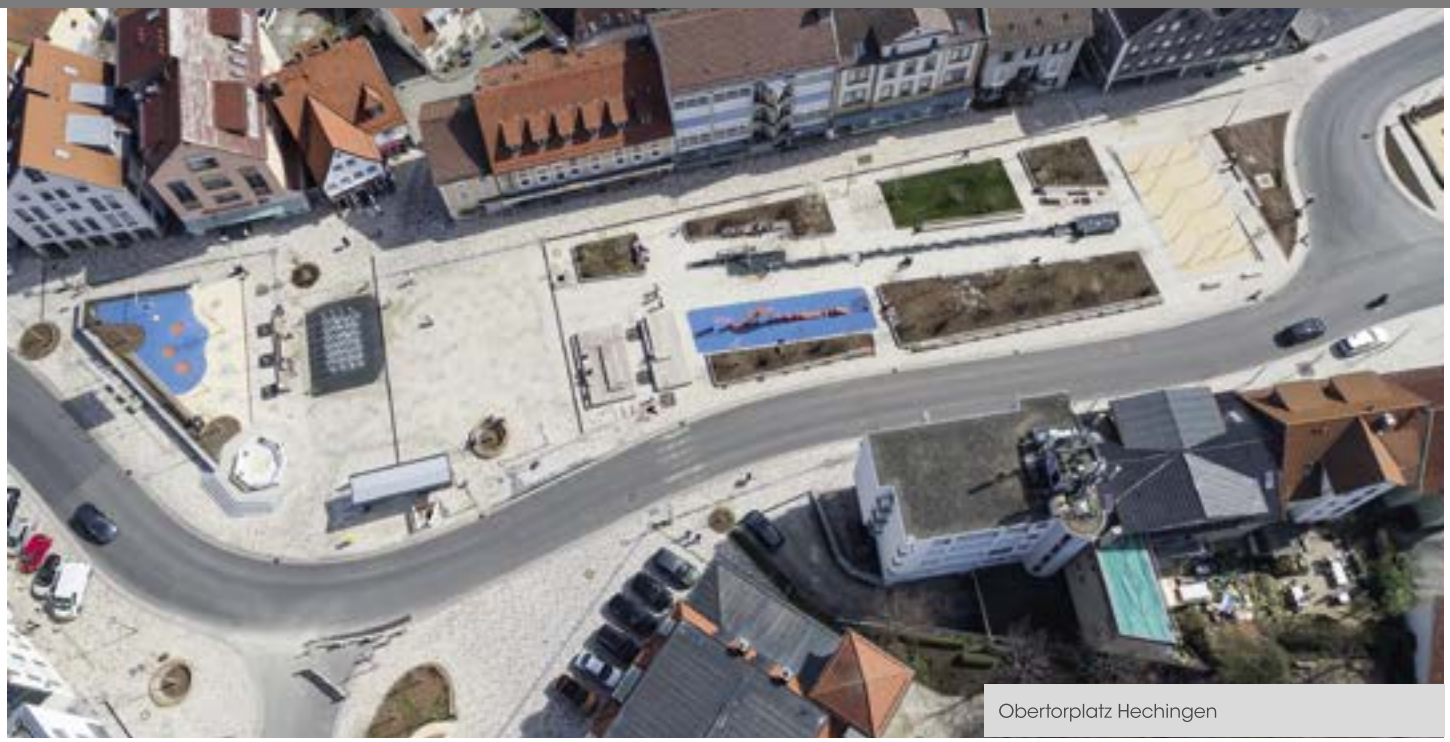
Ausgabe 62 · 04/2021

Newsletter

STORZ
Wir bauen für Sie

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



Obertorplatz Hechingen

Liebe Leserinnen und Leser,

das Jahr 2020 wird uns aus sehr unterschiedlichen Gründen in besonderer Erinnerung bleiben. Das Corona-Virus und die strikten Maßnahmen gegen dieses Virus zum Schutz von Menschenleben haben unsere persönlichen Lebensumstände genauso tiefgreifend beeinflusst wie das Geschäftsumfeld. Bis heute sind wir in unserem Familienunternehmen von einer Krankheitswelle verschont geblieben. Daraus wird etwas sehr Wichtiges ersichtlich. Mit Respekt, Verantwortungsgefühl, Zusammenhalt und Umsicht hat die gesamte STORZ-Belegschaft dazu beigetragen, diese nicht greifbare Zeit bis jetzt gut zu bewältigen. Dies erfüllt uns mit Dankbarkeit.

Im Gegensatz zu vielen anderen Branchen der deutschen Wirtschaft ist die Baubranche im Jahre 2020 gut durch die Pandemie gekommen. Die Prognose für 2021 lautet jedoch: Es werden die Auswirkungen der Pandemie auch in großen Teilen des Baugewerbes zu spüren sein. Seit Herbst letzten Jahres zeichnet sich eine Abschwächung der Konjunktur im Straßenbau bereits ab. Als einer der wichtigsten Auftraggeber in Baden-Württemberg stehen den Kommunen, aufgrund ausfallender Gewerbesteuereinnahmen, wesentlich weniger Investitionsmittel zu Verfügung.

Was 70 Jahre lang die Länder im Auftrag des Bundes erledigt haben, wurde zum 01.01.2021 auf die Autobahn GmbH übertragen. Diese Gründung ist ein Teil einer umfassenden Reform der Bundesstraßenverwaltung. Ab dem 1. Januar werden Autobahnen und Bundesfernstraßen aus einer Hand durch den Bund finanziert, gebaut, betrieben, erhalten und verwaltet. Mehr als 10.000 Mitarbeiter wechselten von den Regierungspräsidien der Länder zur Autobahn GmbH. Der Personalübergang als auch die Zusammenführung von IT-Systemen verlaufen jedoch schleppend. Wichtige Investitionen in die Infrastruktur erfahren dadurch zeitliche Verzögerungen.

Mit Blick auf das Vorjahr zeichnet sich aktuell ein Rückgang des ausgeschriebenen Marktvolumens von annähernd 30 % ab.

Völlig unerwartet wurde die Baubranche zu Jahresanfang mit massiv gestiegenen Preisen sowie gestörten Lieferwegen konfrontiert. Preiszuwächse sind insbesondere bei Betonstahl, Bitumen, Dieselkraftstoff, Mineralölerzeugnissen, Holz, Energie und Kanalgrundrohren zu verzeichnen.

Auf das laufende

TOP JOB
Top-Arbeitgeber 2019

HIGHLIGHTS

+ **B33 Allensbach – Hegne:** Modernste Erdarbeiten vor historischen Klostermauern
Seite 3

+ **Obertorplatz Hechingen:** Ein Schmuckstück – in Rekordzeit fertiggestellt
Seite 10

+ **Pilotprojekt L181 Tannheim:** Ambitioniertes Zukunftsprojekt mit „grünem Asphalt"
Seite 20

Jahr blicken wir deshalb mit einer gewissen Sorge, aber auch mit Zuversicht und Stärke. Unsere Auftragslage ist gut, und der Auftragsbestand sichert für die kommenden Monate die Auslastung in unseren Geschäftsbereichen.
Ein zentraler Baustein des „Green Deal" ist die Verbesserung der Ressourcen-effizienz und damit einhergehend der Aufbau einer zukunftsweisenden Kreislaufwirtschaft. Nachhaltigkeit ist im Straßenbau ein wichtiges Ziel des Verkehrsministeriums in Baden-Württemberg. Die Erhaltung des Straßennetzes soll in umweltfreundlichen Bauverfahren erfolgen. In einer besonders nachhaltigen und innovativen Straßenbauweise hat STORZ bei Pilotprojekten an der Entwicklung des Maximal-Recycling-Verfahrens von Asphalt mitgewirkt und dort eine Vorreiterrolle in Süddeutschland eingenommen. Bei dieser ressourcen- und energiesparenden Bauweise wird der ausgebaute Asphalt aus den bestehenden Straßen mittels Zugabe von „Rejuvenatoren" fast vollständig wiederverwendet (bis zu 90 %). Der Einsatz von Verjüngungsmitteln ermöglicht es, Asphalt mit einem hohen Anteil an Ausbauasphalt zu produzieren. Die Zugabe von Rejuvenatoren dient dabei der Reaktivierung des im Ausbauasphalt enthaltenen Bitumens zurück in seine Ursprungseigenschaft. Mit dem Bau der Teststrecke L 181 Ortsumfahrung Tannheim hat STORZ eine der 38 in Baden-Württemberg gebauten Erprobungsstrecken umgesetzt. Mehr darüber erfahren Sie in diesem Newsletter.

Im Frühjahr letzten Jahres fiel der Startschuss für den Bau unseres neuen Bürogebäudes der Niederlassung Sigmaringen in Inzigkofen. Leider mussten wir auf den Spatenstich und auf das geplante Richtfest in diesem Frühjahr wegen der Pandemie verzichten. Mittlerweile steht der Rohbau und die ersten Innenausbauten haben bereits begonnen.
Der Einzug in das neue Gebäude ist für den Herbst geplant.

In dieser ersten Ausgabe des Newsletters im Jahr 2021 finden Sie wiederum informative Berichte und Reportagen über die aktuellen STORZ-Aktivitäten. Trotz des ungewohnt harten Winters können wir mit einem schönen Strauß an interessanten Baustellen aus den einzelnen Geschäftsbereichen von STORZ berichten. Wir wünschen Ihnen allen eine interessante Lektüre.
Für das bereits begonnene Geschäftsjahr wünschen wir Ihnen viel Kraft, Erfolg sowie Gesundheit und dass wir alle gut durch das weitere Pandemiejahr kommen.

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

B33 Allensbach – Hegne:

Modernste Erdarbeiten vor historischen Klostermauern

In einer Vorkonsolidierung wird die dunkle Fläche bis zum Trafoturm trockengelegt.

Hinter den alten Bruchsteinmauern des Klosters Hegne residieren seit 1895 die Barmherzigen Schwestern vom Heiligen Kreuz - eine katholische Ordensgemeinschaft, welche vor allem Werke der Nächstenliebe üben will. Klösterliche Ruhe vermissen die Kreuzschwestern jedoch schon seit Jahrzehnten: Direkt vor ihren Mauern fließt der Verkehr von und nach Konstanz unüberhörbar auf der B33. Inzwischen zählt man über 30.000 Fahrzeuge pro Tag. In wenigen Jahren jedoch soll dieser Lärm der Vergangenheit angehören. Direkt vor dem Kloster soll dann der Tunnel Hegne verlaufen. Storzianer haben im November unter der Leitung von Oberbauleiter Josef Bosch und unter der Führung von Polier Axel Jeske in den Bauabschnitten C und D mit den vorbereitenden Arbeiten für diese Großbaustelle begonnen. Sie arbeiten mit atemberaubender Geschwindigkeit.
Wie ein Feldherr steht Axel Jeske auf einem über 10 m hohen Hügel aus Bodenaushub, welchen seine Kollegen ziemlich in der Mitte dieser über 1,5 Kilometer messenden, schlauchartigen Baustelle aufgeschüttet haben. Im Osten ist am Horizont der Tunnel Waldsiedlung erkennbar, im Westen die Häuser von Allensbach. „Was wir hier bauen, dient erst einmal der Vorbereitung für die beiden späteren Tunnel-Baustellen. In einem ersten Schritt legen wir vorhandene Leitungen um und bauen Kanalisationen ein - eine ziemlich komplizierte Angelegenheit, die ein halbes Jahr lang dauern wird."
Die Übersichtlichkeit dieser Baustelle vom Hügel aus täuscht. Für einen Außenstehenden sind die Planungen und Pläne zunächst einmal völlig unübersichtlich. „Machen Sie sich keine Gedanken", schmunzelt Jeske tröstend, „ich habe auch lange gebraucht, bis ich das alles verstanden habe." Derzeit nämlich verlaufen hier viele Arbeiten parallel, deren Sinn und gemeinsames Ziel sich dem Laien erst nach und nach erschließen.

Im Langarm-Bagger Baugeräteführer Jürgen Bisswurm, im Cockpit der Raupe Gerhard Michaelsen.

So verlegen zu Füßen dieses „Feldherrnhügels" Storzianer große Kanalrohre. Im 30-to-Hitachi-Bagger verfüllt Helmut Lehrmayer schon wieder den Kanalgraben. An dessen anderem Ende setzt Baugeräteführer Jürgen Bisswurm im Langarm-Bagger Erdreich aus einem Vorabtrag um. Gerhard Michaelsen in seiner CAT-D6N-Planierraupe und Walzenfahrer Marko Olywa bauen den Boden anschließend wieder endgültig ein. „Hier verlegen wir die Abflussleitung für die Straßenentwässerung der B33 – jetzt in 8 m Tiefe", erläutert Axel Jeske. „Die Fortsetzung des Kanals verläuft dann genau in der Mitte der künftigen vierstreifigen B33neu – sie sorgt für die Entwässerung der Fahrbahnen. Aber täuschen Sie sich nicht: wenn hier alles fertig ist, liegen diese Kanäle nur noch anderthalb Meter unter der Straßendecke!" Nicht einfach sich vorzustellen, was hier noch für gigantische Erdbewegungen nötig sein werden, bevor die neue Bundesstraße entstehen kann. STORZ arbeitet hier in einer ARGE mit den Kollegen von Schleith.

Um diesen westlichen Teil des Baufeldes freizumachen, müssen zunächst einmal vorhandene Leitungen umgelegt werden. Jeske: „Zwei Gas-Hochdruckleitungen, Abwasser, Strom, Wasser, Medien – alles muss auf die nördliche Seite der heutigen Bundesstraße." Dies geschehe in grabenloser Verlegetechnik. Mittels Spülbohrungen und Kabelpflug würden die Leitungen umgelegt. Der Polier führt den Besucher an Start- und Zielgruben dieser Leitungen, welche mit großer Exaktheit in 8 bis 10 m Tiefe unter der heutigen Bundesstraße durchgeführt werden. "Das Problem an dieser Baustelle: es geschieht hier alles unter Verkehr", so der Polier. ▸

Nördlich der heutigen zweistreifigen B33 verläuft ein Wirtschaftsweg. Parallel zu diesem haben die Storzianer schon einen Großteil der dort vorgesehenen Abwasserkanäle verlegt, welche Allensbach mit der Zentrallkläranlage Konstanz als Freispiegel-Leitungen verbinden. In ihnen enden die beiden umgelegten Abwasser-Druckleitungen. Damit das Abwasser frei zu einer Kläranlage fließen kann, muss es entlang dem Bodensee immer in Druckleitungen hochgepumpt werden.

Erst wenn diese Arbeiten im Untergrund abgeschlossen seien, werde der Wirtschaftsweg zur provisorischen B33 umgebaut, um den heutigen Verkehr eine Zeit lang aufzunehmen, sagt Jeske. In einem zweiten Schritt werde die heutige Bundesstraße dann zurückgebaut und dieser Bereich tiefergelegt. Dazu würden größere Erdbewegungen nötig sein, denn die spätere B33neu werde deutlich tiefer verlaufen. In diesem Bauabschnitt C werde es zum Schluss eine vollständige Anschlussstelle Allensbachs an die neue Bundesstraße geben.

Der östlicher gelegene Bauabschnitt D verläuft direkt vor den Mauern des Klosters Hegne, wo später der gleichnamige Tunnel entstehen soll. Hier haben die Storzianer andere vorbereitende Aufgaben zu erledigen. Innerhalb kürzester Zeit haben sie hier eine U-förmige, insgesamt 750 m messende Umleitungsstrecke gebaut, welche weiterhin den Zugang zum DB-Haltepunkt Hegne und zum dortigen Campingplatz ermöglicht. In der Mitte dieser Fläche geht es darum, umfangreiche Tiefgründungen und Bodenverbesserungsarbeiten zu leisten. „Hier unternehmen wir eine sogenannte Vorkonsolidierung", erläutert der Polier. „Wir legen diese Fläche trocken, über die man jetzt noch nicht einmal laufen kann. Bald werden hier zwei 60-to-Großbohrgeräte stehen und ca. 6500 Vertikaldrains in bis zu 25m Tiefe rammen, aus denen das Wasser nach Aufbringen eine 7 bis 8 m hohen Erdwalls herausgepresst wird." Damit werde dem bis zu 45 m mächtige Beckenton ein Teil seines Wassers entnommen und das Gelände werde sich dann etwas senken.

Auch dieses östliche Baufeld in Sichtweite des Tunnels Waldsiedlung weise sehr schwierige geologische Verhältnisse auf, erklärt Jeske. Flussschotter, Schnegglisand, Beckenton, Geschiebemergel, Sand und Lehm seien hier vorhanden. Das Wasser stehe meistens bis zur Geländeoberfläche an, teilweise auch darüber, und bereite den Bauleuten immer wieder große Probleme.

Wenn in den nächsten Jahren der Verkehr auf der B33 neu an dieser Stelle durch den Tunnel Hegne fließen wird, ist dieser Bereich nicht mehr wiederzuerkennen. Dann wird die Umleitungsstrecke zurückgebaut sein und an ihrer Stelle oberirdisch eine Kreisstraße zwischen Hegne und Allensbach verlaufen.

Fahrzeuglärm wird dann der Untergrund schlucken. Und darüber dürften sich ganz besonders die Barmherzigen Schwestern vom Heiligen Kreuz im Kloster Hegne freuen.

Polier Axel Jeske auf dem Hügel von Bodenaushub. Der hier verlegte Kanal wird in der Mitte der künftigen B33neu verlaufen. Im Hintergrund Allensbach.

Auf der Fläche dieses Wirtschaftsweges wird die provisorische Bundesstraße verlaufen. Die alte Trasse links wird dann zurückgebaut und der Bereich tiefergelegt.

Baugeräteführer Helmut Lehrmayer

Polier Dominik Stocker (l.) – verantwortlich für den Kanalbau – und Facharbeiter Jannik Braun.

Eine innerhalb kürzester Zeit gebaute U-förmige Umleitungsstrecke führt um sie herum.

Mittels Spülbohrungen werden Rohre und Leitungen unter der alten Bundesstraße grabenlos verlegt.

Blick in Richtung Osten – in Sichtweite befindet sich die Baustelle Tunnel Waldsiedlung.

Wasser bereitet allen Bauleuten in der Nähe des Bodensees immer wieder Probleme.

Bauen vor den historischen Mauern des Klosters Hegne.

B33neu Tunnel Waldsiedlung:

Endspurt nach langer Winterpause

Fast Zwei Monate lang ruhten die Arbeiten am Tunnel Waldsiedlung bei Konstanz. Zu hart war dieser Winter, um hier weiter tätig sein zu können. Jetzt aber gehen sie mit raschen Schritten wieder vorwärts. In der vorletzten Aprilwoche haben die Asphaltarbeiten im Tunnelinneren begonnen. Polier Kai Penkwitz kommentierte beim Besuch im März mit sichtlicher Zufriedenheit: „So langsam wird`s!"

In Sichtweite der neuen STORZ-Großbaustelle in den Abschnitten C und D der B33neu bereiten sich die Kollegen der Tunnelbau-ARGE auf den Endspurt vor. Die Betonbauer des Partners Baresel seien schon weitgehend abgezogen worden, erläutert Penkwitz. Sie hätten das Tunnelbauwerk bis auf wenige restliche Betonarbeiten an den Notgehwegen fertiggestellt.

Für die Storzianer bedeutet dies, nun die Außenwände des Tunnels zu verfüllen, nachdem die restlichen Spunddielen gezogen sind. Dazu verwenden sie das Aushubmaterial, welches hier in großen Mengen auf Halde liegt.

Im Tunnelinneren haben Kollegen von STORZ und von CONVIA ebenfalls große Mengen von Recycling-Material angeliefert, welches als Frostschutzschicht unter den Fahrbahnen dienen wird. Penkwitz: „Der Einsatz von RC-Material - ein Sondervorschlag seitens der ARGE - ist hier sehr sinnvoll. Hier haben wir es mit einer geschlossenen Wanne zu tun, in die kein Fremdwasser eindringt." Zwischen 50 cm und 1 m misst diese Schicht. Auf sie werden STORZ-Asphaltbauer anschließend die Trag-, Binder- und Deckschichten aufbringen. „Im Tunnel selbst werden wir 30 cm Asphalt einbauen, außerhalb sogar 40 cm. Dort ist zusätzlich eine stabilisierende Asphaltfundationsschicht vorgesehen", so der Polier.

Trotz der verhältnismäßig langen Winterpause werde man die vorgesehene Bauzeit wohl halten können, schätzt Penkwitz. Im Oktober soll hier am Tunnel Waldsiedlung alles fertig sein.

Der Tunnel Waldsiedlung kurz vor Beginn der Asphaltarbeiten.

Restliche Betonarbeiten an den Notgehwegen werden erledigt.

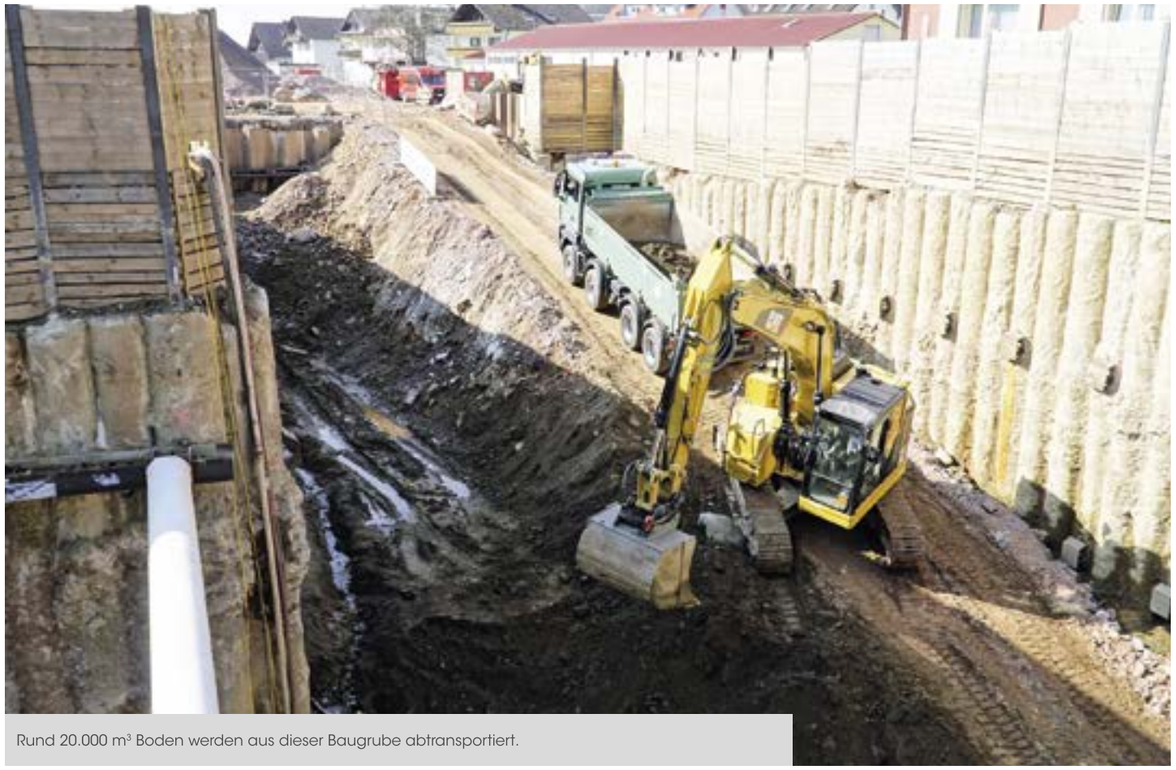
Besuch von nebenan – Facharbeiter Jannik Braun (l.) kommt vom Bauabschnitt C-D mit einer Frage zu Polier Kai Penkwitz.

Links: Der umweltfreundliche Einsatz von RC-Material ist hier imTunnelinneren sehr sinnvoll. Rechts: Baugeräteführer Rolf Wiedenbach

Blick nach Westen – im Hintergrund der Trafoturm und die Bauabschnitt C und D.

Brandbergtunnel und Lärmschutzwall March:

Von alten Gesteinen und neuzeitlichen Helfern



Rund 20.000 m³ Boden werden aus dieser Baugrube abtransportiert.

Was man hier fördert, ist mindestens 290 Millionen Jahre alt. Der Paragneis, welcher aus dem Brandbergtunnel bei Winden im Elztal gebrochen wird, gehört zu den Grundgesteinen des Schwarzwaldes. Druck und Hitze haben ihn geformt. Mit Druck und Hitze kommt man allerdings auf dieser Tunnelbaustelle menschlich nicht sehr weit, wie die Storzianer dort lachend klarmachen. Unter der Bauleitung von Andreas Böhringer heben Polier Thomas Stadler und seine Kollegen zum Zeitpunkt des Besuchs die Baugrube aus, in welcher später in offener Bauweise die beiden Trogbauwerke (Tunnel und Auslaufbereich) entstehen sollen. Sie haben es also zu tun mit früher Erdgeschichte, greifen aber auch gerne zurück auf moderne, neuzeitliche Hilfsmittel.

Im Tunnel selbst sei der Kalottenvortrieb soweit abgeschlossen. Die Sohle werde bis Ende April ausgeräumt, erläutert Thomas Stadler.

Dieses Felsgestein werde nach Bleibach ins 7 km entfernte Zwischenlager transportiert, dort überprüft und für eine weitere Nutzung vorbereitet - sei es im Bereich der offenen Bauweise oder im bergmännisch hergestellten Tunnel, jeweils als Frostschutzschichten. Immerhin 87.000 m³ Grundgestein fielen allein im 765 m langen Tunnel an. Gut 25.000 m³ davon würden wieder eingebaut. Man sieht hier den einen oder anderen CONVIA-LKW im Pendelverkehr.

Bauleiter Andreas Böhringer, Baugeräteführer Benjamin Fürderer und Polier Thomas Stadler (v.l.) – im Hintergrund die Baugrube für den Tunnel in offener Bauweise.

Wegen des schlechten Satellitenempfangs in der Baugrube hat man zeitweise auf Tachymetersteuerung umgestellt.

Die Baugrube ist bis zu 20 m tief.

Auch aus der Baugrube, welche Oberwinden unübersehbar in zwei Hälften teilt, wird eine Menge Erdreich abtransportiert, wenngleich auch nicht ganz so viel. "Insgesamt werden es wohl 20.000 m³ sein, welche wir nach einer Beprobung ins 28 km entfernte March transportieren", erklärt Andreas Böhringer. "In March bauen wir einen neuen Lärmschutzwall, der im Rahmen der Verbreiterung der A5 einem dortigen Wohngebiet zugute kommt."

Bis zu 20 m tief ist die Baugrube für den Tunnel in offener Bauweise. Auch hier gibt es regen LKW-Verkehr, denn ihr Aushub geht flott voran. Baugeräteführer Benjamin Fürderer hebt mit seinem CAT 325 Kurzheck-Bagger den Boden der Grube im Bereich des künftigen Rettungstreppenhauses aus. Für dieses sowie für ein Havarie- und Löschwasser-Becken ist eine große Nische vorgesehen, welche wie der Rest der Baugrube mit Bohrpfahlwänden gesichert ist. Hier fallen allerdings stabile und lange weiße Steifen auf. Im Brandfall und bei Überschwemmungen soll dieser Bereich später für Sicherheit sorgen.

Für Orientierung sorgen normalerweise auch auf dieser Baustelle GPS-gestützte Hilfsmittel. „Allerdings klappt das nicht immer", erläutert Benjamin Fürderer, „weil wir hier doch an manchen Stellen Abschattungen haben, die einen Satellitenempfang verhindern, vor allem wegen der Tiefe der Grube. Dann nutzen wir andere Hilfsmittel." So habe man zeitweise auf Tachymetersteuerung umgestellt. „Wir messen den Laser dann ein und lassen ihn über ein Prisma am Heck des Baggers mit der Maschinensteuerung kommunizieren. Das liefert Ergebnisse im Millimeterbereich."

In dieser Nische soll das künftige Rettungstreppenhaus entstehen.

Baugeräteführer Benjamin Fürderer

Der Tunnelbagger Liebherr R944 der ARGE Tunnel Brandberg beim Sohlvortrieb – er lässt den Tunnelquerschnitt recht klein wirken.

Der Lärmschutzwall entlang der A5 bei March wächst. Im Vordergrund die Laderaupe CAT 973 im Einsatz. Luftbild: Sascha Fiorentino

Polier Thomas Stadler ergänzt: „So etwas gibt es nicht so häufig in Europa. Wir bedienen uns aber noch weiterer moderner Hilfsmittel, und auch das ist ungewöhnlich."

Seltenheitswert habe nämlich auch eine Art der Maschinensteuerung, die man vor allem in March nutze. Dort habe man keine Basisstation eingerichtet, sondern bediene sich zur Maschinensteuerung des öffentlichen Mobilfunknetzes. „Dadurch bekommen wir die Korrekturdaten, welche unsere Maschinen benötigen, mit einer SIM-Karte über das Mobilfunknetz", erklärt Benjamin Fürderer. Diese seien bei gutem Empfang manchmal sogar noch genauer als die Korrekturdaten einer Basisstation.

Für Andreas Böhringer ist vor allem das Grundwasser im gesamten Baubereich ein großes Thema. Nasse Stellen links und rechts an den Bohrpfahlwänden der Baugrube zeigen, dass man sich in der Baugrube mittlerweile gut 5 m unterhalb des Grundwasserpegels befinde und sich Wasser überall seinen Weg sucht. „Das wird uns später noch beschäftigen, wenn wir das Auslaufbauwerk errichten. Dann werden wir sogar unter Wasser ausheben und anschließend betonieren müssen. Aber bis zum Unterwasserbeton dauert es noch bis zum Jahresende", so der Bauleiter.

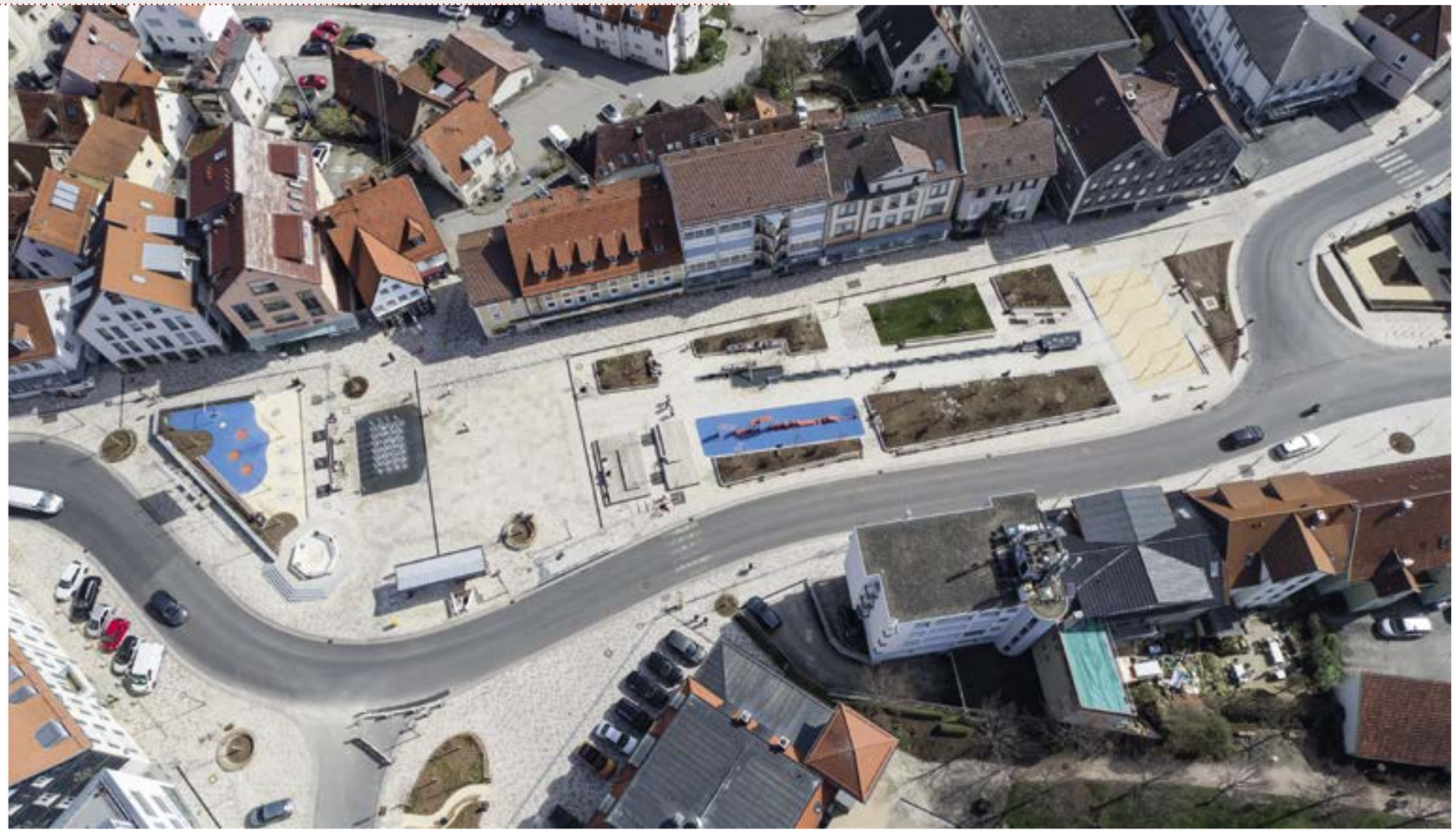
Die Stimmung bei den Storzianern am Brandbergtunnel ist trotz der Herausforderungen ausgezeichnet. „Und dies, obwohl wir eine bunt zusammengewürfelte Truppe sind" sagt Stadler. So zeigte sich etwa CONVIA-Fahrer Peter Böhm begeistert nach einer Führung über die gesamte Baustelle, welche Bauleitung und Polier für das Baustellenpersonal organisiert hatten. Böhm: „Es war richtig cool, das alles erklärt zu bekommen."

Gesteine wie den Paragneis am Brandberg lassen sich eben mit Druck und Hitze formen. Menschen nicht.

Im Inneren des 765 m langen Brandbergtunnels. Der bergmännische Tunnel hat im gesamten Querschnitt ca. 110m² Ausbruchsfläche.

Obertorplatz Hechingen:

Ein Schmuckstück – in Rekordzeit fertiggestellt



Er ist das Zentrum der Stadt und gleichzeitig Hechingens neue gute Stube: der Obertorplatz. In Rekordzeit wurde er in den letzten Tagen vor Weihnachten fertiggestellt. Ein halbes Jahr früher als geplant konnten die wesentlichen Arbeiten erledigt werden. Jetzt stehen nur noch Restarbeiten an, welche dieses städtische Schmuckstück rechtzeitig zu Ostern perfektionieren.

Erst aus der Vogelperspektive wird richtig klar, wie facettenreich dieser neugestaltete Platz ist. Wo früher eine breite Durchgangsstraße die Häuserzeilen trennte und Autos in großer Zahl parkten, gibt es heute diesen „verkehrsberuhigten Geschäftsbereich". So bezeichnet man im Amtsdeutsch den 5000 m² großen Platz.

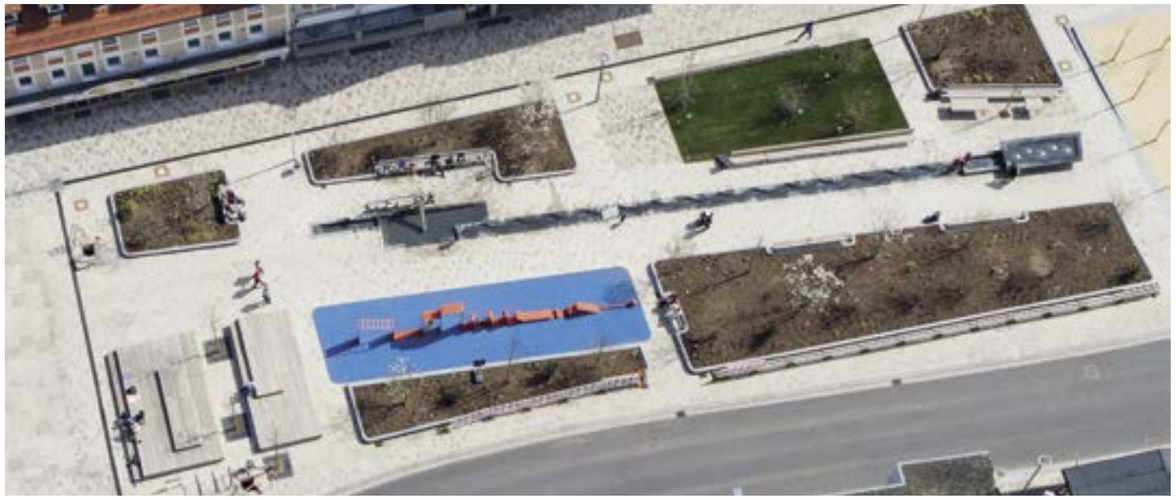
Die Wirklichkeit dieses umgestalteten städtischen Herzstücks ist deutlich bunter als seine behördliche Bezeichnung. Großzügige Rabatten, ein Fitnessbereich und eine Spielfläche mit Trampolinen sowie ein Glockenspiel werden bald bei Jung und Alt für Abwechslung sorgen – wenn die Temperaturen es zulassen. Ein Wasserlauf schlängelt sich in Richtung eines Fontänenfeldes, welches abends sogar in vielen Farben erstrahlt. Auf sich warten lässt noch der gusseiserne historische Brunnen aus dem Jahre 1872 – er wird derzeit noch restauriert.

„Eine genauso schöne wie komplexe Baustelle", sagt Bauleiter Matthias Götze rückblickend. „Solch ein Projekt ist schon etwas Besonderes, auch für uns Bauleute. Davon gibt es nicht viele." Wie sehr sich im Untergrund Pläne und Realität manchmal unterschieden, hatten er und die Kollegen um Polier Lothar Frank oft genug im Laufe der Tiefbauarbeiten erfahren müssen. „Trotzdem ist es uns gelungen, alles deutlich früher als geplant abzuschließen. Darüber freuen sich ganz besonders die Anlieger", sagt Götze. Eigentlich habe die Stadt mit einer Bauzeit bis Mai 2021 gerechnet.

Im Untergrund des heutigen Obertorplatzes steckt viel Technik. Zwei neue Kanäle für Schmutz- und für Regenwasser wurden verlegt, Leitungen für die Wasser- und die Gasversorgung, natürlich auch Medienkabel. Fontänenfeld, Wasserlauf und historischer Brunnen galt es eigens anzuschließen, Pflanzbeete und Bäume haben automatische Bewässerungen. Götze: „Ab und zu mussten wir improvisieren. Aber wir haben das in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro und den anderen Gewerken gut hinbekommen."

Ausgesprochen schnell gingen anschließend die umfangreichen Pflasterarbeiten vonstatten. „Auch unsere Subunternehmer haben sich da großes Lob verdient", sagt der Bauleiter.

Es dürfte den Hechingern nicht schwerfallen, sich an ihren schönen neuen Obertorplatz zu gewöhnen, von dem aus man einen grandiosen Blick auf die Burg Hohenzollern hat. Gewöhnen müssen sie sich aber auch daran, dass hier ab sofort Tempo 20 gilt. Und dass Parkplätze nunmehr Mangelware sind. STORZ dankt der Stadt Hechingen für die freundliche Genehmigung, diese Fotos veröffentlichen zu dürfen.



Fotos: Stadt Hechingen

Neugestaltung Dorfmitte Nonnenhorn:
Rathauspark mit Narrenbenz

Nonnenhorn ist allgemein bekannt als besonders feierfreudiges Dorf. Kein Wunder, denn hier wird bereits seit über 1200 Jahren Weinbau betrieben. Wenngleich in diesen von Corona geprägten Zeiten auch in dieser südwestlichsten Gemeinde des Freistaates Bayern die ansonsten so beliebten Feste ausfallen müssen - Grund zum Feiern hätten die Bürger genug. Sie können sich nach Abschluss der letzten Arbeiten nunmehr über eine neu gestaltete Dorfmitte freuen, welche Nonnenhorn zu einem richtigen Schmuckstück am bayerischen Ufer des Bodensees macht. Vor allem Storzianern und Pflasterbauern unter der Regie von Bauleiter Matthias Götze und Polier Steffen Thieme ist dies handwerklich zu verdanken.

Heute ist natürlich nichts mehr zu sehen von den Tiefbauarbeiten, in deren Rahmen neben Abwasserkanälen auch neue Wasser, Gas- und Stromleitungen in den Untergrund gelegt wurden. Heute bestimmen Pflaster- und Asphaltbau das Bild der neuen Dorfmitte. Insgesamt wurden 1.170 m Granitrandsteine, über 500 m Granitgroßpflasterein- und -zweizeiler, 620 m² Granitgroßpflaster, 1.260 m² Granitkleinsteinpflaster in Reihe und Passe und 365 m² Betonpflaster verlegt. Hinzu kamen 2.230 m² Asphaltfahrbahn, 200 m² wassergebundene Decke sowie die Anlage der Grün- und Rasenflächen. Ein Auftrag immerhin in Höhe von 1,7 Mio. Euro netto.

Es wurde vor allem Pflaster aus dem Bayerischen Wald verlegt, das zum Teil in Wellenform die Conrad-Forster-Straße begleitet. An ihr steht das ebenfalls renovierte Nonnenhorner Rathaus, welches nunmehr auf einen Park gegenüber blickt. Als besondere Attraktion soll hier bald der „Narrenbenz" in einer gläsernen Garage zu sehen sein, ein Oldtimer aus dem Jahre 1911.

Fotos: Christian Flemming

Hafenstraße Überlingen:

Pflastern in den Farben der Altstadt

Bislang zog sie sich weitgehend unbeachtet und in zweiter Reihe durch Überlingens Altstadt: die Hafenstraße. Diese Verbindung zwischen Mantelhafen, Schulstraße und Hofstatt erfuhr in der Vergangenheit keineswegs die städtebauliche Aufmerksamkeit, der sich die parallel verlaufende Promenade am Seeufer erfreut. Das hat sich jetzt geändert. Storzianer unter der Bauleitung von Pflasterbau-Bereichsleiter Jürgen Maas und mit Polier Steffen Thieme an der Kolonnenspitze haben die Straße in ein Schmuckstück verwandelt: verkehrsberuhigt und gepflastert in den Farben der Altstadt dürfte sie im Jahr der Überlinger Landesgartenschau zu einem weiteren Vorzeigeobjekt werden. Für andere „Visitenkarten" der Bodenseestadt hat STORZ in den vergangenen Jahren schon gesorgt: das Pflaster am Mantelhafen, an der Promenade und auf dem weitläufigen Landungsplatz haben Storzianer und von ihnen beauftragte Unternehmen verlegt. „Ganz besonders der Landungsplatz kommt bei den Bürgern sensationell gut an", freut sich Steffen Thieme. „Der ist eine Augenweide. Wir bauen gerne hier." Auch wegen dieser gelungenen Vorleistungen darf sich STORZ wohl über diesen weiteren großen Auftrag in der Hafenstrasse freuen.

Hier habe man in zwei Abschnitten gearbeitet, erläutert der Polier. Zwischen Mantelhafen und Schulstraße sei es um die Erneuerung von Stromleitungen und den Einbau von Breitbandkabeln gegangen. Erst ab der Schulstraße in Richtung Westen bis hin zum Landungsplatz habe man es mit einer Komplettsanierung zu tun gehabt: „Entwässerung, Wasserversorgung, Gas, Strom, Medienkabel - alles neu. Ein schöner großer Auftrag", meint Thieme.

Der Polier führte eine Kolonne von fünf Mann, bestehend aus Vorarbeiter Jürgen Anders, Baugeräteführer Waldemar Krieger, den beiden Facharbeitern Thomas Kieferle und Wolfgang Klinginger sowie Fachwerker Sadik Berisha. Verstärkt wurden sie durch die Pflasterbaukollegen von Thiele Naturstein aus dem bayerischen Zenting. Mit ihnen habe man bereits in Tettnang und Markt Erlbach gebaut und sehr gute Erfahrungen gemacht, erläutert der Polier.

Die Pflasterer verlegten zum Zeitpunkt des Besuchs im März gerade Granit und Rhyolith im sogenannten gemischten Bereich. Die roten und grauen Steine trennen den grau gepflasterten Straßenbereich in Richtung Mantelhafen vom rot gepflasterten in Richtung Landungsplatz. Es fällt auf, dass diese Farbtöne sich sowohl in manchen Fassaden der Hafenstraße wiederfinden, als auch im Rot der zahlreichen Dächer und im Grau das Überlinger Münsters, des Wahrzeichens der Bodenseestadt.

Bei den hier verlegten Pflastersteinen handele es sich zwar um das gleiche Material wie am Landungsplatz, aber um eine andere Verlegeart. Diese Steine hier seien präzise gesägt und müssten passgenau aneinandergesetzt werden. So könnten sie höhere Belastungen aushalten, wie sie etwa durch LKW im Lieferverkehr entstehen, so Thieme. Die künftige Hafenstraße werde verkehrsberuhigt sein und gleichzeitig sehr radfahrerfreundlich, fährt er fort. Hier verlaufe nämlich der Bodensee-Radweg, dessen Fördertöpfe die Stadt gerne genutzt habe. Wo früher eine Durchgangsstraße im Einbahnverkehr auch Autos zur Verfügung stand, wird künftig nurmehr flanieren und radeln möglich sein.

Grau und Rot sind typische Farben in Überlingen.

Diese Farben finden sich auch im Pflaster der Hafenstraße wieder. Die Steine weisen einen besonderen Schnitt auf.

Die Geschwindigkeit, mit der die Kollegen hier zu Werke gingen, ist beeindruckend. Begonnen hatte man erst im November mit den umfangreichen Arbeiten. Zum Glück hat hier am Bodensee das Wetter mitgespielt; schon im Januar konnte man weiterbauen. Deshalb konnten die Arbeiten wie vorgesehen zum 1. April beendet werden, obwohl man 130 m Gas- und Wasserleitungen einschließlich aller Hausanschlüsse zusätzlich hatte verlegen müssen „Bis auf die Markierungsarbeiten konnten wir den Termin halten" sagt Bauleiter Jürgen Maas zufrieden.

Zusätzlich zur Baustelle Hafenstraße baute man auch die Randbereiche der Marktstraße um. Thieme: „Hier ging es darum, den Gehweg zu verschmälern und die Straße zu verbreitern, um sie radfahrerfreundlicher zu gestalten. Wir regulierten also nur. Aber das geschah unter Verkehr. Hier fuhren regelmäßig die Busse durch. Teilsperrung oder gar Vollsperrung waren nicht möglich. Da hieß es: Ruhe bewahren!"

Was jetzt noch fehlt im Rahmen dieser umfangreichen Altstadtsanierung, ist die Erneuerung der Busspuren und der Haltestelle am Landungsplatz. Dieser Auftrag sei noch nicht ausgeschrieben, sagt Thieme. Gleichzeitig lächelt er verschmitzt: „Dreimal dürfen Sie raten, wer den gerne hätte!"

Facharbeiter Thomas Kieferle

Die Kollegen von Thiele Naturstein verlegen grauen Quarzmonzonit und roten Rhyolith.

Durch die Hafenstraße verläuft der Bodensee-Radweg.

Polier Steffen Thieme vor der Haltestelle am Landungsplatz in Überlingen. Über den Auftrag, auch diesen Bereich zu sanieren, würde nicht nur er sich freuen.

Baugeräteführer Waldemar Krieger

Facharbeiter Wolfgang Klinginger

Vorarbeiter Jürgen Anders

Zugunsten der Radfahrer: schmalerer Gehweg und eine breitere Straße

Modellquartier in Tuttlingen:

Neues Wohnen an der Alten Feuerwache

Ein neues Wohnquartier ist auf dem Gelände von Tuttlingens Alter Feuerwache entstanden.

Dieses Gelände hat eine lange Vergangenheit, und seine neue Bebauung soll in eine nachhaltige Zukunft weisen: Auf dem Areal der Alten Feuerwache in Tuttlingen entsteht derzeit ein Quartier, wie es Vorbild sein könnte für künftiges Wohnen. In neun Gebäuden warten insgesamt 79 Wohnungen auf ihre neuen Bewohner. Drei dieser Häuser sind für Senioren und für betreutes Wohnen reserviert. Weitgehende Barrierefreiheit ist hier also oberstes Gebot. Die Garten- und Landschaftsbauer von SCHOEPPLER legen derzeit die umfangreichen Außenanlagen an.

Bauleiter Ralf Knibbecke und Polier Arkadius Szczepanik führen Anfang März über diese weitläufige Baustelle, die nur einen Steinwurf von der jungen Donau entfernt liegt. „Hier gibt es sehr viele kleine Gewerke. Hier ist alles sehr detailreich", erläutert der Polier: „Trotzdem werden wir hier im Sommer mit allem fertig sein." Szczepanik führt eine Kolonne von weiteren vier Mitarbeitern (die beiden Baugeräteführer Arnold Waldenspuhl und Christian Rettenmaier, Facharbeiter Benjamin Horvath und Bauhelfer Christopher Izekor), welche in den Tagen des Besuchs um die Auszubildende Kim Schön verstärkt wird. Die Kollegin und die Kollegen setzen gerade Randsteine und bauen an der Blumenstraße den Gehweg auf.

„Dafür, dass wir hier erst kurz vor Weihnachten begonnen haben und im Januar und Februar wegen des Wetters nicht viel ging, sind wir schon recht weit mit unseren Arbeiten", resümiert Bauleiter Ralf Knibbecke. Und dann nennt er Zahlen: 850 m² Betonpflaster würden verlegt, 900 lfm Tiefborde gesetzt sowie 260 lfm Quadersteine für Graniteinfassung. 1500 m² Rasenflächen würden später angelegt, sowie 600 lfm Hecken gepflanzt.

Die Besichtigung des Innenbereiches zeigt, wozu diese Hecken gedacht sind. „Sie dienen unter anderem als Trenner zwischen den Terrassen der einzelnen Wohnungen im Erdgeschoß sowie als Grundstücksgrenzen," so der Bauleiter. Es werde auch zwei Spielbereiche geben und einen kleinen gepflasterten Quartiersplatz. Gepflasterte Geh- und Radwege würden in Kürze die Häuser und die Treffpunkte verbinden. Ein Pavillon soll zusätzlich einen wettergeschützten Gemeinschaftsraum bieten.

„Dies alles legen wir auf dem Dach der Tiefgarage an, welche den künftigen Bewohnern zur Verfügung steht und von der aus alle Häuser zugänglich sind", erläutert Knibbecke. Zusätzlich habe SCHOEPPLER den Auftrag, die Anlagen ein Jahr lang zu pflegen. Alles zusammen ergebe eine Auftragssumme von ca. 550.000 € netto.

Bevor es so weit sein könne, sei aber noch einiges an Durchsetzungsstärke gefragt. „Derzeit wollen natürlich viele Handwerker ihre Gewerke im Inneren der Gebäude fertigstellen", lächelt Polier Szczepanik. Da müssten die Kollegen auch gelegentlich „freundlich die Ellenbogen ausstrecken".

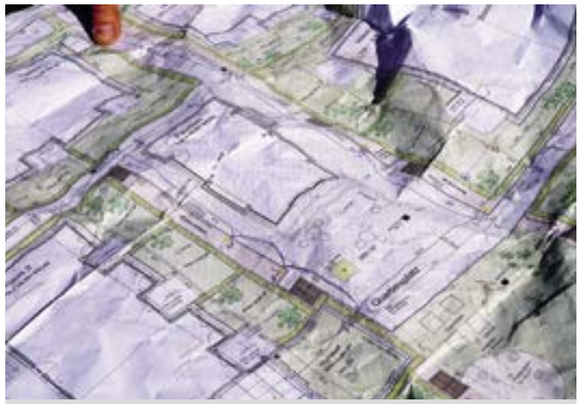
Kaum zu glauben, dass hier im Sommer alles fertig sein soll. Aber Szczepanik lacht optimistisch: „In einem halben Jahr ist hier alles grün. Wollen wir wetten?"

SCHOEPPLER-Bauleiter Ralf Knibbecke (l.) berichtet von ausgesprochen schnellen Arbeiten. Rechts hinter ihm Polier Arkadius Szczepanik,im Bagger Baugeräteführer Christian Rettenmaier.

Facharbeiter Benjamin Horvath, Bauhelfer Christopher Izekor und Azubi Kim Schön (v.l.).

Polier Arkadius Szczepanik (l.) und Bauleiter Ralf Knibbecke führen über die Baustelle.

Hier sollen in Kürze Terrassen und kleine Rasenflächen entstehen.



Ein Blick auf den Plan zeigt viele Grün- und Pflasterflächen. Barrierefreiheit ist in die Wohnanlage von großer Bedeutung.

Auch hier werden Grünflächen und gepflasterte Bereiche eingerichtet.

Auch das Setzen von Randeinfassungen gehört zu den klassischen Aufgaben auf dieser Baustelle.

Eine Tiefgarage verbindet alle Wohnblöcke des Quartiers.

Deponiebaustelle Hüfingen:

Bergkameradschaft mit Panoramablick

Baustelle mit Panoramablick: Die Deponie Hüfingen wird jetzt endgültig abgedichtet und anschließend rekultiviert.

Es ist der einzige künstliche Berg auf der Baar bei Hüfingen, aber von ihm aus hat man einen grandiosen Panoramablick: Im Westen steigt die Landschaft langsam zum Schwarzwald hin an, im Süden erhebt sich der Fürstenberg, im Osten der Wartenberg, der nördlichste der Hegau-Vulkane, viele Millionen Jahre alt. Dieser Berg hier, auf dem Polier Francesco Cottitto und seine Kollegen aus dem Bereich Deponiebau arbeiten, existiert jedoch erst seit einem halben Jahrhundert. Es ist die ehemalige Hausmüll- und Bauschuttdeponie des Schwarzwald-Baar-Kreises. Sie wird jetzt endgültig abgedichtet und rekultiviert.

„Bislang waren diese Bereiche der großen Deponie nur provisorisch mit Folie und Erde abgedeckt", erläutert der Polier. „Wir sorgen jetzt für die finale Oberflächenabdichtung." Das sei deutlich komplizierter, als es sich der Laie vorstellen würde. Denn zuerst einmal gelte es, die auf der jetzigen Folie aufgebrachten 30 bis 50 cm Boden zu entfernen und zwischenzulagern ohne die Folie zu beschädigen. Diese Schicht aus Folie und Boden sollte verhindern, dass Regenwasser in den Müllkörper eindringt, welches dann als kontaminiertes Sickerwasser kostenintensiv hätte behandelt werden müssen.

Der neue Aufbau, welcher auf den rund 23.500 m² aufgebracht wird, besteht aus mehreren Lagen mineralischer Bauteile sowie aus vier Lagen Kunststoffbauteile mit einer Gesamtmächtigkeit von ca. 2,50 m.

Die Rohmaterialien für die mineralischen Deponieersatzbaustoffe stammen unter anderem aus STORZ-eigenen Baustellen wie der Tunnelbaustelle B294 OU Winden Brandbergtunnel. In Zusammenarbeit mit STORZ Baustoffe werden aus Entsorgungsmassen qualifiziert hergestellte Deponieersatzbaustoffe.

Die Kunststoffbauteile werden von speziell zugelassenen Nachunternehmern verlegt und verschweißt.

„Das sind sehr widerstandsfähige PE-Folien", erläutert der Polier. „Es ist ganz wichtig, dass diese Abdeckung dicht ist. Das wird genau überprüft, unter anderem mittels Druckluft."

Es fallen in regelmäßigem Abstand große runde Betonschächte auf. „Das sind Gasbrunnen", sagt Cottitto und öffnet einen der schwarzen Deckel. Ein mächtiges Rohr mit Absperrhahn wird sichtbar. „Diese Brunnen sind 30-40 m tief. Das Deponiegas wird abgesaugt und über Leitungen zu einem kleinen Blockheizkraftwerk transportiert, wo es verstromt wird." Im Zuge der Baumaßnahme wurden bereits sechs neue Brunnen gebohrt; acht weitere werden im Laufe der Arbeiten saniert und entsprechend verlängert.

Cottitto macht es sichtlich Spaß, diesen nicht ganz unkomplizierten Aufbau seiner Deponie und ihrer neuen Abdeckung zu beschreiben. Unter der Bauleitung von Marius Binkert bewegen er und die drei Kollegen seiner Kolonne hier erhebliche Mengen an Boden: Vorarbeiter Salvatore Di Maggio und die beiden Baugeräteführer Vinzenco Puma und Marvin Mink. "Marvin ist unser Ausländer hier," lacht Cottitto und verbindet italienische Herzlichkeit mit sizilianischem Witz.

Der junge Kollege bewegt gerade unüberhörbar die CAT D6N-Raupe einen ziemlich steilen Hang der Deponie hinauf. Die GPS-Antennen auf dem Schild deuten an, dass auch hier digitale Steuerungen zu Einsatz kommen. „Nicht so schnell!" ruft ihm Cottitto zu. „Piano – langsam!" Ansonsten, so erklärt er, mache man es der automatischen Höhensteuerung schwer, exakt zu funktionieren. Im Hintergrund bewegt Vincenzo Puma im Kettenbagger Erdmassen – ebenfalls steil am Hang. Ob das nicht gefährlich sei? „Nein", meint Cottitto, „Salvatore und Vincenzo sind erfahrene Kollegen. Die kennen die Grenzen ihrer Maschinen! Aber – man muss immer auch Respekt haben und darf nicht übertreiben!"

Man bekommt den Eindruck, dass auf diesem künstlichen Berg bei Hüfingen zwischen den Kollegen eine ganz eigene Atmosphäre herrscht – eine ganz eigene Bergkameradschaft. Eine mit tollem Panoramablick zumal.

Die Maschinisten haben es hier mit erheblichem Gefälle zu tun.

„Bergkameraden" der besonderen Art: Vorarbeiter Salvatore Di Maggio (l.) und Polier Francesco Cottitto. Im Bagger Baugeräteführer Vincenzo Puma.

Bereits fertiggestellte Bereiche der Deponie des Schwarzwald-Baar-Kreises dienen auch der Erzeugung erneuerbarer Energien.

Auch das Deponiegas wird zur Stromerzeugung genutzt.

Baugeräteführer Marvin Mink

Pilotprojekt L181 Tannheim:

Ambitioniertes Zukunftsprojekt mit „grünem Asphalt“

Bilder: J. Rettenmaier & Söhne (JRS)

Baden-Württemberg will Vorreiter sein bei einer ressourcenschonenden Straßenbauweise. Deshalb fordert das Land die bundesweite Einführung von Maximalrecycling. STORZ hat bereits 2012 mit dem Bau der Ortsumgehung L 181 Tannheim eines von insgesamt 38 Pilotprojekten in der innovativen Bauweise „Maximalrecycling 90“ umgesetzt, also mit sogenanntem „grünen Asphalt“. Nach acht Jahren wies diese Strecke Risse auf der kompletten Fahrbahn auf. Daher entscheid sich das Land, die Strecke wieder im Maximalrecyclingverfahren zu sanieren. Es ist die erste Strecke in Deutschland, bei der das Max-Recyclingverfahren zum zweiten Mal angewendet und bereits einmal verjüngtes Material erneut verjüngt wurde.

STORZ-Bereichsleiter Asphalteinbau Christian Rebmann und der Leiter des Zentrallabors, Christian Hauke, erläutern den Hergang und Hintergründe des Forschungsprojektes:

Zum Einsatz kamen zwei verschiedene Rejuvenatoren von unterschiedlichen Herstellern: VIATOP® plus RC von J. Rettenmaier & Söhne (JRS), welches direkt im Mischer zugegeben wird, sowie Sylvaroad von Kraton, ein Additiv in flüssiger Form. Zur Vergleichbarkeit der Produkte wurde die 2012 gebaute Strecke in drei Teile aufgeteilt. Die erste Fläche verblieb im bisherigen Zustand wie 2012 (mit dem Rejuvenator Storbit von Storimpex gebaut). Die zweite Fläche wurde mit dem Produkt Sylvaroad, und die dritte mit dem Produkt VIATOP® plus RC bearbeitet. Diese beiden Flächen messen jeweils 2750 m2. Gebaut wurden sie nacheinander Mitte September 2020 von den Kolonnen der Poliere Sven Dorn und Marcus Wagner.

Zu beantworten war einerseits die Frage, ob die Verträglichkeit der Rejuvenatoren untereinander (Storbit und VIATOP® plus RC sowie Storbit und Sylvaroad) gegeben ist, und gleichzeitig das Ziel zu verfolgen, die mögliche Zugabequote des bereits „verjüngten“ Asphaltgranulates aus dem Altbestand wiederum so hoch wie möglich zu halten (Maximalrecycling). In Zusammenarbeit mit einem unabhängigen Prüfinstitut (Aalener Baustoffprüfinstitut) waren eine Vorerkundung des Altbestandes durchgeführt und nach gesonderter Aufbereitung des Asphaltfräsguts entsprechende Erstprüfungen für dieses Projekt im Labor erstellt worden.

Anhand von Probemischungen an der Mischanlage wurden die labortechnischen Kenndaten der Erstprüfung nochmals überprüft und verifiziert sowie das weitere Vorgehen für den Einbau besprochen. In unserem Fall war durch die Rejuvenatorzugabe eine höhere Verdichtbarkeit zu erkennen. Um der Gefahr einer eventuellen Überverdichtung entgegenzuwirken, wurde die Baumaßnahme mittels Troxler-Sonde sowohl durch das Aalener Baustoffprüfinstitut als durch das STORZ-Zentrallabor betreut.

Der Einbau geschah mit zwei gestaffelt fahrenden Fertigern in einer Einbaubreite von 7,5 bis 11,0 m. Vier Tandemwalzen mit FDVK kamen zum Einsatz.

Die im Nachgang übermittelten Ergebnisse der Kontrollprüfung zur Abnahme lagen allesamt im optimalen Bereich.

Ein Projekt in BILDERN

Pilotprojekt L181 Tannheim

Titisee-Neustadt Ringstraße:

Ein Schwergewicht verschwindet im Untergrund

Es war selbst für erfahrene Bauleute ein ungewöhnlicher Anlass und eine Szene mit Seltenheitswert: Anfang März baumelte ein mehr als 25 Tonnen schweres Sammelbauwerk in Titisee-Neustadt am Haken eines Schwerlastkrans. Die Spezialanfertigung verschwand nach wenigen Augenblicken sechs Meter tief im Untergrund der Hochkreuzung in Neustadt. Hier wird sie als zentrales Element der Kanalisation Ringstraße, Hauptstraße und Titiseestraße verbinden und das Mischwasser künftig in Richtung Kläranlage im Gutachtal abführen. STORZ-Bauleiter Arne Hensle und Polier Waldemar Schroth dürften die Herzen durchaus geklopft haben, als das graue Schwergewicht durch die Luft schwebte. Mit Geschick und einer gewissen Leichtigkeit gab Maschinist Gottlieb Günthner dem Koloss schließlich mit dem Löffel seines 40-Tonnen-Baggers einen kleinen Schubs und verband ihn so mit einem bereits eingebauten Kanalrohr. „Das sieht einfach aus, ist aber Millimeterarbeit", kommentierte sein Capo Waldemar Schroth. Mit gekonnter Vorarbeit war es den Storzianern gelungen, präzise die Erdarbeiten in der Baugrube durchzuführen, die höhengenaue Aufstandsfläche herzustellen und die verschiedenen Höhenlagen der Bestandskanalisation zusammenzuführen.

Immerhin sorgte diese Szene für reichlich Publikum an der Kreuzung. Nicht nur die Verantwortlichen von Seiten der Stadt Titisee-Neustadt sowie des betreuenden Ingenieurbüros hatten sich eingefunden. Auch einige Schaulustige gönnten sich diesen seltenen Blick in den Untergrund ihrer Gemeinde. Dieses Schachtbauwerk repräsentierte immerhin einen Gegenwert von rund 30.000 €. Die Bernhard Müller Betonsteinwerk GmbH in Achern hatte es nach Maß angefertigt.

Dasselbe Unternehmen hat auch die Kanalrohre hergestellt und geliefert, welche in großer Anzahl an der Ringstraße aufgestapelt auf ihre Verlegung warten. „Dieses sind sehr haltbare Stahlbeton-Elemente, die innen mit einer Kunststoffschicht aus Polyethylen ausgekleidet sind. Man nennt sie ‚Inliner'", erklärt Waldemar Schroth. In der Tat sind diese Röhren mit abgeplattetem Standfuß durch ihre gelbe Auskleidung unübersehbar. "Die Stadt wollte sichergehen und hat deshalb auch Mehrkosten nicht gescheut", erklärt dazu Michael Glück, städtischer Bauleiter. „Diese Sanierung hier ist bitter nötig, denn die vorhandenen Kanäle stammen noch aus den 70er Jahren und sind marode. Außerdem stimmt ihre Dimensionierung mit den heutigen Erfordernissen nicht mehr überein."

Im November haben Polier Schroth und seine Kollegen hier begonnen: die Facharbeiter Viktor Hermann und Viktor Maier sowie Baugeräteführer Gottlieb Günthner. Unterbrochen wurden ihre Arbeiten allerdings durch den langen und schneereichen Winter. Bauleiter Arne Hensle: „Wir erledigen hier den kompletten Leitungsbau. Neben dem Kanal werden auch Medienkabel, Wasser- und Fernwärmeleitungen eingebaut. Jedes Haus bekommt individuelle Anschlüsse. Randsteine und Gehwege werden erneuert, und später wird STORZ auch für eine neue Fahrbahndecke sorgen. Das ist schon eine große Baustelle!" Storzianer werden hier in Neustadt aller Voraussicht nach das ganze Jahr 2021 über beschäftigt sein.

Dass diese Baustelle auch ausgesprochen kompliziert ist, zeigt der Blick in die tiefe Baugrube des Sammelbauwerks. Hier laufen nicht nur alte und neue Kanäle zusammen, sondern auch Versorgungsleitungen jeglicher Art sowie die Fernwärmeversorgung. Nicht zu sehen ist eine 20-KV-Leitung, die man vorsichtshalber hatte verlegen müssen. "Wir bauen hier außerdem in einem sehr verkehrsreichen Umfeld", ergänzt Schroth. In unmittelbarer Nähe der vielbefahrenen Straßen befinde sich zudem das Neustädter Schulzentrum. Sicherheit sei hier oberstes Gebot.

Trotz allem macht der Polier einen ausgesprochen vergnügten Eindruck: „Ich baue gerne in Neustadt. Das ist schon meine achte Baustelle hier", lächelt Waldemar Schroth.

Dieses Sammelbauwerk ist das zentrale Element der künftigen Entwässerung.

Die Hochkreuzung ist eine der meistbefahrenen Verkehrswege in Neustadt.

Millimeterarbeit mit dem Bagger – die Spezialanfertigung wird präzise platziert.

Komplexes Gewirr im Untergrund – nicht einfach, hier zu bauen.

Auch Fernwärmerohre werden in der Ringstraße verlegt.

Baugeräteführer Gottlieb Günthner

Polier Waldemar Schroth mit einem der vorgesehenen Kanalrohre.

Die komplette Erneuerung der Kanalisation war überfällig.

Obertorplatz Hechingen:

Bypass unter der Bundesstraße

An der Alexanderstraße legen Storzianer die Startgrube für eine grabenlose Verlegung von Kanalrohren an.

Dazu installieren sie einen Rollenschlittenverbau.

Der Verkehr fließt nur unwesentlich langsamer über die B14 in Tuttlingen: schwere LKW, Busse, PKW, einer nach dem anderen. Deren Fahrerinnen und Fahrer dürften sich vielleicht kurz fragen, was sich hier an der gesperrten Einmündung der Alexanderstraße nur wenige Meter neben dieser Verkehrsschlagader in die Höhe streckt: ein riesiges, grünes Gestell aus Pfosten und Trennelementen. Am Ausleger eines Baggers hängt gerade ein solches Element an Ketten und gleitet behutsam nach unten. „Das hier ein Rollenschlittenverbau" erklärt STORZ-Polier Gerhard Kienzle, der das Geschehen koordiniert. Unter der Bauleitung von Frank Pfeiffer heben er und seine Kollegen eine riesige, ca. 8 m tiefe Grube aus. Um diese zu sichern, dient dieser Spezialverbau.

Die Storzianer arbeiten hochkonzentriert. Baugeräteführer Frank Schubert lässt das tonnenschwere Zwischenstück sachte herab, geführt in einer Schiene – es ist der sogenannte Rollenschlitten. Polier Gerhard Kienzle, Facharbeiter Ivo Litricz und die beiden Azubis Marco Battaglia und Iven Grau korrigieren die Lage des Stahlelementes mit Hilfe von Seilen. „Da darf sich nichts verkanten. Die Winkel müssen genau passen!" Für einige kurze erklärende Worte bleibt dem Polier die Zeit. Dann sitzt dieses Trennelement in Position. Zwischen den Kollegen darf wieder gelacht werden.

Es ist Anfang März und die Kolonne beginnt hier neben der vielbefahrenen B14 mit der Anlage einer sogenannten Startgrube. Sie misst zu diesem Zeitpunkt noch 5 x 4 m; später wird sie auf 8 x 4 m erweitert. Man wird sich nach und nach auf eine Tiefe von 8 m vorarbeiten. Auf dieser Sohle wird anschließend ein Spezialbohrgerät installiert. Dieses bohrt und presst Kanalelemente in der Dimension DN 800 in Richtung einer ähnlich großen Zielgrube jenseits der Straße, in der die neue mit der vorhandenen Kanalisation verbunden wird. Diese Grube existiert jetzt noch nicht und ist von der Kolonne noch einzurichten.

Wenn diese neue Entwässerung unter der B14 erst einmal im Rohrvortrieb eingebaut ist, wird den Platz des Bohrgerätes ein großes, zentrales Schachtbauwerk einnehmen. Diese Baustelle an der Alexanderstraße ist Teil der Netzerneuerung in der Tuttlinger Südstadt, welche auch die Gartenstraße und die Widerholdstraße umfasst. Diesen Bereich haben die Storzianer bereits im vergangenen Jahr mit neuer Entwässerung versehen.

Aber in diesen Tagen geht es eben zunächst um die Sicherung der Startgrube. Gerhard Kienzle zeigt auf die bereits stehenden vier massiven Stahlpfosten, denen kurze Zeit später noch weitere zwei hinzugefügt werden: „Dies hier ist ein Doppelgleitschienenverbau. Die Pfosten besitzen äußere und innere Gleitschienen, in denen die Verbauplatten nach und nach in die Tiefe gedrückt werden." Die Ausschachtung der Grube und deren seitliche Sicherung gehen also abwechselnd vonstatten, bis die Sohle erreicht ist. Ein Verfahren, das vergleichsweise schnell eine Verbaubox in den Untergrund bringt. „Sollten wir auf Fels treffen, würde es natürlich länger dauern", sagt Kienzle. „Aber auch darauf sind wir vorbereitet - mit einer Fräse."

Wenn der Verbau in Position sei, werde zwischen ihm und der Straße Schotter eingebracht, um alles kraftschlüssig zu verbinden, damit nichts nachrutschen kann.

Während dann im Untergrund ein neuer Entwässerungskanal im Rohrvortrieb durchgepresst wird, kann oben auf der B14 der Verkehr unvermindert weiterfließen. Ein Bypass unter der Bundesstraße, von dessen Bau die wenigsten etwas bemerken.

Polier Gerhard Kienzle koordiniert den Einbau.

Azubi Marco Battaglia

Die Verbauplatten werden in äußeren und inneren Schienen nach und nach in die Tiefe gedrückt.

Das Trennelement ist in Position.

Eine gut gelaunte STORZ-Kolonne: die Azubis Iven Grau und Marco Battaglia, Facharbeiter Ivo Litricz, Baugeräteführer Frank Schubert und Polier Gerhard Kienzle (v.l.).

Unmittelbar neben der Grube fließt der Verkehr auf der B14 weiter.

Erschließung in Friedenweiler:

Verjüngungskur vorm großen Jubiläum

Der Simonswinkel in Friedenweiler bekommt im Untergrund eine komplett neue Infrastruktur.

Die Baustelle ist ca. 500 m lang.

STORZ-Kolonne in Schwarzwald-Idylle: Polier Martin Messmer, Facharbeiter Dennis Wenzler und Baugeräteführer Daniel Schmeier (v.l.).

„Simonswinkel" - so klingt Idylle! Dieses gleichnamige Sträßchen hält, was sein Name verspricht. Im friedlichen Schwarzwalddorf Friedenweiler schlängelt es sich den Berg hinauf und strahlt selbst an Werktagen eine Ruhe aus, um die viele Menschen die hiesigen Anwohner beneiden würden – nicht nur zu Corona-Zeiten. „Ja, wir arbeiten schon dort, wo andere gerne ihren Urlaub verbringen", stimmt Polier Martin Messmer lächelnd zu. „Allerdings müssen wir derzeit den hiesigen Anwohnern ab und zu ihre Ruhe nehmen. Aber dafür bekommen sie auch eine wunderbar erschlossene und neu angelegte Straße!"

In der Tat sieht es derzeit ziemlich unruhig aus im Simonswinkel. Auf ca. 500 m erneuern Messmer und seine Kollegen unter der Bauleitung von Bernd Stanschewski die komplette Infrastruktur im Untergrund: Kanal, Gas, Wasser, Strom- und Medienkabel. „Eine schöne Baustelle", kommentiert der Polier, und Facharbeiter Dennis Wenzler sowie Baugeräteführer Daniel Schmeier stimmen ihm zu. Zusammen mit Azubi Leon Grüter, der im zweiten Lehrjahr den Beruf eines Baugeräteführers erlernt, verlegen sie zum Zeitpunkt des Besuches Hausanschlüsse. „Das ist ziemlich aufwändig, weil alle Leitungen und Kabel ja ganz individuell verlegt und angeschlossen werden müssen."

Dazu bedarf es einigen Fingerspitzengefühls, insbesondere beim Maschinisten. Mit Blick auf seinen älteren Kollegen Daniel Schmieder meint Azubi Leon respektvoll: "Nicht schlecht!" Er wurde im Rahmen seiner Ausbildung schon auf einer ganzen Reihe von Baustellen eingesetzt, nicht nur mit dieser Kolonne. Leon: „Hier lernt man was. Das macht Spaß!"

Ob die Anwohner ebenso viel Spaß haben, wenn sie ihre Fahrzeuge in die Garagen stellen wollen, darf man bezweifeln. Polier Messmer: „Wenn wir graben müssen, geht es eben ein paar Tage lang nicht. Dann sagen wir frühzeitig Bescheid. Aber hier im Simonswinkel hat man dafür Verständnis. Wir kommen gut mit den Menschen aus."

Bis zum Sommer sollen die Arbeiten komplett beendet sein. Eigentlich hätten die Anwohner im Simonswinkel angesichts der Verjüngungskur ihres Sträßchens dann schon Grund zum Feiern - deutlich früher als das gesamte Dorf. Erst in zwei Jahren nämlich will man in diesem Höhenluftkurort im Schwarzwald ein richtig großes Fest feiern. Dann wird Friedenweiler 900 Jahre alt.

Azubi Leon Grüter

Hausanschlüsse fordern vom Maschinisten ein besonderes Fingerspitzengefühl.

Hauptstraße in Rötenbach:

Kleine Geschichten am Wegesrand

Derzeit betreut STORZ im Hochschwarzwald eine ganze Reihe von Baustellen - größere wie kleinere. Auch letztere sind sehr willkommen. So dürften Straßenbau-Polier Henry Schröder und seine jungen Kollegen Dominic Preis und Sascha De Monte ganz zufrieden gewesen sein, als sie nach ungewohnt langer Winterpause in der letzten Februarwoche wieder zupacken konnten. In diesem Fall geht es an der Hauptstraße in Rötenbach unter der Bauleitung von Bernd Stanschewski um die Anlage eines Gehweges inklusive Pflasterung und um das Modellieren einer Einfahrt. Drei Einlaufschächte, ein Einzeiler aus Granitsteinen am Straßenrand sowie Rabatten kommen hinzu. „Eine überschaubare Sache", sagt Henry Schröder, „aber auch solche Kleinbaustellen wollen ordentlich betreut werden."

Gute Laune bei gutem Wetter: Polier Henry Schröder und seine Kollegen Dominic Preis und Sascha De Monte.

Die drei Straßenbauer wirkten an diesem Tag Anfang März sichtlich zufrieden angesichts des strahlend blauen Himmels und der wärmenden Sonne. „Das täuscht", lacht Schröder, „denn heute Morgen war es noch richtig kalt. Da ist selbst unser Radlader nicht angesprungen. Unser Kollege Martin Messmer hat schnell ausgeholfen, indem er von seiner Baustelle in Friedenweiler seinen Radbagger zum Überbrücken geschickt hat. Das ging wesentlich schneller, als wenn Kollegen aus Donaueschingen oder aus Tuttlingen hätten anreisen müssen. Man weiß sich eben zu helfen."
Und so halten auch kleine Baustellen manchmal kleine Geschichten bereit.

Überlingen Mühlbachstraße:

Sanieren, wo einst fünf Mühlen standen

Über einen Kilometer lang zog sich im Mittelalter der künstlich angelegte Mühlbach hin zwischen Nußdorf und Überlingen, am Nordufer des Bodensees und auf halber Höhe. Er versorgte fünf Mühlen mit Wasser, welche Mehl für die Stadt und für ihre Umgebung mahlten. Die Breite dieses Kanals diente den Überlingern sogar als Längenmaß: sie betrug 2,26 m. Heute verläuft an der Stelle des historischen Mühlbachs die gleichnamige Straße. Ihr östliches Drittel wird derzeit von Storzianern unter der Bauleitung von Christian Fischer im Tief- und Straßenbau komplett saniert.

Das historische Längenmaß Überlingens spielt bei STORZ-Polier Stephan Lehrmayer und seinen Kollegen keine Rolle. Was sie verlegen, misst sich eher in Millimetern. „Hier in der Mühlbachstraße legen wir 500er-Rohre für Mischwasser. Die kleine Stichstraße in Richtung Bodensee hat sogar 600er-Rohre bekommen." Lehrmayer fühlt sich auf dieser idyllisch gelegenen Baustelle sichtlich wohl. Hinter hohen Hecken erspäht man noch die eine oder andere Villa. Deren fantastische Aussicht auf den See kann man allerdings nur ahnen: „Schön hier, aber zum Bauen doch zum Teil recht eng."

Zum Zeitpunkt des Besuchs arbeitet Lehrmayer mit drei Kollegen zusammen: mit dem erfahrenen Baugeräteführer Norbert Vochazer, dem jungen Facharbeiter Silas Hoppe und Timo Mink. Dieser befindet sich im ersten Lehrjahr des Ausbildungsgangs „Bauingenieur plus". Wenige Tage später stocken Baugeräteführer Matthias Erath und Facharbeiter Jürgen Schweikle die Kolonne personell auf. „Bei uns finden Generationen zusammen", sagt Lehrmayer, der sich immer wieder der Winterausbildung der STORZ-Azubis widmet. Auch Silas Hoppe gehörte bis vor kurzem noch zu seinen Zöglingen: "Macht große Freude zu sehen, was aus den jungen Leuten wird."

Die können von den altgedienten Kollegen an dieser klassischen Kanalbaustelle mit Sicherheit einiges lernen. Neben der neuen Kanalisation aus Rohren und Schachtbauwerken werden auch Wasserleitungen sowie Breitbandkabel und Leerrohre verlegt.

Die Mühlbachstraße in Überlingen – sie bekommt eine neue Kanalisation, Wasserversorgung und Medienkabel.

Die Baugrube ist schmal und bis zu 4 m tief.

Die Gas- und Stromversorgung existiert bereits. Die Baugrube ist schmal und tief: Zwischen den Stahlplatten der Verbaubox geht es bis zu 4 m hinunter.

Trotzdem kommt man hier flott voran. „Mit zwei Baggern geht es recht schnell: Einer arbeitet im Vortrieb und hebt aus, der andere schüttet den Graben wieder zu." Seit November sanieren die Kollegen diesen Teil der Mühlbachstraße; bis Ende Juli wollen sie fertig sein.

Dann wird man sich hier auch über die neu angelegte Straße freuen dürfen. „Das wird alles wunderschön", davon ist Stephan Lehrmayer überzeugt. Der Clou könnten dann die gepflasterten Parkbuchten sein. Deren Breite dürfte wohl in etwa an das historische Überlinger Längenmaß von 2,26 m erinnern: an die Breite des alten Mühlbachs.

Ein Maschinist mit Feingefühl…

… Baugeräteführer Norbert Vochazer

In dieser Stichstraße in Richtung Bodensee wurden Rohre DN 600 verlegt.

Eine Generationenbaustelle – Azubi Timo Mink, Facharbeiter Silas Hoppe und Polier Stephan Lehrmayer.

Konstanz Fürstenbergstraße:

Wenn Geduld zum Schluss belohnt wird

Die Fürstenbergstraße in Konstanz-Wollmatingen – sie wird auf 700 m Länge in zwei Bauabschnitten saniert.

Wollmatinger sind geduldig. Viele Jahrzehnte lang litt dieser Stadtteil im Nordwesten von Konstanz unter einem der größten Verkehrsnadelöhre im Stadtgebiet. Durch Wollmatingen quälten sich täglich Tausende von Fahrzeugen auf ihrem Weg in die Konzilstadt und aus ihr heraus – insbesondere durch die Fürstenbergstraße. Die Menschen hier haben sehnlichst auf Entlastung durch die Neutrassierung und den Bau der B 33 gewartet. Jetzt dürfen sie sich zudem auf eine komplett sanierte und zeitgemäß gestaltete Achse durch die Vorstadt freuen. Unter der Führung von Oberbauleiter Josef Bosch und Polier Steffen Hess sorgen Storzianer seit Beginn des vergangenen Jahres für diese lange erhoffte Aufwertung der Fürstenbergstraße.

Auf insgesamt 700 m Länge und in zwei Bauabschnitten ging diese Sanierung vonstatten. Zum bevorstehenden Abschluss des zweiten Abschnitts und somit der Gesamtmaßnahme blickt Polier Steffen Hess zufrieden auf diese Neugestaltung zurück. „Hier handelt es sich um eine klassische innerstädtische Straßensanierung", erläutert er. „Wir haben zunächst neue Abwasserkanäle gelegt, ebenso Leitungen für Strom Wasser sowie Glasfaserkabel. Jetzt geht es nur noch um den Straßenbau." Die Kollegen setzen Randsteine, legen Gehwegpflaster und stellen die Planie für den Asphalteinbau her. An den Fahrbahnrändern fallen die Seiteneinläufe zur Straßenentwässerung auf. Diese seien in Konstanz recht verbreitet, sagt der Polier. „Die Detailarbeiten an dieser langen Straßenbaustelle darf man allerdings nicht unterschätzen." Er meint damit die zahlreichen Hausanschlüsse, die jeweils individuell zu legen und zu gestalten sind.

▲ Kaum zu glauben, dass hier noch vor Jahren der Durchgangsverkehr von und nach Konstanz floss.

◀ Facharbeiter Wolfgang Reichle

▶ Baugeräteführer Günter Graf

Was er damit meint, machen wenige Meter weiter Baugeräteführer Günter Graf und Facharbeiter Wolfgang Reichle deutlich. Sie suchen intensiv vor einem Gebäude nach einem Leerrohr für den Stromanschluss. Sie finden es schließlich an anderer Stelle als eingezeichnet. „Traue niemals einem Plan", lacht Wolfgang Reichle daraufhin. Man lässt sich hier die gute Laune nicht verderben durch solche Kleinigkeiten.

Ziemlich eng geht es auch bei Facharbeiter Henry Scherr zu, der unmittelbar neben parkenden Autos einen Gehweg pflastert. Praktikant Carl Bresges reicht ihm Betonpflastersteine an. Auch ihr Radlader hat sich zwischen den Fahrzeugen durchschlängeln müssen. „In dieser Enge hier muss man schon gut aufpassen", meint Henry Scheer.

Wie auch dieser zweite Bauabschnitt bald aussehen soll, lässt sich auf den bereits fertiggestellten 350 m des ersten erkennen: Markierungen für Fahrradwege zu beiden Seiten der Fahrbahn machen Autofahrern deutlich, dass es sich hier nicht mehr um die einstige Hauptdurchgangsstraße Wollmatingens handelt, sondern um eine, in der ein reduziertes Tempo erwünscht ist.

Wenn ab dem kommenden Sommer diese Straße nicht nur mehr für Anwohner nutzbar sein wird, hat sie einen völlig anderen Charakter als zuvor. Dann wird die Wohnqualität in der Fürstenbergstraße deutlich gestiegen sein. Insofern wird die lange Geduld der Wollmatinger zum Schluss dann doch belohnt.

So wie der erste Bauabschnitt hier soll die gesamt Fürstenbergstraße gestaltet werden.

Facharbeiter Henry Scherr und Praktikant Carl Bresges

Hausanschlüsse erfordern besondere Geduld. Links Polier Steffen Hess.

Horb am Necker – Dettlingen:
STORZ erschließt „im hohen Norden“

Es dürfte derzeit wohl die nördlichste Baustelle des Unternehmens sein: das Baugebiet „Gartenäcker IV“ in Horb am Neckar – Dettingen. Unter der Leitung von Sven Stutzmann haben Anfang März die Bauarbeiten für einen weiteren Erschließungsabschnitt begonnen. Entspannt zeigten sich Stadtspitze und Storzianer beim offiziellen Spatenstich – Corona-konform natürlich.
STORZ-Polier Sebastian Fritsche und seine Kollegen (Facharbeiter Marcel Weihert und Maschinist Udo Schmidt / Fa. Kurz) jedenfalls haben täglich eine fast 90 Kilometer messende Anfahrt zu bewältigen, bevor sie vor Ort sind. Dann aber arbeiten sie in einer recht idyllischen Umgebung, denn dieses Baugebiet ist eine Südhanglage und verkehrsberuhigt. „Gartenäcker IV bietet sich exzellent für neuen Wohnraum an“ lobte der Horber Oberbürgermeister Peter Rosenberger beim Spatenstich in Dettlingen. „Mit der Erschließung der neuen Bauflächen wird der wichtigste Wunsch der Dettlinger Bürger aus dem Masterplan Horb 2050 umgesetzt“, freut sich denn auch der Dettlinger Ortsvorsteher Theo Walz.

01: Beim symbolischen Spatenstich (v. l.): STORZ-Polier-Sebastian Fritsche, Bauleiter Sven Stutzmann, Antonio Sánchez Martinez (Projektleiter Stadt Horb a. N.), Oberbürgermeister Peter Rosenberger, Ortsvorsteher Theo Walz.

Sieben weitere Bauplätze werden hier erschlossen. „Das komplette Programm“, sagt Sven Stutzmann: „Schmutz- und Regenwasserkanäle getrennt, Gas, Wasser, Strom- und Medienkabel. Später folgen die Randeinfassungen. Und auch für die Schwarzdecke der Straße ist Storz zuständig.“ Die Arbeiten sollen planmäßig Anfang Mai abgeschlossen sein.

Erschließungsgebiet Mühlhausen-Ehingen:
Baggerballett vor explosiver Kulisse

Exklusive und vormals auch explosive Kulisse – in Mühlhausen-Ehingen erschließen Storzianer das Neubaugebiet „Spitzäcker“.

Der Blick ist ziemlich exklusiv, und die Kulisse war ziemlich explosiv: Aufgereiht vor Mühlhausen-Ehingen erheben sich fast zum Greifen nah die Hegauvulkane Hohenstoffeln, Mädgeberg und Hohenhewen. Deren letzte vulkanische Aktivitäten sind zwar schon sechs bis acht Millionen Jahren her. Ein letztes leichtes Erdbeben in dieser Gegend aber verzeichnete man erst vor einem Vierteljahrhundert. Geologen sagen: diese Vulkane schlafen.
Die Bauleute im Erschließungsgebiet „Spitzäcker“ in Mühlhausen-Ehingen hingegen schlafen keineswegs. Sie bereiten quasi den Zuschauerraum vor für die große erdgeschichtliche Bühne. Unter der Bauleitung von Andreas Elgert und unter Führung von Polier Jürgen Brümmer entsteht hier ein neues Wohngebiet mit 38 Bauplätzen. Seit Dezember 2020 sorgen Facharbeiter Manuel Volksdorf, Fachwerker Elvedin Silahic und Azubi Marc Frech für die künftige Entwässerung und die Versorgung des über 3 ha großen Gebietes mit Wasser, Strom, Gas und schnellem Internet. Bis zum Sommer soll hier alles fertig sein. ▸

Zwei Bagger fallen auf, weil sie vor der Vulkan-Kulisse mit ihren Auslegern quasi ein Ballett aufführen. Deren Führer sind zwar keine angestellten Storzianer, bereichern aber immer wieder die Baustellen des Unternehmens: Alfred und René Häckl. Das Besondere: Hier geben sich Vater und Sohn ein Stelldichein. Familienzusammenhalt der eigenen Art.
Dass sich Familien um einen Bauplatz im Neubaugebiet „Spitzäcker“ reißen, zeigt die enorme Zahl der Bewerbungen. Zwischenzeitlich bewertete die Kommune die Interessenten und ihre Chancen auf eines der Grundstücke sogar mit einem eigenen, differenzierten Punktesystem. Zu groß war das Interesse.
Aber begehrt scheint diese Wohnlage nicht erst seit der Neuzeit zu sein. In der Nähe wurden Gräber gefunden, welche auf 5000 bis 2200 Jahre vor Christi Geburt zurückdatiert werden. Sie lassen auf entsprechende Ansiedlungen hier schließen. Kein Wunder bei dieser exklusiven und vormals auch explosiven Kulisse.

Azubi Marc Frech

Bagger-Ballett von Vater und Sohn…

Baugeräteführer Alfred Häckl

Baugeräteführer René Häckl

Fachwerker Elvedin Silahic – im Hintergrund der Hohenhewen.

Winteraktivitäten bei STORZ:

Bauen, Baggern und Belehren

Dieser Winter hatte es in sich – ungewohnte Schneemassen sorgten einerseits für weiße Pracht, machten aber andererseits den Menschen sehr zu schaffen. So viel Schnee war man im Schwäbischen und selbst im Schwarzwald aus den vergangenen Jahren nicht mehr gewohnt. Im Straßenbau ging angesichts dessen und wegen der tiefen Temperaturen nicht viel. Bis auf wenige Ausnahmen ruhten die meisten Baustellen. Und doch ging es weiter bei STORZ. Impressionen aus den ersten sechs Wochen dieses Jahres.

Zwei Azubis proben den Ernstfall

Alle sprechen von „Auszubildenden" oder von „Azubis", aber Lehrling klingt manchmal doch etwas klassischer und griffiger – insbesondere, wenn es um eine typische Lehrlingsbaustelle geht. Trotz des strengen Winters konnten auch in diesem Jahr wieder zwei junge Storzianer unter fachkundiger Anleitung, aber doch weitgehend in eigener Regie, zugreifen: Mirsad Nukic und Jessy James Kaisler, beide Straßenbauer im zweiten Ausbildungsjahr. Die beiden setzten mit der Erweiterung der Ausstellungsfläche der Möbelwerkstätte Schmieder in Tuttlingen in gewisser Weise eine Tradition fort. Dort hatten vor zwei Jahren zwei andere STORZ-Lehrlinge die Fundamente gelegt für diese aktuelle Baumaßnahme.

Winteraktivität auf der Lehrlingsbaustelle - Mirsad Nukic und Jessy James Kaisler langen kräftig zu

Ein gelungenes Werk: die Erweiterung der Ausstellungsfläche der Möbelwerkstätte Schmieder.

Es war also der zweite Teil einer Art Nachbarschaftshilfe für die Holzspezialisten in der Tuttlinger Rudolf-Diesel-Straße. Firmenchef Steffen Schmieder schien auch diesmal wieder recht glücklich zu sein, denn 2019 hatten die Storz Lehrlinge aus dem dritten Ausbildungsjahr ganze Arbeit abgeliefert.

Insofern traten Mirsad und Jessy James in vorbereitete Fußstapfen, als sie Anfang Februar - ausgerüstet mit Radlader und Minibagger – an die Arbeit gingen. Zuerst wurde das Baufeld angezeichnet, dann der Oberboden abgetragen und seitlich gelagert. Im Anschluss an die darauffolgenden Erdarbeiten bauten die beiden die erste Lage Schotter in die Fläche ein, steckten die Randeinfassungen ab, spitzten bestehende Betonfundamente ab und stellten das Planum her. Dann setzten sie Tiefbordsteine in Beton. Schließlich wurden die Rasenkanten hergestellt mit Betonsteinen 20/10/6 sowie das Schotterfeinplanum. Zum Schluss dieser ungewöhnlichen Ausbildungsmaßnahme - manchmal von richtig schlechtem Wetter unterbrochenen - galt es, die Oberbodenarbeiten zu erledigen und die Baustelle ab- bzw. aufzuräumen.

Dies alles fand vor Ort unter der kritischen Aufsicht von Polier Armin Braun statt und natürlich unter der Schirmherrschaft von Ausbildungsleiter Herbert Aggeler. Und manchmal schaute auch Auftraggeber Steffen Schmieder vorbei und freute sich.

Üben am Baugeräte-Simulator

„Übung macht den Meister" heißt es im Volksmund so schön. Diese Weisheit trifft den Nagel auf den Kopf, besonders wenn es um die Beherrschung moderner Baugeräte geht. Es ist alles anderes als einfach und will gelernt sein, solche Maschinen koordiniert mittels Joysticks und Pedalen zu führen. Aber Lernen darf und soll ja auch Spaß machen. Nicht zuletzt deshalb hat STORZ vor wenigen Jahren einen Baugerätesimulator angeschafft.

Ausbildungsleiter Herbert Aggeler: „Über solch ein Gerät verfügt bei weitem nicht jedes Bauunternehmen. Mit diesem Simulator kann man nicht nur einen Gerätetyp aufrufen, sondern gleich eine ganze Auswahl: Kettenbagger, Radbagger, Grader, Bulldozer und Radlader. Dieses Gerät ist also alles andere als ein Spielzeug für große Buben. Es erlaubt vielmehr Ausbildung und Training zu jeder Zeit, bei jedem Wetter, unter Aufsicht und direkter Anleitung. Das ist deutlich kostengünstiger, materialschonender, spritsparender und umweltfreundlicher als das Üben auf den großen Maschinen."

Leon Krajscir, im ersten Ausbildungsjahr zum Baugeräteführer, ergriff in diesem verschneiten Winter jedenfalls die Gelegenheit zum Üben. Ihm schien es zu gefallen am Baugeräte-Simulator.

Sicherheit an erster Stelle

Sicherheits- und Gesundheitsgefährdungen frühzeitig erkennen und vermeiden - das ist das Ziel jeder Sicherheitseinweisung. In diesem Jahr konnten diese gesetzlich vorgeschriebenen Belehrungen wegen der strengen Corona-Vorschriften allerdings nicht persönlich und im Austausch mit den Kolleginnen und Kollegen stattfinden.

Herbert Aggeler hat sich in seiner Funktion als STORZ-Sicherheitsbeauftragter deshalb etwas einfallen lassen, um nicht auf diese wichtigen und notwendigen Unterrichtungen zu verzichten. Er versandte eigens erstellte entsprechende Präsentationen und Vorträge per YouTube. Für die Bereiche Verkehrswegebau, Bauwerkinstandsetzung und Werkstatt hatte er individuelle Beiträge produziert. Die Kolleginnen und Kollegen bestätigten dann, dass sie diese vorgeschriebenen Einweisungen auch zur Kenntnis genommen hatten.

Und damit auch alles in diesen ungewöhnlichen Corona-Zeiten seine Richtigkeit hat, vergewisserte sich Aggeler über die Gültigkeit seiner Unterrichtungen bei der zuständigen Berufsgenossenschaft Bau. Er sei der einzige gewesen, der sich gemeldet und auf diese Art und Weise um die Sicherheitsunterweisungen gekümmert habe, schmunzelt Aggeler im Nachhinein.

Dass Arbeitssicherheit ein Thema von öffentlichem Interesse ist, wurde durch einen umfangreichen Hintergrundbericht des Südkurier Donaueschingen deutlich. Die Recherche berücksichtigte einige der wichtigsten Unternehmen in der Region, unter anderem auch STORZ. Herbert Aggeler und Karsten Roth, Leiter der Niederlassung Donaueschingen, gaben Auskunft. Sie konnten auf eine ausgesprochen erfreuliche Bilanz verweisen, denn schwere Arbeitsunfälle gab es bei STORZ schon lange nicht mehr. Wie gesagt – Unfallfreiheit ist kein Zufall. Arbeitssicherheit muss immer wieder eingeübt und vorbereitet werden.

Üben am Baugerätesimulator: Azubi Leon Krajscir.

Sicherheitsunterweisung in Corona-Zeiten: Herbert Aggeler präsentierte sie per YouTube.

Berufe bei STORZ:

Land- und Baumaschinenmechatroniker

Robin Klein bei der Software-Pflege eines Baugerätes…

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. Seine Serie beginnt mit dem Beruf des Land- und Baumaschinenmechatronikers, dargestellt am Beispiel des jungen Kollegen Robin Klein.

Robin Klein hat seine Ausbildung zum Land- und Baumaschinenmechatroniker am 01.09.2017 bei STORZ Service unter der Leitung von Christian Kopp und seinem direkten Ausbildungsmeister Lothar Schlatter begonnen, und diese im Februar 2021 mit sehr gutem Abschluss beendet.
Schon während der Ausbildung hat Robin die ihm übertragenen Aufgaben zur vollsten Zufriedenheit erledigt. Auch mit seiner freundlichen Art hat er sich sehr gut in das Werkstatt-Team integriert. Gegen Ende der Ausbildung wuchs sein Interesse an filigraneren Technologien, wie wir diese in unserem Maschinenpark auch einsetzen, also etwa globale Navigationssatellitensysteme – kurz: GNSS Systeme.
Die STORZ-Gruppe hat diese Systeme schon seit 2004 im Einsatz. Systeme wie 3D-Steuerungen an Baggern, Gradern, Raupen, Fertigern, Walzen und Walzenzügen (FDVK) gehören heutzutage zum Standard.
Diese Technologie setzt nicht nur die maschinelle Verfügbarkeit voraus; vor allem braucht diese Technologie Personen, die sich auskennen.
Bei STORZ Service ist Andreas Loga mit der Leitung dieser noch kleinen Abteilung betraut. Er ist Ansprechpartner für die ganze Firmengruppe, insbesondere für unsere AV in Eigeltingen sowie für alle Vermesser - ob im Kerngebiet oder in den Niederlassungen.
Das alles hört sich spannend an, so meinte Robin Klein nach seiner Lehre. Er wollte sich also in diese Richtung weiterentwickeln, und damit Andreas Loga sowie die gesamte Firmengruppe unterstützen. Die Kenntnisse, die er schon während seines letzten Ausbildungsjahres bei Lieferanten wie Topcon erworben hat, kann er nun anwenden. Weitere Schulungen für Robin stehen an, um sein Wissen zu vertiefen.
Den Baustellen aktuell Support zu geben, online über Vermessungs- und Maschinensteuerungen digital Einfluss auf Baustellenabläufe zu nehmen, um diese zu optimieren – das war vor wenigen Jahren noch undenkbar.
Prüfungen, Justagen, Reparaturen von Nivelliergeräten, Lasern, Feldrechnern, Rover, Antennen, Softwareupdates - dies alles sind Tätigkeiten, welche Ausfallzeiten auf unseren Baustellen vermeiden und so helfen, Kosten zu minimieren.
Es sind wesentliche Bausteine, um Bauen 4.0 leisten und abbilden zu können.
Für dieses Ziel steht „STORZ Service Technology" mit Andreas Loga und nun auch mit Robin Klein zur Verfügung. Diese Kompetenz ermöglicht es uns neuerdings auch, externe Unternehmungen zu betreuen – legitimiert durch Topcon Deutschland Positioning. Wir wünschen Robin einen guten Start, viel Spaß und Engagement in seinem neuen Job.

… und an seinem Arbeitsplatz in der Werkstatt.

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