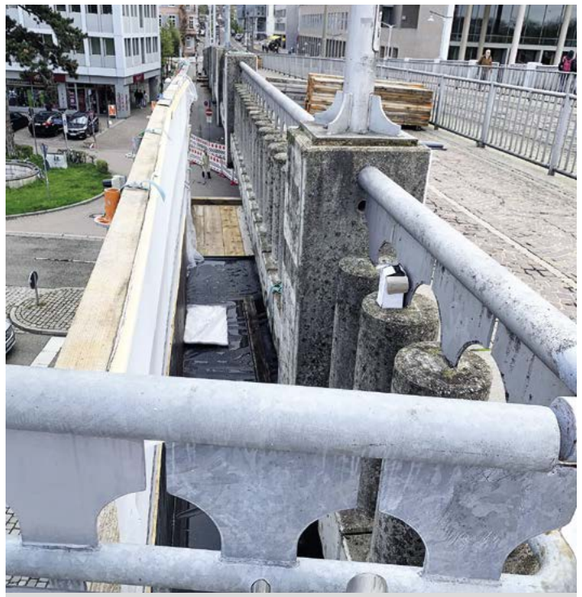
Polier Steffen Hepfer empfängt den Besucher durchaus gut gelaunt, aber er wirkt trotzdem hochkonzentriert. „Das hier ist ein Flohzirkus", sagt er. „Wir bauen in unmittelbarer Nähe von Menschenmassen, welche die Straßenbahn nehmen oder zum Bahnhof wollen. Wir müssen gut aufpassen, dass alles immer perfekt abgesperrt ist, denn den Freiburgern ist kein Weg zu weit, wenn sie eine Abkürzung nehmen können." Und dann muss er selbst lachen über seine Formulierung. An diesem Tag scheint die Sonne und der Himmel über der Breisgaumetropole hat etwas Entspannendes.

Diese Sanierung geschieht nicht nur in zentraler Lage, sondern sie wird sich auch über mehrere Jahre erstrecken. Unter der Bauleitung von Bernd Weimer, STORZ-Bereichsleiter Bauwerkinstandsetzung, wird die Ostrampe als zweiter Bauabschnitt der Gesamtmaßnahme saniert. Allein das soll zwei Jahre lang dauern. Ein Auftrag im Wert von rund 2,5 Mio. Euro, wie Hepfer sagt. Die Brückenkappen sowie Pflaster und Beton der Geh- und Radwege wurden bereits entfernt. Manche Arbeiten wurden mittels Hochdruckwasserstrahl ausgeführt. Polier Hepfer: „2500 bar und ein Mann in einem Netzkäfig - wenige Meter weiter laufen Menschen vorbei. So etwas ist wirklich spektakulär!"

Am Tragwerk selbst seien keine Schäden zu verzeichnen. Es bleibt deshalb unberührt. Aber die schützenden Elemente würden eben erneuert. Hepfer: „Das ist so, als ob man alle paar Jahre sein Auto neu lackieren würde, um das Metall zu schützen." Die Spezialarbeiten würden in diesem Zusammenhang an Nachunternehmer vergeben, welche über die nötigen Maschinen und das entsprechende Fachpersonal verfügen. „Wir koordinieren die Arbeiten und sichern so die Qualität der ganzen Maßnahme", erläutert der Polier, der mit Facharbeiter Vlado Zeljko eine Kolonne bildet.

150 m lang ist diese Baustelle. Zunächst saniert man auf der Nordseite; die Südseite folgt im kommenden Jahr. Der mittlere Bereich, in dem die Geleise verlaufen, sei noch nicht ausgeschrieben, so Hepfer. Zum STORZ-Auftrag gehört auch die Erneuerung der markanten Spindeltreppe vor dem Konzerthaus. Der Beton ihrer Stufen weist braune Flecken auf, was auf rostende Armierungen im Inneren hindeutet.

Was diese Baustelle außerdem von anderen unterscheidet: Man muss mit Drogenrazzien rechnen. In ihrer Ausschreibung weisen Stadt Freiburg und Verkehrs AG ausdrücklich darauf hin, dass die Stadtbahnbrücke zu den örtlichen Kriminalitätsschwerpunkten gehöre. Deshalb sei jederzeit mit polizeilichen Maßnahmen zu rechnen. Polier Hepfer nimmt es mit Humor: „Ich sage doch: ein Flohzirkus. Willkommen in Freiburg!"



Im Frühjahr wurden die Gerüste montiert.

Polier Steffen Hepfer (r.), Facharbeiter Vlado Zeljko.

Vier Straßenbahnlinien überqueren die Brücke im Minutentakt.

Unter ihr verläuft auch die Bismarckallee, eine der Hauptverkehrsstraßen der Stadt.

Die markante Spindeltreppe soll auch erneuert werden.

Die Stühlingerbrücke überquert den Busbahnhof sowie die Geleise des Hauptbahnhofs.

Diese Brücke ist ausgesprochen belebt.

Sie weist erhebliche Schäden auf.

Neumagenbrücke bei Staufen:

Die Kunst der badischen Fuge

„Die Kunst der Fuge" heißt Johann Sebastian Bachs berühmter Zyklus mit Variationen über ein eigentlich recht einfaches musikalisches Grundthema. Die Kunst der badischen Fuge jedoch hat nichts mit genialen Kompositionen zu tun, obwohl man in Staufen durchaus Historisch-Kulturelles aufzuweisen hat: Immerhin ist hier vor 470 Jahren der Wunderheiler und Alchimist Johann Georg Faust gestorben, den Goethe in seiner gleichnamigen Tragödie verewigte. Nein, die badische Fuge hat nichts mit Musik zu tun. Aber ein wenig kunstvoll ist sie schon.

„Das hier ist eine badische Fuge", sagt STORZ-Bereichsleiter Bauwerkinstandsetzung Bernd Weimer und zeigt auf einen eigentümlichen Schlitz an dieser inzwischen mittels Hochdruckwasserstrahl von Fahrbahnaufbauten und Kappen befreiten Brücke über das Flüsschen namens Neumagen. „Diese Art des Übergangs zwischen Widerlager und Überbau gibt es nur hier in Baden. Sie wurde vor vielleicht hundert Jahren erfunden, als es noch keine hochentwickelten Werkstoffe für Dehnungsfugen gab." Ihr Trick: Die jahreszeitlich- und witterungsbedingten Bewegungen des Brückenüberbaus über dem Widerlager überdeckelte man quasi mit einer Platte, die sich auf einem Kupferband bewegen konnte. Dies alles ließ sich dann mit Bitumen vergießen. So erzielte man dichte und technisch akzeptable Dehnungsfugen.
Weimer hat auch bei diesem Projekt die Bauleitung inne. Er trifft sich an diesem Tag mit seinen Auftraggebern aus dem Regierungspräsidium Freiburg. Es geht um technische Einzelheiten der Sanierung dieser Brücke aus den siebziger Jahren, über welche die Landesstraße 123 führt. Man hat sie halbseitig gesperrt. Jetzt müssen konstruktive Korrekturen geplant und vorgenommen werden, damit das überarbeitete Bauwerk später verbessert dasteht.

Unter anderem soll der sogenannte Gefällewechselpunkt verlegt werden. Es ist die tiefste Stelle, an der sich das Straßenwasser sammeln soll. Dieser Punkt, so erläutert Brückenexperte Weimer, habe bislang falsch gelegen – unter einer der Kappen. Wie man ihn mit welchem Spezialmaterial an die richtige Stelle bekommt – darum geht es bei dieser Besprechung, an der natürlich auch BWI-Polier Steffen Hepfer teilnimmt. Er pendelt zwischen den Baustellen in Freiburg und Staufen.
Diese mit ca. 30 m Länge eher kleine Brücke ist Teil der seit langem ersehnten Ortsumfahrung Staufens. Das historische Städtchen stöhnt nicht nur unter der Last der geologischen Hebungen, ausgelöst durch eine fehlerhafte Geothermie-Bohrung im Jahre 2007. Es leidet auch unter erheblichen Verkehrsströmen. Deshalb sind die L123 und die Neumagen-Brücke wichtig. Das Bauwerk soll für Autofahrer künftig nur noch zwei Spuren, dafür aber eine zusätzliche für Radfahrer erhalten.

Zeitgemäße Gestaltung einer Brücke also. Einer Brücke, die gleichzeitig Zeugin einer inzwischen historischen Technik ist: der Kunst der badischen Fuge.

Bernd Weimer, Bereichsleiter Bauwerkinstandsetzung, erklärt das Prinzip der badischen Fuge.

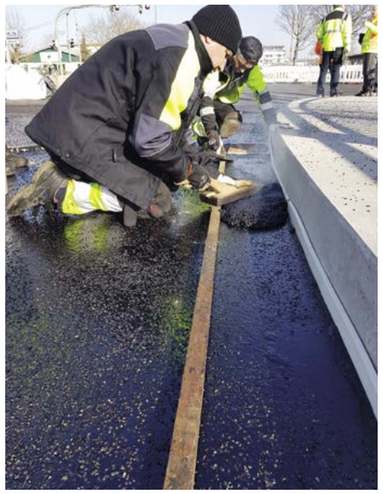
Diese Brücke der L123 bei Staufen führt über das Flüsschen Neumagen.

Diese Art des Übergangs zwischen Widerlager und Überbau gibt es nur in Baden.

Der Gefällewechselpunkt soll in Richtung der Brückenachse verlegt werden.

B28 Neckarbrücke bei Rottenburg:

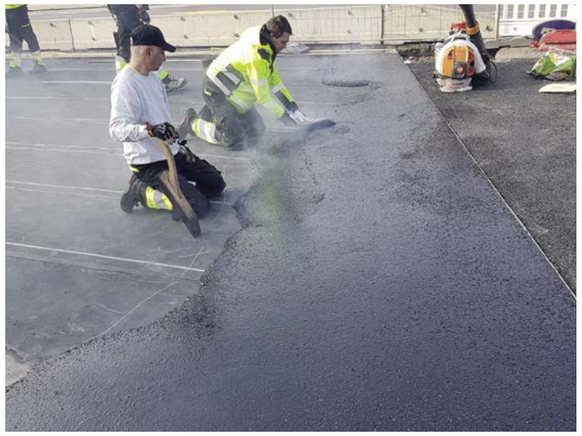
Fahrbahndecke aus einem Guss



Es hat zeitlich nicht ganz so geklappt wie eigentlich erhofft, aber vor dem „Wettergott" sind auch Planer, Ingenieure und Bauleute machtlos. „Eigentlich hätten wir schon Anfang des Jahres den Gussasphalt aufbringen wollen auf der Neckarbrücke bei Rottenburg", sagt STORZ-Bereichsleiter Bauwerkinstandsetzung, Bernd Weimer. „Aber das Wetter hat uns im Januar durch einen länger andauernden Wintereinbruch mit tiefen Temperaturen einen Strich durch diese Rechnung gemacht. Dabei war es uns gelungen, den Untergrund mit einer Spezial-Grundierung bereits Mitte Januar für alles weitere vorzubereiten."

Erst im März habe das Wetter dann erlaubt, auf die Grundierung die vorgeschriebene Schweißbahn aufzubringen, erklärt Weimer. Darauf folgte dann eine Schicht Gussasphalt von 3,5 Zentimeter Stärke, welche die Kollegen von Leonhard Weiss im Auftrag von STORZ einbauten. Eine Aufgabe für Spezialisten, bei 230 Grad das flüssige Material blasenfrei aufzubringen. Verantwortlich vor Ort für die Maßnahme zeichnete STORZ-Polier Hannes Wappis. Dann aber sei alles recht schnell gegangen, sagt Weimer. Vier Zentimeter Asphaltdeckschicht hätten die Fahrbahn auf der Unterstromseite der Brücke vollendet. Kurz danach habe man die Baustelle auf die Oberstromseite verlegen können.

Inzwischen fließt der Verkehr auf der B28 über die nunmehr fertiggestellte östliche Hälfte der Neckarbrücke.



Azubi Lea Wagner:

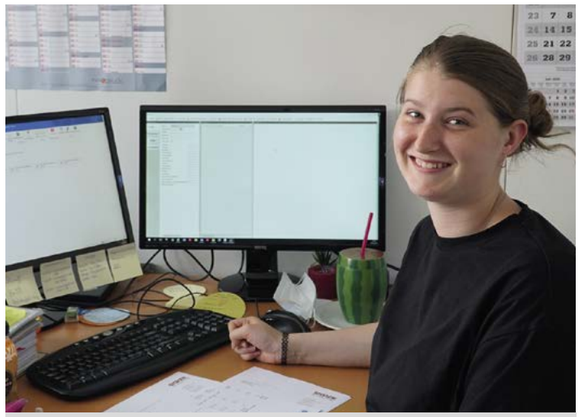
Vom Schreibtisch ins Beschicker-Cockpit

„Wenn ich schon bei einem Straßenbau-Unternehmen arbeite, dann will ich auch wissen, wie man Straßen baut!" Lea Wagner bringt ihre berufliche Neugierde selbstbewusst auf den Punkt. Die 19jährige gebürtige Aldingerin befindet sich im zweiten Lehrjahr zur Industriekauffrau, und sie ist überzeugt, mit ihrem Arbeitgeber STORZ „eine gute Wahl" getroffen zu haben. Und deshalb wollte sie rund um die Firma mehr erfahren, als sie im Tuttlinger Vertriebsbüro bei STORZ Baustoffe mitbekommt.

So entstand die Idee, ein paar Tage bei einer Asphaltkolonne mitzumachen und im wahrsten Sinne des Wortes in dieses für STORZ zentrale Metier reinzuschnuppern. Ihre oberste Chefin, Gräfin Kesselstatt, war sofort überzeugt und begeistert: „Ich finde es hervorragend, wenn eine junge Frau die Initiative ergreift und sich über ihre kaufmännische Ausbildung hinaus für den Straßenbaubereich unseres Unternehmens interessiert und keine Scheu vor der Männerdomäne hat." Kein Problem also für Lea, eine Woche freigestellt zu werden für dieses Schnupperpraktikum.

Aus der einen Woche wurden aus verschiedenen Gründen dann nur zwei Tage, doch die reichten ihr, um nachhaltige Eindrücke von der Tätigkeit in einer Asphaltkolonne zu gewinnen. „Cool", sagt Lea, „aber auch sehr anstrengend! Man ist immer auf den Beinen und Regen und Sonne ausgesetzt!" Das sei doch ziemlich ungewohnt für eine Person, die normalerweise im Büro arbeitet.

Zu Gast war sie nicht in irgendeiner Kolonne, sondern in der ihres Vaters Marcus Wagner. Der ließ seine Tochter nicht nur zuschauen,



Lea Wagner – an ihrem normalen Arbeitsplatz im Vertriebsbüro von STORZ Baustoffe.

sondern setzte sie gleich ein: in Tuttlingen durfte sie aus dem Führerstand einen Gehwegfertiger lenken, in Todtmoos im Cockpit eines Beschickers Platz nehmen. Optisch hätte niemand erkennen können, dass es sich bei Lea um einen Gast in der Kolonne handelt. Sie hatte ihre orangefarbene Arbeitskluft noch von den Ausbildungseinheiten in Geradstetten im Schrank hängen.

Insgesamt, so resümiert die angehende Industriekauffrau, sei dieses Reinschnuppern in den Straßenbau eine tolle Erfahrung gewesen: „Ich verstehe die Kollegen jetzt besser!" Das dürfte ihr zugutekommen, wenn sie ihre Ausbildung bald in einer STORZ-Niederlassung fortsetzt.

Ein Unternehmen des Verkehrswegebaus sei nur auf den ersten Blick eine männliche Domäne, erläutert STORZ-Ausbildungsleiter Herbert Aggeler. „Auch junge Frauen haben bei uns sehr gute berufliche Chancen, und das nicht nur im kaufmännischen Bereich. Auch beispielsweise als Fachkraft für Straßen- und Verkehrstechnik." Er freut sich, dass Lea die Initiative ergriffen hat und in eine Straßenbaukolonne reinschnupperte. „Solche Azubis, die sich für ihren Beruf und für dessen Umfeld interessieren, brauchen wir. Die haben beste Chancen weiterzukommen."

Im vergangenen, von Corona geprägten Jahr 2020 waren es 19 junge Frauen und Männer, die ihre Ausbildung bei STORZ begannen und sich in wechselnde Teams integrierten. „Unser Berufsangebot und die Ausbildung bei uns sind attraktiv. Unsere Auszubildenden brauchen Herausforderungen, und die bekommen sie bei uns", sagt Aggeler. Besonders begehrt – insbesondere bei jungen Männern - seien die Berufe „Straßenbauer" und „Baugeräteführer". Hinzu komme die Ausbildung „Bauingenieur plus", die eine Lehre mit einem anschließenden Studium verbindet. Aggeler: „Wer sich in unserer Branche eine sichere berufliche Zukunft aufbauen möchte, ist bei uns richtig!"

Auch einen Gehwegfertiger durfte Lea bedienen, angeleitet von ihrem Vater, STORZ-Polier Marcus Wagner (r.).

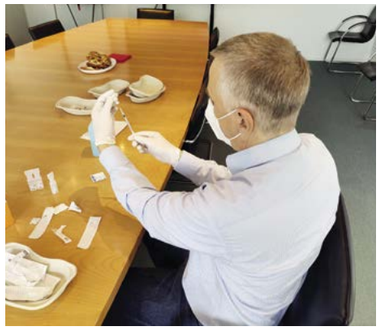
Impfaktion in der STORZ-Zentrale:

Ein kleiner Piks und Butterbrezeln

Angenehmer und bequemer konnte es wohl nicht sein, sich vor COVID-19 zu schützen: Bei einer ersten Impfaktion in der Tuttlinger STORZ-Zentrale ließen sich rund 50 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter das Vakzin von Biontech/Pfizer verabreichen. Unter der Leitung von Dr. Utz Hess, Facharzt für Allgemein- und Arbeitsmedizin aus Konstanz, wurden sie nach einer angemessenen Aufklärung mit einer ersten von zwei Spritzen gegen das Coronavirus geschützt. Nebenwirkungen - so war zu hören - habe es keine gegeben. Wer keinen Impfpass dabei hatte, bekam ein neues Dokument ausgestellt.

STORZ-Personalchef Theo Hense: „Wir sind mit der Resonanz sehr zufrieden. Wir hatten alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter angeschrieben und eingeladen, sich in unserer Hauptverwaltung impfen zu lassen. Viele hatten sich allerdings schon in einem Impfzentrum den Immunschutz geholt. Nicht nur für die Kolleginnen und Kollegen persönlich ist es sehr wichtig, ihre Gesundheit sicherzustellen, sondern es liegt natürlich auch im Interesse des Unternehmens."

Was in einem öffentlichen Impfzentrum jedoch außer der schützenden Spritze mit Sicherheit nicht angeboten wurde, waren Butterbrezeln. Die gab es nur bei STORZ.



Neuer Bereichsleiter Großprojekte:

Christoph Feger folgt auf Karsten Roth

Christoph Feger ist seit dem 01.07.2021 neuer Leiter des Bereichs Großprojekte. Er folgt in dieser Funktion Karsten Roth, der zu Jahresbeginn die Leitung der STORZ-Niederlassung Donaueschingen übernommen hat, den Bereich Großprojekte aber noch weiterhin führte. Feger war bislang als Technischer Leiter Großprojekte Stellvertreter seines Vorgängers.
„Mit dieser Personalentscheidung zeigen wir Kontinuität und sichern die Kompetenz in diesem wichtigen Bereich" sagt dazu STORZ-Geschäftsführer Markus Elsen. „Immerhin verantwortet der Bereich Großprojekte komplexe und umfangreiche Maßnahmen wie beispielsweise die STORZ-Beteiligungen am Bau des Tunnels Waldsiedlung bei Konstanz, des Brandberg-Tunnels bei Winden im Elztal und den Neubau der B 28 bei Rottenburg. Diese Bauprojekte stellen jeweils Auftragswerte in Höhe vieler Millionen Euro dar."

Feger bezeichnet sich selbst als „STORZ-Eigengewächs". Der 36jährige gebürtige Fridinger hat bei unserem Unternehmen „von der Pike auf" gelernt. Nach der Mittleren Reife und einer Ausbildung zum Zimmerer sowie dem Erwerb der Fachhochschulreife hat Feger an der HTWG Konstanz einen Bachelor in Bauingenieurwesen erworben. Später schloss er an der Akademie der Hochschule Biberach berufsbegleitend ein MBA-Studium (Unternehmensführung Bau) erfolgreich ab.

Bereits während seines Studiums absolvierte er Praxis-Semester bei STORZ und arbeitete als Werkstudent. Nach seinem ersten Abschluss 2010 übernahm er Aufgaben der Bau- und Projektleitung sowie der Abrechnung in der Niederlassung Tuttlingen. 2017 folgte, für das Projekt Tunnel Waggershausen in Friedrichshafen, der Wechsel zur Niederlassung Ravensburg.

Seit 2018 ist Feger im Geschäftsbereich Großprojekte tätig. Zunächst hatte er die Projektleitung für die Baumaßnahmen am Tunnel Waldsiedlung in Konstanz inne. 2020 wurde er zum Technischen Leiter des Bereichs Großprojekte ernannt, dessen Führung er jetzt übernommen hat.

STORZ-Jubilarehrung 2020:

Dank und Anerkennung für viele Jahre der Treue zum Unternehmen

STORZ-Jubilare und ihre Laudatoren beim festlichen Abend im Schenkenberger Hof in Emmingen (v.l.): Markus Elsen (Geschäftsführer J. Friedrich STORZ Verkehrswegebau GmbH & Co. KG), Elio Esposito (Kraftfahrer, 25 Jahre), Christian Stumpp (Geschäftsführer J. Friedrich Storz Service GmbH & Co. KG), Klemens Seifried (Leiter Technischer Innendienst Eigeltingen / Geschäftsführer SCHÖPPLER GmbH), Kerstin Munk (Leiterin AV, 25 Jahre), Karsten Roth (Leiter Niederlassung Donaueschingen), Holger Sterk (Oberbauleiter, 45 Jahre, Ruhestand), Christian Rebmann (Bereichsleiter Asphalteinbau), Eugen Lobanovic (Maschinist, 25 Jahre), Georg Graf Kesselstatt (geschäftsführender Gesellschafter), Gunter Herbinger (Polier, 40 Jahre), Christian Kopp (Geschäftsführer J. Friedrich Storz Service GmbH & Co. KG), Michael Körner (Leiter Bauhof u. Magazin Tuttlingen, 25 Jahre), Susanne Gräfin Kesselstatt (geschäftsführende Gesellschafterin), Steffen Hess (Polier, 25 Jahre), Guido Wagner (Leiter Niederlassung Tuttlingen).

„Wie schnell doch die Zeit vergeht!", mag sich der eine oder die andere gedacht haben bei der Ehrung der STORZ-Jubilare des Jahres 2020 im Schenkenberger Hof in Emmingen. In der Tat - wie im Flug sind Jahrzehnte vergangen! Ein Vierteljahrhundert oder 25 Jahre sind eine lange Zeit, wenn man sie im Dienst eines Unternehmens verbracht hat. 40 oder gar 45 Jahre aber sind ein ganzes Berufsleben. Im vergangenen Jahr war eine Ehrung der langjährigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch die coronabedingten Einschränkungen nicht möglich. 2021 endlich konnten Vorgesetzte und Geschäftsleitung den STORZ-Jubilarinnen und Jubilaren ihren Dank und ihre Anerkennung persönlich zum Ausdruck bringen.
Georg Graf Kesselstatt hieß im Namen der Geschäftsleitung und der Gesellschafter alle Anwesenden willkommen. Nicht jede oder jeder, die oder der auf eine lange Zugehörigkeit zum Unternehmen zurückblickt, konnte an diesem Abend auch anwesend sein. Von 13 Jubilarinnen und Jubilaren waren nur sieben erschienen. „Ich denke, das hat etwas mit Corona zu tun", sagte dazu Graf Kesselstatt. Aber jeder und jedem wurde und wird natürlich gleichermaßen Ehre zu Teil - persönlich vor Ort oder später schriftlich.
„Langjährige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verkörpern die Unternehmenskultur und geben dieser Stabilität!" Mit diesen Worten würdigte Kesselstatt die Bedeutung von Treue zum Betrieb. Langjährige Mitarbeiter seien gewissermaßen „Speicher für Know-How, Kultur und Geschichte des Unternehmens". Sie machten seine Seele aus und gäben ihre Erfahrungen an jüngere Kolleginnen und Kollegen weiter. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit bei STORZ betrage 11 Jahre. "Ein großartiger Wert!" - so der geschäftsführende Gesellschafter. Allerdings dürfe man sich nicht auf den Lorbeeren ausruhen. Es sei vielmehr eine permanente Herausforderung an das Management dafür zu sorgen, neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu gewinnen und an das Unternehmen zu binden. Identifikation mit dem Betrieb und Freude an der Arbeit seien wichtig. „Man soll sich bei uns wohlfühlen", so Kesselstatt.
Es ist schon eine Tradition, dass sich bei der Würdigung der STORZ-Jubilare Vorgesetzte in die Rolle von Laudatoren begeben. So auch in diesem Jahr. Den sieben anwesenden Jubilarinnen und Jubilaren standen ebenso viele Redner gegenüber, welche deren Laufbahnen, Verdienste und ganz persönlichen Eigenschaften durchaus humorig Revue passieren ließen. Allen gemein war der persönliche und lockere Zugang zu den einzelnen Kolleginnen und Kollegen, die an diesem festlichen Abend Bilanz oder Zwischenbilanz ihres Berufslebens bei STORZ ziehen konnten.

Nicht anwesend waren die Jubilare Leo Lies, Albert Steinhart, Erwin Grom, Stipo Dujic (25 Jahre Betriebszugehörigkeit), Luigi Bleve (40 Jahre) und Peter Moser (45 Jahre).

25 Jahre

Elio Esposito:

„Tiefladerfahrer aus Berufung"

Kollegialität, Zuverlässigkeit, Flexibilität und hohe Einsatzbereitschaft – diese Eigenschaften machten Elio Esposito aus, lobte Christian Stumpp den Jubilar in seiner Rede. Esposito, der seine Karriere bei STORZ auf einem Containerfahrzeug begonnen habe, sei nach und nach ans Steuer immer größerer Fahrzeuge gerückt. Im Fahren von Tiefladern habe er dann seine Berufung gefunden. Ihn zeichne besonderes fahrerisches Können und technisches Verständnis aus. Sein soziales Engagement beweise er durch seine Tätigkeit im Betriebsrat, dessen Vorsitz er seit April innehat. Stumpp dankte Elio Esposito für dessen überdurchschnittlichen Einsatz im Unternehmen.

25 Jahre

Eugen Lobanovic:

„Gipfelstürmer auf dem STORZ-Mountain"

„Ein erfolgreicher Gipfelstürmer" sei er, sagte Laudator Christian Rebmann über Eugen Lobanovic. Dafür gebe es drei Gründe: sein Privatleben, seine berufliche Treue zu STORZ und seine tägliche Arbeit. Der in Kasachstan geborene Maschinist habe immer hart gearbeitet und sich dadurch in allen drei Bereichen seine Lebensträume erfüllt. Über Umwege sei er vor 25 Jahren zu STORZ gekommen und habe dann hier seine berufliche Heimat gefunden. Niemand könne so gut wie Eugen Lobanovic das Fräsgut auf dem STORZ-Mountain im Bauhof III platzieren. Rebmann: „Respekt und vielen Dank für dein Engagement und deine Treue!"

25 Jahre

Kerstin Munk:

„Teamspielerin mit sozialem Engagement"

„Seriös, verlässlich und sehr engagiert" – so beschrieb Laudator Klemens Seifried in seiner Würdigung Kerstin Munk. Sie sei eine Teamspielerin mit sozialem Engagement, die in ihrer inzwischen 25 Jahre dauernden Laufbahn bei STORZ Zeugin und Mitgestalterin einer rasanten Entwicklung geworden sei. Die heutige Leiterin der Arbeitsvorbereitung / Vermessung glänze durch sehr gutes Fachwissen und Zuverlässigkeit – Eigenschaften, welche sie auch als langjährige Vorsitzende des Betriebsrates bei STORZ immer wieder bewiesen habe. Seifried: „Den STORZ-Leitspruch ‚fair-innovativ-zuverlässig' lebst Du!"

25 Jahre

Michael Körner:

„Storzianer von Kindesbeinen an"

Michael Körner drittes Wort nach „Mama" und „Papa" dürfte wohl „STORZ" geheißen haben - so begann Christian Kopp seine launige Würdigung des heutigen Leiters des Bauhofs und des Magazins in Tuttlingen. Sein Onkel - damals technischer Geschäftsführer beim Straßenbau - habe den kleinen Michael schon als dreijährigen Knirps mitgenommen zum Bauhof. Dieser habe dann in den Schulferien bei STORZ gejobbt und nach dem Studium des Bauingenieurwesens seine Karriere im Unternehmen gemacht. Eine Vielzahl von beruflichen Stationen ließ der Laudator Revue passieren, bevor er Körner für 25 Jahre Treue zum Unternehmen dankte.

25 Jahre

Steffen Hess:

„Erschließungen sind Deine Lieblingsbeute"

Als Polier mit bestem professionellem Ruf würdigte Guido Wagner seinen Kollegen Steffen Hess, der ebenfalls auf 25 Jahre bei STORZ zurückblicken kann. Der gebürtige Singener habe nach Wirtschaftsabitur und Bundeswehrzeit sein Interesse für den Straßenbau entdeckt und eine entsprechende Ausbildung absolviert. Sein Können und sein Potential habe man in der Firma schnell entdeckt. Als Werkpolier sei er heute Kopf eines eingespielten und zuverlässigen Teams, welches bevorzugt Erschließungen realisiere. Wagner: „Es ist spürbar, dass Du Dich mit Deiner Arbeit absolut identifizierst." Dafür gebühre ihm großer Dank.

40 Jahre

Gunter Herbinger:

„Einer der besten Poliere bei STORZ"

„Gerade mal 58 Jahre alt und schon 40 Jahre bei STORZ!"– so beschrieb Georg Graf Kesselstatt in seiner Laudatio Polier Gunther Herbinger. „Ein echter Tuttlinger", dessen Treue zu seiner Geburtsstadt sich auch in seiner Treue zum Unternehmen spiegele. Herbinger habe als Straßenbauer/Berufskolleg bei STORZ angefangen und die klassischen Stationen und Ausbildungsschritte bis zum Polier zurückgelegt. „Einer der besten Poliere, die wir bei STORZ haben", so der Firmenchef. Herbinger sei ein Perfektionist, was sich in der Qualität seiner Arbeit auf den Baustellen widerspiegele. Kesselstatt: „Sie haben STORZ treu gedient und zum Erfolg des Unternehmens beigetragen!"

45 Jahre

Holger Sterk:

„Rennfahrer und Straßenbaumeister"

„Du vermittelst immer eine positive Grundstimmung!" – mit diesem Kompliment bedankte sich Karsten Roth bei Holger Sterk für dessen Engagement im Unternehmen. Eigentlich habe sein Vorgänger Manfred Wagner, mit dem Sterk 40 Jahre lang zusammengearbeitet hat, diese Laudatio halten sollen, sagte Roth. Der neue Leiter der Niederlassung Donaueschingen beschrieb den Oberbauleiter Sterk als „Glück für STORZ". Und zum Glück habe dieser auch rechtzeitig den Motorradrennsport aufgegeben und sich auf seinen Beruf als Straßenbaumeister konzentriert. In großer Geschwindigkeit habe er eine Karriere bis zum Oberbauleiter hingelegt. Jeder habe aus seinem reichen Erfahrungsschatz schöpfen können. Roth: „Du hast uns enorm geholfen!"

„Eine Legende verlässt das Gelände" - mit einer zünftigen Feier im Freien und angemessenen Geschenken und Souvenirs verabschiedeten sich die Kolleginnen und Kollegen der STORZ-Niederlassung Donaueschingen von „ihrem" Oberbauleiter Holger Sterk. Nach 45 Jahren im Unternehmen geht dieser jetzt in den Ruhestand. Der ehemalige Motorradrennfahrer, der sich unübersehbar zu dieser Welt bekennt, war als Straßenbaumeister und Kollege eine unverzichtbare Stütze des Unternehmens - das brachte Karsten Roth zum Ausdruck, der die Niederlassung Donaueschingen seit Anfang 2021 führt. Er dankte ihm anstelle des früheren Niederlassungsleiters Manfred Wagner, mit dem Sterk 40 Jahre seines Berufslebens verbracht hatte.

STORZ
Wir bauen für Sie

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