Ausgabe 65 · 04/2022

Newsletter

STORZ
Wir bauen für Sie

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

Ausbau der Anschlussstelle A81 bei Rottenburg

Liebe Leserinnen und Leser,
es ist uns eine besondere Freude, die erste Ausgabe unseres STORZ-Newsletters im Jahre 2022 mit positiven Nachrichten zu beginnen. Die Unternehmensgruppe STORZ schließt das Geschäftsjahr 2021 mit einem guten Ergebnis und einer stabilen Bauleistung ab! Die Geschäftsleitung dankt der ganzen STORZ-Familie für ihren großartigen Einsatz und ihre konstruktiven persönlichen Beiträge zum Erfolg unseres Unternehmens. Das Geschäftsjahr 2021 war durch schwierige Marktbedingungen und die anhaltende Coronapandemie bestimmt.

Am 18. März 2022 hat die Unternehmensgruppe STORZ zum zweiten Mal das TOP-JOB-Siegel als einer der besten Arbeitgeber in Deutschland erhalten. Dies erfüllt uns mit Stolz. Nur mit einer starken Firmenkultur und einem guten Miteinander haben wir als attraktiver Arbeitgeber ein so starkes Ergebnis erzielen können.

Und dann der Schock: Die Winterpause in der Baubranche ist mit dem Einmarsch der russischen Truppen in die Ukraine in eine Jahreszeit des Krieges übergegangen. Dieser Krieg in der Ukraine hat weltweit eine Zeitenwende eingeleitet. Die Not und das Leid der ukrainischen Bevölkerung ist erschütternd. Mit Sach- und Geldspenden unterstützt STORZ deshalb die vom Krieg betroffenen Menschen in der Ukraine. Aufgrund des russischen Angriffs auf die Ukraine und der weltweiten Sanktionen gegen Russland ergeben sich massive Belastungen unserer heimischen Bauwirtschaft. Stark steigende Preise bei Stahl, Bitumen, Treibstoffen, Energie, Baustoffen und Logistik machen der Branche schwer zu schaffen. Die Baubranche braucht deshalb schnell umsetzbare sowie praktikable Lösungen zur fairen Risikoverteilung, um die negativen Auswirkungen der Sanktionen auf heimische Betriebe und Arbeitsplätze so gering wie möglich zu halten.

Die Bauwirtschaft ist eine Branche mit hoher Umweltrelevanz. Energie- und Ressourcenverbrauch spielen eine wesentliche Rolle. Nachhaltiges Wirtschaften und CO2-Vermeidung sind bei STORZ seit langem fester Bestandteile der Unternehmensstrategie. Dabei sind der schonende Umgang mit begrenzten Ressourcen, Recycling, Energieeffizienzsteigerung, Minimierung von Emissionen sowie der Einsatz modernster Technik und Geräte sowie umweltfreundlicher Bauverfahren wichtige ökologische Aspekte und Ziele der Umwelt- und Energiepolitik bei Storz. Welche Schritte STORZ auf dem Weg zur Klimaneutralität bereits unternommen hat, erfahren Sie in dieser Ausgabe.

Als Familienunternehmen legen wir Wert auf ein gemeinsam gelebtes Werteverständnis in der ganzen Unternehmensgruppe. Die Geschäftsleitung hat deshalb zusammen mit dem Führungskader in mehreren Workshops die bisherigen Führungsgrundsätze von STORZ überarbeitet und weiterentwickelt. Die nun vorliegenden Führungsgrundsätze machen das Wertesystem von STORZ aus und sind wichtige Grundregeln, die für Führungskräfte und Mitarbeiter als Orientierungshilfe für die tägliche Zusammenarbeit dienen. In diesem Newsletter stellen wir Ihnen die neuen Führungsgrundsätze vor.

Wir wünschen Ihnen mit den vielfältigen und interessanten Beiträgen aus den Geschäftsbereichen der Unternehmensgruppe viel Freude beim Lesen.

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

TOP JOB
Arbeitgeber 2022

HIGHLIGHTS

+ **TOP-JOB-Award 2022:** Erneute Auszeichnung Seite 2
+ **STORZ-Führungsgrundsätze:** Leitplanken für ein gedeihliches Miteinander Seite 4
+ **Neubau STORZ-NL Sigmaringen:** Ein Gebäude, für die Zukunft Seite 10
+ **A81 Anschlussstelle Rottenburg:** Glücksklee an der Autobahn Seite 18

TOP-JOB-Award 2022:

STORZ weiter in der Spitzengruppe mittelständischer Arbeitgeber

Große Freude bei STORZ über die erneute Auszeichnung mit dem TOP-JOB-Award: Susanne Gräfin Kesselstatt und Georg Graf Kesselstatt, beide Geschäftsführende Gesellschafter der Unternehmensgruppe.

STORZ hat es erneut in die Spitzengruppe mittelständischer Arbeitgeber in Deutschland geschafft. Unser Familienunternehmen mit seinen Geschäftsbereichen STORZ VERKEHRSWEGEBAU und STORZ BAUSTOFFE, der CONVIA BAU AG sowie der Schöppler GmbH wurde nun zum zweiten Mal mit dem TOP-JOB-Award ausgezeichnet. Basis für die Auszeichnung ist ein von der Universität St. Gallen entwickeltes wissenschaftliches Auswertungsverfahren. Mittels einer anonymen Umfrage unter unseren 800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wurden unternehmensrelevante Aspekte wie Mitarbeiterzufriedenheit, Mitarbeiterentwicklung, Familienorientierung, Führung, Motivation und Dynamik sowie Kultur und Kommunikation erfasst und anschließend analysiert und bewertet.

„Wir haben es nun zum zweiten Mal geschafft, diese Auszeichnung mit einem sehr guten Ergebnis zu erhalten", sagt Georg Graf Kesselstatt. „Dies ist außerordentlich erfreulich, denn man muss sie sich verdienen. Unseren Kolleginnen und Kollegen, die sich an der TOP-JOB-Umfrage beteiligt haben, gebührt großer Dank!"

Ein gemeinsamer Erfolg

„Das TOP-JOB-Siegel wieder verliehen zu bekommen, ist ein neuer gemeinsamer Erfolg aller Storzianer", stimmt ihm Susanne Gräfin Kesselstatt zu. „Wir haben die vor drei Jahren erfolgte Analyse ausgewertet und in bestimmten Unternehmensbereichen Verbesserungen auf den Weg gebracht. Dies ist uns auch gelungen, wie die aktuelle Umfrage und deren Auswertung zeigen. So schneiden wir in den Sparten ‚Führung und Vision' sowie ‚Kultur und Kommunikation' besser ab als 2019."

Graf Kesselstatt: „TOP JOB verstehen wir als Optimierungsprozess unter Einbezug der Belegschaft. Die Erarbeitung neuer Führungsgrundsätze, die als Leitlinien des Miteinanders in unserem Unternehmen dienen sollen, muss man in diesem Zusammenhang sehen. Wir sind auf einem gemeinsamen und guten Weg, unser Unternehmen zu verbessern. Mit diesem Ansatz und mit dieser Einstellung ist STORZ auf die Zukunft sehr gut vorbereitet."

Ausbildung ist Zukunft

Die Zahl der Ausbildungsberufe, die STORZ jungen Menschen anbietet, ist inzwischen auf zwölf gestiegen. Sie reichen von den „Klassikern" wie Straßenbauer und Baugeräteführer bis zur Fachkraft für Straßen- und Verkehrstechnik und zum Bauingenieur Plus, vom Baustoffprüfer und Mechatroniker für Land- und Baumaschinen oder für KFZ über den Industrie- und den Informatikkaufmann bis hin zum Garten- und Landschaftsbauer. Graf Kesselstatt: „STORZ bietet Perspektiven für Absolventinnen und Absolventen aller Schulformen. Das Unternehmen gibt u.a. die Möglichkeit, in einem dualen Studiengang sowohl einen praktischen Beruf als auch eine akademische Ausbildung zu kombinieren. Partnerschaften mit Schulen und Hochschulen sorgen für Information und für Kontakte mit jungen Menschen."

Wie viele andere Unternehmen sei auch STORZ mit dem Fachkräftemangel am Bau konfrontiert. Hinzu komme, dass manche langjährige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter altersbedingt ausschieden. Um dem entgegenzuwirken und um weiter organisch wachsen zu können, müsse ein Unternehmen immer wieder Bilanz ziehen und sich fragen, wo Handlungsbedarf bestehe, erläutert Graf Kesselstatt.

Aus diesem Grund lege man großen Wert auf die Fort- und Weiterbildung der Mitarbeiter. „Wir haben unsere diesbezüglichen Angebote in der STORZ-Akademie zusammengefasst", erläutert Graf Kesselstatt. „Die Akademie bildet die Plattform für die jährlichen Tagungen unserer Poliere, Ingenieure und Jungbauleiter. Auch der Nachwuchstag für die Gesellen wird von ihr betreut. Sie bietet aber auch umfangreiche Weiterbildungen an, von der Führungskräfteentwicklung übers Zeitmanagement-Seminar bis zum Drohnen-Flug-Kurs für Vermesser. Wir orientieren uns dabei an den Berufszielen und an den persönlichen Stärken eines jeden Einzelnen." Die jeweils individuelle berufliche Situation und Entwicklung werde in den jährlichen Mitarbeitergesprächen thematisiert.

Als Familienunternehmen legt Storz Wert auf seine Attraktivität als Arbeitgeber durch zahlreiche freiwillige Leistungen wie etwa ein firmeninternes Vorsorgepaket, eine private Unfallversicherung, eine betriebliche Altersvorsorge oder einen Zuschuss zum Fitness-Studio. „Das Gefühl der Zusammengehörigkeit und des persönlichen Wohlbefindens in unserem Unternehmen liegt uns bei STORZ am Herzen", sagt dazu Gräfin Kesselstatt: „Vertrauensvolle, partnerschaftliche und langfristige Bindungen sind unserem in dritter Generation inhabergeführten Unternehmen besonders wichtig."

Sichere und attraktive Arbeitsplätze

„Die Arbeitsplätze bei STORZ sind sicher und attraktiv", so Graf Kesselstatt. „Wir realisieren seit vielen Jahrzehnten Bauprojekte der unterschiedlichsten Arten und Größen – von der kommunalen Erschließung von Baugebieten bis zu Autobahnen und Tunnelprojekte. Deshalb legen wir größten Wert auf moderne Anlagen und Maschinen sowie auf neuestes Gerät. Digitalisierung im Verkehrswegebau, im Tief- und GaLaBau sowie in der Rohstoffgewinnung wird bei uns gelebt.

Der erneut errungene TOP-JOB-Award mit seinen Analysen innerhalb des Unternehmens zeige deutlich, dass STORZ auf dem richtigen Weg sei, resümiert Gräfin Kesselstatt: „Unsere Storzianerinnen und Storzianer identifizieren sich überdurchschnittlich hoch sowohl mit den Produkten und Dienstleistungen als auch mit unserem Unternehmen, was sich in einer langen Firmentreue und Spitzenleistungen widerspiegelt. Dies geht nur mit motivierten und engagierten Mitarbeitern. Und es geht auch nur in einer Unternehmenskultur, die in hohem Maße von Vertrauen, Teamgeist und Stolz geprägt ist."

Man freue sich darauf, diese Ergebnisse nach corona-bedingter Pause beim traditionellen Sommerfest und bei der Weihnachtsfeier gebührend würdigen zu können.

TOP JOB
Arbeitgeber 2022

STORZ gibt sich neue Führungsgrundsätze:

Leitplanken für ein gedeihliches Miteinander

„Vorbild sein" – „Offen kommunizieren" – „Wir-Gefühl schaffen"

Solche Formulierungen hören sich einfach an. Aber sind sie es auch, wenn sie im Unternehmensalltag umgesetzt werden sollen? Nach langer und intensiver Vorbereitung gibt sich STORZ jetzt neue bzw. überarbeitete Führungsgrundsätze. Die angeführten Beispiele sind nur drei von insgesamt zehn. Georg Graf Kesselstatt, Geschäftsführender Gesellschafter, war der Initiator dieser Neuausrichtung und hatte die Projektverantwortung. In mehreren Workshops unter der Regie der Dipl.-Psychologin und Unternehmensberaterin Dr. Daniela Dolle (Call to Grow) haben die Mitglieder der Geschäftsleitung sowie die Angehörigen der zweiten Führungsebene diese neuen Führungsleitlinien erarbeitet und formuliert.

Warum braucht ein Unternehmen wie STORZ Führungsgrundsätze?

Susanne Gräfin Kesselstatt, Geschäftsführende Gesellschafterin:

„Wir haben in unserem Familienunternehmen schon vor langer Zeit ein Leitbild entwickelt, das kurz formuliert lautet: „Fair – innovativ – zuverlässig". Zu ihm gehörten auch Führungsgrundsätze. Aber es war an der Zeit, diese zu überarbeiten, systematisch zu modernisieren und zeitgemäß zu kommunizieren. Ein Unternehmen entwickelt sich weiter, und dementsprechend muss man die Dinge aktualisieren und adaptieren. Das jetzt vorgestellte Wertesystem macht unser Familienunternehmen aus. Damit heben wir uns von Konzernen ganz klar ab.

Georg Graf Kesselstatt:

„Wir haben es hier nicht mit den zehn Geboten zu tun. Aber wir haben auf Führungsebene zehn Grundsätze entwickelt, die uns als Leitplanken dienen sollen für ein gutes und gedeihliches Miteinander auf allen Ebenen in unserer Unternehmensgruppe. Es ist heutzutage zwingend notwendig, dass ein Unternehmen so etwas hat und natürlich auch lebt. Diese gelebten Grundsätze sind ein sehr wichtiger Baustein dafür, dass sich die Mitarbeiter bei Storz wohlfühlen.

„Auf Augenhöhe sein" – „Feedback geben"

Warum gerade diese Führungsgrundsätze?

Markus Elsen, Geschäftsführer STORZ VERKEHRSWEGEBAU:

„Sie haben sich nach und nach in unseren drei Arbeitsgruppen herauskristallisiert. Diese Arbeitsgruppen bestanden aus je einem Mitglied der Geschäftsleitung und Angehörigen der zweiten Führungsebene, also den Niederlassungs- und den Bereichsleitern. Es gab keine Vorgaben, was Inhalt oder Anzahl der Grundsätze angeht. Es sind zufällig zehn geworden. Aber nach unserem gemeinsamen Dafürhalten machen genau diese zehn Führungsgrunde STORZ aus."

Susanne Gräfin Kesselstatt:

„Diese Werte, Verhaltensweisen und Führungsgrundsätze sind die tragenden Säulen in unserem Unternehmen. Sie sind unsere Grundwerte. Zum Beispiel „Auf Augenhöhe sein" – dies bedeutet, respektvoll miteinander umzugehen. Führung heute sieht anders aus als noch vor zehn oder 20 Jahren. Wir pflegen einen anderen Umgangsstil miteinander. Es ist wichtig, so etwas in klare Worte zu fassen. Es gilt jetzt, diese Führungsgrundsätze auch gemeinsam zu leben."

„Eigeninitiative schätzen" – „Aus Fehlern lernen"

Richten sich diese Grundsätze lediglich an die Führungskräfte?

Georg Graf Kesselstatt:

„Ganz und gar nicht! Es ist wichtig, dass diese Führungsgrundsätze von allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gemeinsam gelebt werden. Es handelt sich hier um ein gemeinsames Werteverständnis. Wir bekennen uns klar zu den hier formulierten Werten, denn diese vereinen uns. Sie machen uns stärker. Wir sind in Zukunft nämlich noch mehr gefordert, uns neuen Herausforderungen zu stellen. Deshalb ist es wichtig, diese Werte bewusst hervorzuheben und den Mitarbeitern klar und deutlich zu machen."

Markus Elsen:

„Diese zehn Grundsätze müssen den täglichen Umgang zwischen Führungskräften und Mitarbeitern prägen. Mitarbeiter sollen ihre Führungskräfte und ihr Verhalten an diesen Grundsätzen messen können. Wir wollen alle nach diesen zehn Führungsgrundsätzen leben! Eine offene Fehlerkultur beispielsweise ist ganz wichtig. Wenn Mitarbeiter Fehler machen, darf man sie nicht bestrafen. Fehler müssen wir vielmehr gemeinsam analysieren und aus ihnen lernen."

Susanne Gräfin Kesselstatt:

„Unsere Führungsgrundsätze richten sich an langjährige wie an neue Mitarbeiter. Ihnen allen werden wir diese Leitlinien auf vielfache Weise vermitteln und sie ihnen immer wieder ins Gedächtnis rufen. Neuen Kolleginnen und Kollegen wollen wir sie beim Eintritt in unser Unternehmen natürlich zur Kenntnis geben und vermitteln."

„Mitarbeiter fördern" – „Veränderungen mitgestalten"

Soll der Erfolg der neuen Leitlinien im Alltag überprüft werden?

Georg Graf Kesselstatt:

„Unbedingt! Wir dürfen die Führungsgrundsätze nicht nur auf dem Papier belassen, sondern müssen auch dafür sorgen, dass sie umgesetzt und gelebt werden. Wir werden aus diesem Grund ein Team zusammenstellen, das regelmäßig die Umsetzung der Leitlinien überprüft. Wenn nötig, wird man nachjustieren. Auch sehen wir in den TOP-JOB-Analysen, ob sie überall im Unternehmen gelebt werden".

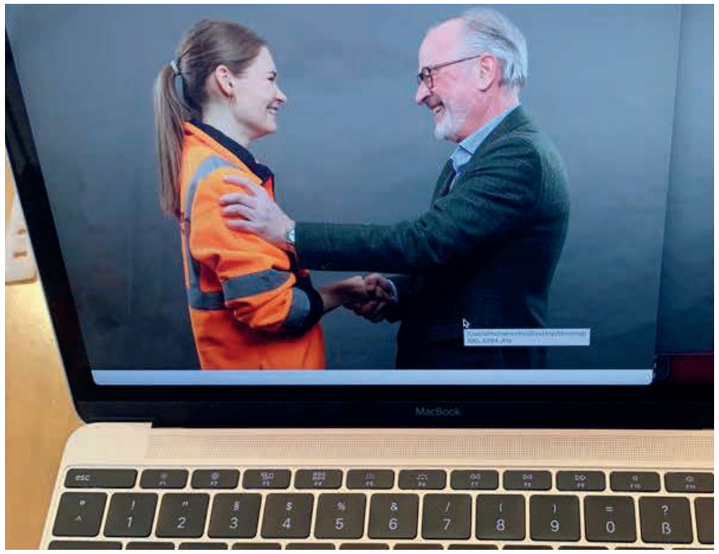
Markus Elsen:

„Unsere Führungsgrundsätze sind unverzichtbar für die Standardisierung der Kommunikation im Unternehmen. Sie richten sich an alle, und sie stellen Orientierungshilfen für alle dar. Sie sind übrigens nicht in Stein gemeißelt. Es handelt sich vielmehr um ein lebendes System."

Susanne Gräfin Kesselstatt:

„Es ist der Geschäftsleitung wahnsinnig wichtig, den Alltag unseres Unternehmens künftig auf diesen zehn Führungsgrundsätze aufzubauen. Doch das wird nur erfolgreich sein, wenn wir alle bei STORZ diese Grundsätze in unseren Köpfen, aber auch in unseren Herzen verankern."

FOTOSHOOTING FÜHRUNGSGRUNDSÄTZE: DAS MAKING OF



Draußen strahlte die Sonne über dem STORZ-Gelände, drinnen strahlten viele Gesichter. Den ersten Samstag im März hatten sich viele freigehalten, die hier im großen Besprechungsraum der Firmenzentrale anders wohl kaum zusammengekommen wären: Mitglieder der Geschäftsleitung und der Unternehmensführung, Models, Kreative. Zusammen suchten sie Antworten auf die Frage: Wie bekomme ich abstrakte Führungsgrundsätze eingängig und unterhaltsam visualisiert? Heraus kam ein Fotoshooting mit viel Fantasie und viel Spaß.

Regie führten bei dieser ungewöhnlichen Aktion Kommunikationsdesigner Sarina Drews (Maschenta Design) und Fotograf Michael Stifter. Vor neutral-grauem Hintergrund nahm dieser zunächst Personen und Portraits auf: Gräfin und Graf Kesselstatt, Models in Signalorange und auch den kleinen Sam aus Seitlingen-Oberflacht. Der Sechsjährige war nicht der einzige, dem dies alles sichtlich Freude bereitete. Und der natürlich gespannt war auf die Ergebnisse der nachfolgenden Bildbearbeitung. Als Spezialist für sogenannte „Composings" schafft Stifter in der Nachbearbeitung durch visuelle Effekte neue Bildrealitäten.

Weiter ging es draußen auf dem Betriebsgelände und in der Werkstatt. Bei herrlichem Sonnenschein entstanden die Motive, die künftig wesentliche Botschaften der Unternehmensgruppe STORZ transportieren werden. Eines steht fest: Alle Beteiligten machten an diesem Samstag einen „Top Job"!

Gelebter Klimaschutz bei STORZ:

Nachhaltiges Wirtschaften sichert Zukunft des Unternehmens

Klimawandel und Umweltschäden als Folgen der stetig steigenden CO2-Emissionen treten immer deutlicher zutage. Um die „Gesundheit" unseres Planeten zu erhalten, bleiben Klimaschutz und CO2-Reduktion auch in Zukunft vorrangige globale Anliegen. Auch deshalb ist die im Pariser Klimaabkommen festgeschriebene CO2-Minderung zukunftssichernder Umweltschutz. Denn es geht um die aktive Sicherung von Lebensqualität – auch in einer Welt von Morgen. Soll dies gelingen, müssen alle etwas tun und jeder Wirtschaftszweig sollte anteilig einen Beitrag leisten – Umwelt- und Klimaschutz fangen im eigenen Unternehmen an.

STORZ ist ein Familienunternehmen. Nachhaltiges Wirtschaften ist seit der Gründung im Jahre 1927 fester Bestandteil unserer Unternehmensphilosophie. Gerade weil wir als Straßenbauer in die Umwelt eingreifen und Flächen versiegeln, fühlen wir uns verpflichtet, den ökologischen Fußabdruck so gering wie möglich zu halten.

Die entscheidende Rolle der Mitarbeiter

Dabei sind der schonende Umgang mit den uns begrenzt zur Verfügung stehenden Ressourcen, Energieeffizienzsteigerung, Einsatz von Recycling, Minimierung von Emissionen sowie der Einsatz modernster Technik und Geräte, umweltfreundlicher Bauverfahren sowie optimierter Bauprozesse wichtige ökologische Aspekte und Ziele unserer Umwelt- und Energiepolitik. Die Sensibilisierung und Schulung der Mitarbeiter für das Thema ist dabei unabdingbar, da große Einsparpotentiale bereits durch eine Verhaltensanpassung aktiviert werden können.

Im Jahr 2012 hat sich die Unternehmensgruppe STORZ in ihrer Umwelt- und Energiepolitik dazu verpflichtet, ein betriebliches Energiemanagement-System nach DIN EN ISO 50.0001 einzuführen und zu betreiben. STORZ sieht hier eine untrennbare Verknüpfung zwischen wirtschaftlichem Erfolg und der Verantwortung für Umwelt und Gesellschaft. Seit der Einführung des Energiemanagement-Systems hat sich das Unternehmen verpflichtet, jährlich entsprechende Maßnahmen zu definieren und in einem Aktionsplan umzusetzen. Zudem stellt die externe Zertifizierung jährlich sicher, dass die Instrumente und Maßnahmen konsequent angewendet werden.

Das Resultat kann sich sehen lassen: Seit 2014 wurden in der Unternehmensgruppe rund 7500 to CO2 eingespart.

Klimaschutz in der Alltagspraxis

Die nachfolgenden Beispiele von Maßnahmen verdeutlichen, dass wir das Thema Energie und Emissionen systematisch bearbeiten und kontinuierlich verbessern.

Unsere Energieversorgung wurde umgestellt, der Bezug erfolgt ausschließlich aus erneuerbaren Energien, d.h. mit CO2-neutralem Strom. Konventionelle Lichtquellen wurden durch LED ersetzt.

Viele tausend Kilometer sind unsere LKWs jährlich unterwegs. Grund genug, um auf modernste Motorentechnologie sowie auf umweltschonende Fahrweise besonderen Wert zu legen. Alle unsere Fahrzeuge und Baumaschinen werden bei der Neubeschaffung so gewählt, dass wenig Schadstoffbelastung entsteht.

In Großanlagen wie dem Schotterwerk Neuhausen tragen Energieeinsparungen besonders schnell zum Klimaschutz bei.

Storzianer holen 2020 im Mercedes-Benz-Werk in Wörth neue LKW ab.

Susanne Gräfin Kesselstatt am Steuer eines der modernen Trucks.

Mit modernsten Telematik- und Logistiksystemen werden alle Fuhren optimal geplant und unnötige Leerfahrten vermieden.

Großer Einfluss auf Kraftstoffeinsparung hat die Qualifikation des Personals auf den Baustellen. Wie effizient eine Baumaschine auch sein mag, der Einfluss des Maschinisten auf Kraftstoffverbrauch und Produktivität wird immer größer. STORZ bildet seine Nachwuchskräfte selbst aus, dementsprechend erfolgt die notwendige Sensibilisierung bereits während der Ausbildung. So kann der CO2-Ausstoß auf den Baustellen so gering wie möglich gehalten werden.

Um den hohen Energiebedarf der Asphaltmischanlagen und Schotterwerke zu reduzieren, wurden die Produktionsprozesse systematisch optimiert sowie Elektromotoren, Kompressoren und Brenner auf den neusten Standard

Neue Baugeräte sind in aller Regel energieeffizienter als ihre Vorgängermodelle.

STORZ Bauen 4.0: Optimale Logistikketten vermeiden auf Baustellen unnötige Emissionen.

Auch in der Asphaltmischanlage Welschingen werden die Bitumentanks elektrisch beheizt.

Digitalisierung im Straßenbau bedeutet bestmögliche Einbauprozesse und damit Nachhaltigkeit.

gebracht. Ein weiteres Beispiel für Energieeffizienz in der Asphaltherstellung ist die Modernisierung unserer Bitumentanklager. Hier wurden die bisher durch Thermalöl beheizten Bitumentanks durch elektrisch beheizte Systeme ersetzt, die mit einer hohen Wärmedämmung versehen sind.

In unseren Steinbrüchen legen wir sehr großen Wert auf die Rekultivierung nach der Nutzung. Ein renaturierter Steinbruch ist ein Biotop mit einer höheren Artenvielfalt als vorher. Auch tragen wir durch die Aufforstung unserer abgebauten Lagerstätten zur Reduktion von CO2 bei.

Digitalisierung und Nachhaltigkeit

Nachhaltigkeit im Straßenbau ist ein wichtiges Ziel des Verkehrsministeriums in Baden-Württemberg. Die Erhaltung des Straßennetzes soll in umweltfreundlichen Bauverfahren erfolgen. Als besonders nachhaltige Straßenbauweise haben wir 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 fast vollständig wiederverwendet.

Die Digitalisierung im Straßenbau ist für viele noch eine Aufgabe der ferneren Zukunft. Bei STORZ jedoch gehört die Digitalisierung mehr und mehr zum Baustellen-Alltag mit dem Ziel, die Produktivität zu steigern, qualitativ hochwertig und termingerecht zu planen und nachhaltig zu bauen. Mit unserer Digitalisierungsstrategie „STORZ Bauen 4.0" verfolgen wir das Ziel, alle wesentlichen Bauprozesse durch die Vernetzung effektiver und effizienter zu gestalten und somit auch CO2 zu reduzieren.

Die Bauwirtschaft ist eine Branche mit hoher Umweltrelevanz. Energie- und Ressourcenverbrauch spielen eine wesentliche Rolle. Mit unserer Leidenschaft für den Straßenbau und mit unserem Umweltbeitrag sowie dem Blick für Mensch und Natur wollen wir Mehrwerte für die Gesellschaft und den Klimaschutz schaffen.

Susanne Gräfin Kesselstatt

Neubau STORZ-Niederlassung Sigmaringen:

Ein Gebäude, das weit in die Zukunft weist

Bodenständig – modern – zukunftsorientiert: So könnte man das neue Gebäude der STORZ-Niederlassung Sigmaringen in Inzigkofen in Stichworten beschreiben. Selbstbewusst nimmt es den Platz des früheren Büro-baus ein: zweistöckig – kompakt - lichtdurchflutet. Ein Bauwerk, dem man seinen Zweck auf den ersten Blick nicht ansieht. Klimafreundlich – behaglich – nachhaltig: Ein Gebäude, dessen besondere Eigenschaften sich erst bei näherem Hinsehen erschließen. Bei aller architektonischen Strenge wirkt es einladend, auf Besucher wie auf die hier tätigen Storzianer. Ein Gebäude, welches jedermann willkommen heißt. Ein Gebäude, das Vorbild sein will.

„Wir sind alle begeistert!" So bringt es Jochen Barany auf den Punkt, der als Leiter der STORZ-Niederlassung Sigmaringen für seine Kolleginnen und Kollegen sprechen kann: „Unsere neues Niederlassungsgebäude ist eine ganz andere Welt. Hier arbeiten wir gerne!"
Sollte dies das Hauptziel der beiden Ideengeber und Verantwortlichen dieses Neubaus gewesen sein – sie können davon ausgehen, es erreicht zu haben. Susanne Gräfin Kesselstatt sowie Projektleiter Stephan Herzberg lag in der Tat das Wohlbefinden der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Herzen. Gräfin Kesselstatt: „Unsere Kolleginnen und Kollegen verbringen hier einen Großteil ihres Tages. Deshalb sollen sich in diesem Gebäude auch wohlfühlen."
Die Fassade des Neubaus gliedert sich in zwei horizontale Beton-Bänder und zahlreiche vertikale Verkleidungen. Herzberg: „Dies sind Alucobond-Element in Champagnermetallic. Wir wollten kein Standardgebäude mit grauen Fenstern und grauen Fassaden. Dieser Bau hebt sich von anderen Gebäuden deutlich ab."

Schon heute die Arbeitswelt von morgen – New Work

Was man auf den ersten Blick nicht sieht: Dieses Verwaltungsgebäude greift vor auf die Arbeitswelt der Zukunft. Wer das Atrium betritt, muss sich nicht durch Flure bewegen und an Zimmertüren klopfen. Der Besucher betritt vielmehr eine auffallend helle und luftige Umgebung, geprägt durch viel Glas und Licht. Den großen Fensterflächen der Büros entsprechen auf den beiden Etagen gleich dimensionierte Wand- und Türelemente aus Glas. Außenlicht kann so zum Innenlicht werden. Vier Lichtkuppeln auf dem Dach illuminieren den gesamten Innenbereich von oben. Lichtkegel wandern mit dem Sonnenlauf.
„Diese Transparenz ist ein ganz wichtiges Signal", erläutert Gräfin Kesselstatt. „Sie steht für Offenheit, Kommunikation, Teamwork. Es ist eine Botschaft und eine Chance für alle Kolleginnen und Kollegen, neue Formen der Zusammenarbeit leben zu können."
Gelegenheit dazu bieten bewusst offengehaltene Räume. Etwa der Co-working-Space im oberen Stock. Ein großer ovaler Tisch mit Sitzgelegenheiten, eine Teeküche, Blick nach draußen – all dies lädt ein zum Gespräch, vielleicht auch zur Denkpause. Gräfin Kesselstatt: „Kreative Pausen sind nötig und willkommen. Wir wollen ein moderner Arbeitgeber sein, und das wollen wir auch demonstrieren." Ein weiteres Signal, besonders – aber nicht nur – an die junge Generation.
Die großzügige Cafeteria im Erdgeschoß jedenfalls ist künftig wohl der zentrale Kommunikationsort der Storzianer in Inzigkofen. Hier herrscht weniger die Farbpalette aus Grau und Weiß vor, sondern bräunliche Naturtöne. Hier kann man plaudern, essen und trinken, hier kann man abends und mittags Speisen zubereiten. Und vor allem: Von hier geht es nach draußen auf die große Terrasse. Unter Sonnenschirmen lässt sich in dieser Atmosphäre die schöne Jahreszeit genießen.

Ein Haus der kurzen Wege

Dieses neue STORZ-Niederlassungsgebäude ist ein Haus der kurzen Wege. Denn durch die Verglasung der Büros nach innen besteht Sichtkontakt, wenn man ihn denn möchte. Man kann seine Türe schließen, ist aber trotzdem im Geschehen. 18 Arbeitsplätze stehen hier den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zur Verfügung, arrangiert in großzügigen Gemeinschaftsbüros. Trotz aller Offenheit ist hier auch Privatheit durchaus möglich. Gräfin Kesselstatt: „Man nutzt diese Büros gemeinsam, aber es sind keine herkömmlichen Großraumbüros. Vielmehr verfügt jeder Arbeitsplatz über einen individuellen Sichtschutz. Dazu trägt insbesondere die Möblierung durch sogenannte Apothekerschränke bei."
Dezente Farbgebung tut ein Übriges. Während sanftes Grau, gebrochenes Weiß und markante schwarze Kanten die Möblierung in den Büros prägen, changieren deren Wände und Decken in unterschiedlichen Weißtönen. „Ich wollte kein steriles Bürogebäude", sagt Gräfin Kesselstatt. „Besser sind dezente als zu intensive Farben. Wände, Decken und Böden müssen optisch zueinander passen. Die Möbelfarben folgen den sichtbaren Betonstrukturen." Die Firmenchefin hat sich persönlich intensiv mit all diesen Details befasst, das Farbkonzept entwickelt, die Möbel und sonstigen Accessoires ausgesucht.

Architektur als Botschaft

Hier wurde nichts dem Zufall überlassen. Alles ist sinntragend und sendet Botschaften. Gräfin Kesselstatt: „Wir haben hier ganz bewusst viel Beton verbaut und machen diesen auch sichtbar. Dieses Haus ist insofern ein Bekenntnis zu den mineralischen Baustoffen, die wir bei STORZ produzieren und verwenden."
Mit dieser Ästhetik ist der Neubau STORZ-Niederlassung in Inzigkofen allemal ein Statement. Vielleicht eines, an dem sich mögliche weitere STORZ-Gebäude orientieren werden?

Mission Nachhaltigkeit

Gut gerüstet für eine Zukunft, in welcher Energieeffizienz und Klimafreundlichkeit zentrale Rollen spielen, ist dieser Bau mit dem Standard KFW 55 allemal. Seinen Wärmebedarf deckt er über eine Geothermie-Anlage. Fünf Erdwärme-Sonden reichen jeweils 100 m tief. Wärmepumpen heben die gewonnene thermische Energie auf ein höheres Temperaturniveau. Heiz- und Kühldecken im ganzen Gebäude sorgen auf den gut 700 m² für die gewünschte Temperatur. Die benötigte elektrische Energie liefert eine ausreichend große Photovoltaik-Anlage auf dem Dach. Stephan Herzberg: „Was den Wärmebedarf angeht, ist dieses Gebäude klimaneutral." Hinzu kämen dezentrale Lüftungen in jedem Büro. Sie sorgten für frische Luft und Sauerstoff. Fenster müssten nicht mehr geöffnet werden, und eine Klimaanlage sei nicht nötig. Herzberg: „Das ist nicht nur sinnvoll in Corona-Zeiten."
Es gibt noch weitere technische Highlights. So steuert eine Elektronik den außenliegenden Lamellen-Sonnenschutz. Ein weiteres System regelt die Beleuchtung. Es erkennt, ob sich Personen in den Räumen befinden, schaltet das Licht automatisch ein und aus und steuert die Lichtmenge. Man verbrauche nur so viel Energie, wie man wirklich benötige, erläutert der Ingenieur. Auch in dieser Hinsicht hat der Bau Vorbildcharakter.

Die große Feier steht noch aus

Noch ist nicht der letzte Handgriff getan am Neubau. So wartet man noch auf eine Innenbegrünung, und auch die Außenbereiche sind noch nicht endgültig gärtnerisch angelegt. Dies sollen die Kolleginnen und Kollegen von Schöppler erledigen, nachdem die Niederlassung Sigmaringen vor Beginn des Baus die technischen Außenanlagen hergestellt hatte. Zumindest in dieser Hinsicht blieb also einiges in der STORZ-Familie. Ansonsten haben zahlreiche, dem Unternehmen verbundene Geschäftspartner und Betriebe hier gezeigt, was sie können. Allen voran die Sigmaringer Firma Steidle, die den Rohbau errichtet hat. Sie arbeitet oft genug mit STORZ zusammen, wenn es um Brückenbauprojekte geht.
„Dies alles ist in Coronazeiten entstanden mit den entsprechenden Auflagen und Schwierigkeiten", sagt Gräfin Kesselstatt. „Alle Beteiligten haben hier tolle Arbeit geleistet und Maßstäbe gesetzt!" Dies wolle man zu gegebener Zeit natürlich auch gebührend feiern, sobald die Coronavorschriften es zulassen.
Die Storzianerinnen und Storzianer um Niederlassungsleiter Jochen Barany jedenfalls genießen bereits ihre neue Arbeitswelt. „Unsere Mitarbeiter lieben dieses neue Niederlassungsgebäude", sagt er und ergänzt: „Wir sind für diesen Bau alle sehr dankbar. Und ganz besonders danken wir Gräfin Kesselstatt für ihr intensives persönliches Engagement!"

Energiemanagement bei STORZ:

Klimaschutz, der sich auch ökonomisch rechnet

7500 to - das ist eine Zahl, auf die man zu Recht stolz ist bei STORZ. Allerdings bezieht sie sich nicht auf Produktions- oder Einbaumengen von Asphalt, wie man vielleicht vermuten könnte. Sie bezieht sich vielmehr auf das Treibhausgas Kohlendioxid. 7500 to CO^2 hat die STORZ-Unternehmensgruppe nämlich seit 2014 eingespart durch die Einführung eines Energiemanagementsystems nach DIN EN ISO 50001.

„Geschafft haben wir das durch eingehende Analysen unseres Energieverbrauchs in allen Geschäftsbereichen, die den anschließenden Ablaufänderungen und Prozessoptimierungen zugrunde lagen", erklärt Wilfried Steidle, der für die Umsetzung des Energiemanagementsystems verantwortlich ist. „Ganz wichtig war die Umstellung auf CO2-neutralen Ökostrom. Natürlich sind auch Investitionen in modernste Technik in allen Bereichen Voraussetzung, um die Ziele zu erreichen. Aber dies alles lohnt sich nicht nur ökologisch, sondern auch ökonomisch. Wer weniger Energie verbraucht, schützt nicht nur das Klima, sondern spart auch eine Menge Geld."

Was sich einfach anhört, ist es in der Praxis keineswegs. So gehören zu den größten industriellen Energieverbrauchern im Unternehmen beispielsweise Brechanla-gen, wie sie etwa im Schotterwerk Neuhausen im Einsatz sind, oder Asphaltmischanlagen. Steidle: „Um die Dimensionen klarzumachen: Solch eine Asphaltmischanlage kann pro Monat durchaus 1,6 Mio. kWh an Gas und 100.000 kWh an Strom verbrauchen. Doch die Höhe dieser Verbräuche ist von einer Vielzahl von Faktoren abhängig: etwa von Auslastung und produzierter Menge, oder von Wetter und Umgebungstemperatur. Der Energieeinsatz lässt sich durchaus senken und optimieren, wenn wir diese Faktoren beachten und aufeinander abstimmen. Genau das tun wir mit dem Energiemanagementsystem. Bislang dokumentieren wir die Energieverbräuche in unseren Großanlagen noch in monatlichen Berichten. Das soll aber bald auch auf täglicher Basis möglich sein."

Entscheidend für möglichst hohe Energieeffizienz seien natürlich Anlagen und Geräte auf neuestem technischem Stand, ergänzt Steidle. Ein gutes Beispiel dafür sei der Einbau einer neuen Paralleltrommel in der Asphaltmischanlage in Welschingen (siehe eigenen Bericht). Die Bedeutung solcher Investitionen dürfe man nicht unterschätzen, sagt er: „Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit hängen hier eng miteinander zusammen. So gesehen sind Neu- und Ersatzinvestitionen in Millionenhöhe Beiträge zum Klimaschutz und gleichzeitig zur Zukunftssicherung des Unternehmens."

Neben dem Energiebedarf der Großanlagen machen bei STORZ die benötigten Treibstoffe einen bedeutenden Posten aus, insbesondere im Verkehrswegebau und bei der Logistik. Steidle: „Inzwischen gibt es Geräte wie Radlader oder Bagger, die 30 oder 40 Prozent weniger verbrauchen als ihre Vorgängermodelle. Das macht sich auf Dauer bemerkbar. Deshalb legt STORZ großen Wert auf einen möglichst modernen und energieeffizienten Geräte- und Fuhrpark."

Doch nicht allein moderne Anlagen sowie neueste Maschinen und Fahrzeuge seien unverzichtbar für hohe Energieeffizienz und damit nachhaltigen Betrieb. Steidle: „Ganz entscheidende Rollen spielen unsere Mitarbeiter und ihr Verhalten. Ihr sparsamer und damit klimafreundlicher Umgang mit den ihnen anvertrauten Geräten trägt wesentlich zur Nachhaltigkeit und zum Unternehmenserfolg bei. Dazu benötigen sie natürlich die nötigen Informationen und Schulungen. Vielfach kommen dann von ihrer Seite hervorragende Ideen, wie sich Prozesse optimieren lassen. Energieeffizienz ist ein gemeinsamer und permanenter Lernprozess, an dem wir alle mitarbeiten." Vom kommenden Jahr an sollen sämtliche Baustellen im STORZ-Energiemanagementsystem abgebildet werden, sagt Steidle: „Eine sehr komplexe Angelegenheit, denn es sind pro Jahr mehrere hundert Baustellen."

Die Erfolge dieses Prozesses gilt es natürlich zu dokumentieren. In regelmäßigen Audits werden die Geschäftsbereiche einzeln überprüft. Wer ein Zertifikat sein Eigen nennen will, muss strenge Normen erfüllen. Steidle: „Der Blick auf die vergangenen Jahre zeigt, dass wir immer besser werden, von Audit zu Audit. Und dies rechnet sich nicht nur für den Klimaschutz. Was wir heute in Energieeffizienz investieren, können wir uns später sparen bei steigender CO^2-Bepreisung. Unsere Geschäftsleitung blickt zudem weit in die Zukunft. Anstelle von Gas könnte bei Asphaltmischanlagen später einmal Wasserstoff zum Einsatz kommen. Wir denken in alle Richtungen. Das gilt auch für Photovoltaikanlagen auf unseren Betriebsflächen oder für Stromtankstellen."

7500 to eingespartes CO^2 durch das Energiemanagementsystem bei STORZ – eine stolze Zwischenbilanz. Umgerechnet könnte dafür eine Person als Passagier rund 20 Mio. km weit fliegen, 470 mal um die Erde.

Asphaltmischanlage Welschingen:

Wachablösung in Spitzenposition

Wachablösung in Spitzenposition - dle alte Paralleltrommel der Asphaltmischanlage in Welschingen wird durch eine neu ersetzt.

Blicke in die neue Trommel – Einbauteile wie diese Rechen halten das heiße Asphaltgranulat in Bewegung.

Eine Paralleltrommel nimmt in einer Asphaltmischanlage eine Spitzenposition ein - im wahrsten Sinne des Wortes. Sie füttert aus luftiger Höhe Asphaltgranulat in die Heiß-Silierung, nachdem das Recycling-Material in ihrem Inneren getrocknet und temperiert wurde. In der STORZ-Mischanlage in Welschingen wurde jetzt die alte Paralleltrommel durch ein neues Exemplar ersetzt - quasi eine Wachablösung in dieser Spitzenposition. Man unterzog bei dieser Gelegenheit auch gleich die Steuerung der Trommel einer Überarbeitung. Die Motoren lassen sich jetzt variabel regeln und helfen so beim Energiesparen.

Nach fast 20 Jahren habe die alte Paralleltrommel ihren Dienst erfüllt, erläutert Christian Rebmann, STORZ-Bereichsleiter Baustoffe. Er ist in dieser Funktion auch zuständig für die Asphaltmischanlagen des Unternehmens. Dabei habe nur zum Teil die Tatsache eine Rolle gespielt, dass die Trommel in ihrer Position Wind und Wetter ausgesetzt sei. Sie sei vor allem altersbedingt verschlissen gewesen. „Der Blick in eine solche Trommel zeigt, dass diese Rechen und Taschen aufweist, welche das Asphaltgranulat in Bewegung halten. Diese Einbauten werden zwar regelmäßig getauscht, aber irgendwann geht auch das nicht mehr. Und schließlich war auch das Stahlrohr selbst als ans Ende seiner technischen Lebensdauer gekommen."

Immerhin, so Rebmann, müsse es thermischen Beanspruchungen zwischen äußeren Minusgraden und 800° C Temperatur an der Flamme des Brenners aushalten. Insofern sei eine solche Paralleltrommel zwar ein Verschleißteil, aber gleichzeitig auch ein wichtiges Element einer Mischanlage, das höchsten Beanspruchungen standhalten muss. 6 bis 8 to Asphaltgranulat würden in der Trommel kontinuierlich auf 100° bis 120° C erwärmt, erläutert Rebmann. Pro Stunde komme man so auf 100 bis 120 to Recyclingmaterial.

Die neue Trommel könne im Unterscheid zur alten nun variabel gesteuert werden, so Rebmann. „Die vier Motoren haben wir auf eine Frequenzsteuerung umgerüstet. Jetzt können wir sie nicht nur ein- und ausschalten, sondern stufenlos fahren, also nach Bedarf schneller oder langsamer. Durch die Optimierung der Anfahr- und Abfahrvorgänge der Trommel erzielen wir deutliche Energieeinsparungen, weil wir die Durchflussmenge und -geschwindigkeit des Materials nunmehr den Erfordernissen anpassen können." Wenn die Trockenleistung nicht voll benötigt werde, könne die Trommel langsamer laufen und die Brennerleistung reduziert werden.

Dies alles passe bestens ins Nachhaltigkeitskonzept des Unternehmens, sagt Rebmann zufrieden.

Wissenswert

Wie wird eigentlich Asphalt im Labor untersucht?

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? Was genau untersuchen die Kolleginnen und Kollegen im Zentrallabor?
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 Analyse von Asphaltproben.

Wie und warum wird Asphalt im Labor untersucht?

Um den Asphalt - beispielsweise für die interne Qualitätssicherung oder zur Abnahme einer Baumaßnahme - auf seine Zusammensetzung überprüfen zu können, bedarf es eines Gerätes, welches den Asphalt in seine ursprünglichen Zuschlagstoffe zurückversetzen kann.

Asphaltprobe

Hierzu gibt es sogenannte Extraktionsanlagen, in welche die Asphaltproben eingespannt werden. Eine solche Anlage ähnelt – grob gesagt – in ihrer Funktionsweise einer Waschmaschine.

Extraktionsanlage im geöffneten Zustand - links leer und rechts beschickt

Wie läuft der Prozess ab?

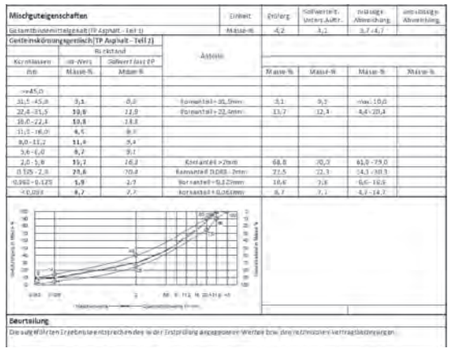
Nachdem die Asphaltprobe in die Extraktionsanlage eingesetzt und diese verschlossen wurde, wird der Inhalt unter Drehbewegungen erwärmt und mit Lösemittel besprüht. Durch das Anlösen des Bitumens zerfällt nach und nach der Asphalt in seine ursprünglichen Bestandteile: Füller (Gesteinsmehl), Sand, Splitt und Bitumen.
Während das gröbere Material im Waschkorb verbleibt, können Füller und Bitumen gemeinsam mit dem Lösemittel in eine Zentrifuge ablaufen. Innerhalb der Zentrifuge wird durch den Schleudergang das Bitumen-Lösemittelgemisch heraustransportiert und zurück bleibt der Füller. Im letzten Schritt der Extraktion wird das Bitumengemisch durch einen Destillationsprozess eingedickt. Hierbei wird ein Großteil des Lösemittels wieder zurückgewonnen und steht für die nächste Probe wieder zur Verfügung.
Von diesem Zeitpunkt an hat man die Asphaltprobe in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt und in Einzelkomponenten zerlegt.

Gestein nach der Extraktion

Siebmaschine

Und wie geht es weiter?

Nach einer kurzen Trocknung im Wärmeschrank wird das Material anschließend auf Raumtemperatur abgekühlt, gewogen, in einen Siebturm gefüllt und maschinell ausgesiebt. Durch die Massenverteilung lässt sich ein Prüfbericht generieren, in dem die tatsächliche Zusammensetzung sowie deren zulässige Toleranzbereiche dargestellt werden. Dabei gilt es zu beachten, dass diese Analysen aufgrund der Versuchsdauer nur mit einem zeitlichen Versatz mitgeteilt werden können. Daher empfiehlt es sich, dass der Mischmeister sein produziertes Mischgut auch persönlich in Augenschein nimmt. Nach der Übermittlung des Analyseberichtes kann der Mischmeister bei Bedarf Korrekturmaßnahmen einleiten. Diese Rezeptänderungen wirken sich natürlich erst auf die nachfolgende Produktion aus.



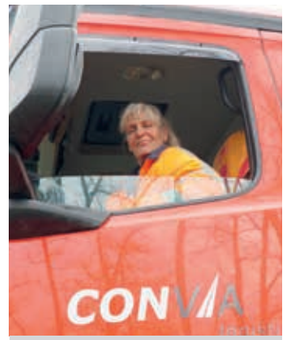
Analysebericht

Kanalerneuerung Mainaustraße Konstanz:

Präzision über und unter der Erde

Von rechts: Polier Steffen Hess, Facharbeiter Wolfgang Reichle, Baugerätführer Michael Bürger, Azubi Paul Rüffer (1. Lj. Straßenbauer).

Präzionseinbau der Kanalröhren DN 600 mit Hilfe eines Lasers.



Sabine Fröhlich am Steuer des Arocs-Dreiseitenkippers.

Präzision gefordert: Hier muss jeder mit beengten Platzverhältnissen zurechtkommen.

Als provisorische Fahrspur der Mainaustraße wurde ein Radweg ertüchtigt.

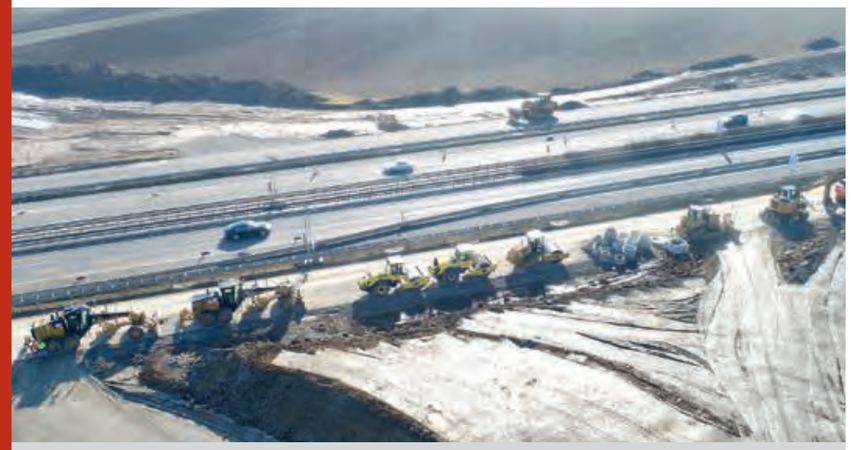
Wer von Konstanz kommt und die Fähre nach Meersburg nehmen will, muss hier entlang. Zwischen dem Hockgraben mit seinen Studentenwohnheimen zur Linken und einer historisch-gutbürgerlichen Bebauung zur Rechten schlängelt sich die Mainaustraße hoch bis nach Staad. Eine Hauptverkehrsader. Jetzt bekommt diese Straße einen neuen Mischwasserkanal. Unter der Bauleitung von Josua Grothaus sorgen Polier Steffen Hess und seine Kollegen dafür.
Beim Besuch im Februar trifft man jedoch zuerst einmal eine Kollegin, und die macht ihrem Namen alle Ehre: Sabine Fröhlich. Sie hat ihren vierachsigen Arocs-Kipper gerade präzise zwischen den Warnbaken rückwärts eingeparkt. In diesen Tagen pendelt sie zwischen dieser Baustelle und einem Lagerplatz. 18 to Aushub transportiert sie jeweils. Seit 40 Jahren sitze sie „auf dem Bock", habe Lastzüge im Fernverkehr bewegt: „Frankreich, Italien, Deutschland – kenne ich alles", lacht sie. Bei STORZ fahre sie seit 20 Jahren: „Das hier ist mein Ding! Ich bereue keinen einzigen Tag!" Da soll noch einmal jemand sagen, das Bau- und Transportgewerbe sei immer noch reine Männersache!
Wenige Schritte weiter belädt Baugeräteführer Michael Bürger den Arocs. Virtuos wirbelt er den Ausleger seines Radbaggers herum. Er arbeitet vertretungsweise auf dieser Baustelle, die man Mitte Januar begonnen hat und bis Ende des Sommers abschließen will. Im bereits ausgehobenen Graben steht Facharbeiter Wolfgang Reichle und wartet, dass ihm Bürger das nächste Kanalrohr DN 600 anliefert. Der hat inzwischen mittels Schnellwechsler einen Rohrgreifer angebaut und bugsiert das nächste Stahlbetonsegment in den Untergrund. Mittels Kanallaser optimiert Reichle dessen Position. Ein Schubs mit einem weiteren Anbaugerät des Baggers, einem Rohrschiebeadapter: fertig ist der präzise Einbau. „Am Tag schaffen wir so zwischen 18 und 21 m Kanalverlegung", erläutert Polier Steffen Hess. Es wird klar, dass man für diese viele hundert Meter lange Baustelle noch einige Zeit brauchen wird, zumal sich die Mainaustraße hier einen Berg hoch schlängelt. Der neue Kanal verläuft unter der Fahrbahn stadtauswärts. Der alte liegt unter dem Gehweg. „Den lassen wir drin", sagt Hess. „Nach 65 Jahren hat er ausgedient. Wir gehen in drei Bauabschnitten vor. Bevor wir jeweils den neuen Kanal in Betrieb nehmen können, müssen natürlich die Häuser angeschlossen werden." Es sind nicht wenige.
Was auf den ersten Blick gar nicht auffällt: Um diesen Kanal verlegen zu können, musste die Mainaustraße halbseitig außer Betrieb genommen werden. Allerdings wollte man diese wichtige Verkehrsader zwischen Konstanzer Innenstadt und Fähre nicht vollständig kappen. Also hat man noch vor Weihnachten den nebenliegenden Radweg ertüchtigt. „10 cm Asphalt genügten", sagt Hess. Übergangsweise fahren seitdem Omnibusse, LKW und viele PKW über diesen „ehemaligen" Radweg. „Bei den nächsten Bauabschnitten muss es ähnlich laufen", schmunzelt der Polier. „Dann muss der Gehweg für eine gewisse Zeit dran glauben." Eine präzise Planung für präzise Arbeit. Über und unter der Erde.

A81 Anschlussstelle Rottenburg:

Glücksklee an der Autobahn

Die Anschlussstelle Rottenburg an der A81 wird zum vollständigen Kleeblatt ausgebaut.

Dazu sind größere Erdbewegungen nötig.



Aufgereiht: Die Baumaschinen und Fahrzeuge an einem Wochenende.

Wer auf der Wiese ein vierblättriges Kleeblatt findet, freut sich zumeist und ist davon überzeugt, dass er Glück habe. Nicht zuletzt deshalb spricht man ja von „Glücksklee". Wer künftig an der Anschlussstelle Rottenburg der A81 auf ein Kleeblatt trifft, kann sich auch freuen, und zwar über einen sicheren, ampel- und kreuzungslosen Verkehrsablauf. Bis dahin dauert es allerdings noch etwas. Die Storzianer um Bauleiter Patrick Jait und Polier Armin Braun müssen diesen verkehrstechnischen Glücksbringer erst noch herstellen.

Wie eine Standarte überragt den roten STORZ-Baucontainer eine Tanne. „Die ist ein Überbleibsel unserer Weihnachtsbaumaktion", lacht Polier Armin Braun, der wohl einigen Kolleginnen und Kollegen kurz vor dem Fest eine Freude gemacht hat mit einem kostenlosen Christbaum. Damals musste ein Teil einer Schonung den Bauarbeiten weichen. Heute aber, Mitte Februar, flattern an dieser Tanne bunte Bänder. „Das ist jetzt unser Fastnachtsbaum!" Braun scheint Wert darauf zu legen, dass unter den Kollegen die Atmosphäre stimmt.

Angesichts der Größe der Aufgabe scheint gute Stimmung nicht ganz unwichtig zu sein. „Wir bewegen hier insgesamt 50.000 m³ Erdreich und schaffen 30.000 to Fremdmaterial heran", erklärt der Polier, der seinen Gast querfeldein im Allrad getriebenen Fahrzeug über die Baustelle führt. In der Tat: Hier wird mit den künftigen Zu- und Abfahrten zur A81 ein Stück Landschaft umgeformt – ein Auftrag im Gesamtvolumen von rund 7 Mio. Euro immerhin. Braun gehört eigentlich zur STORZ-Niederlassung Tuttlingen. Doch wie viele seiner Kollegen untersteht er derzeit dem für diese Baumaßnahme zuständigen Bereich Großprojekte. Er führt hier eine Kolonne von zwölf Storzianern, die schwere und schwerste Maschinen bedienen.

Zu diesen gehören auch zwei Grader, Baugeräte, wie man sie nicht häufig im Einsatz sieht. Einen von ihnen bedient Vitali Halturin. Er winkt freundlich aus dem Cockpit seines 20 to schweren Erdhobels. „Sehr schwierig zu fahren", ruft er auf die entsprechende Frage zurück. „Aber damit kann man zentimetergenau schaffen, und dabei ist die GPS-Ausrüstung ist eine große Hilfe!" Polier Braun gibt kurze Zeit später schmunzelnd zu: „So ein Grader ist meine Lieblingsmaschine! Viele Leute wissen gar nicht, was man damit alles machen kann! Das ist die schwierigste Erdbaumaschine, die es gibt. Dieser hier wird mit Joysticks gesteuert, und die sind jeweils zwölffach belegt!"

Eine Kleinigkeit für Halturins Grader ist es, die 18 Tonnen Frostschutzmaterial neben der B28 zu verteilen, welche Franz Fraunhofer soeben mit seinem Vierachser angeliefert hat. Hier, südlich der Bundesstraße, soll die neue Fahrspur entstehen. Ein Vlies zwischen Erdplanum und Frostschutzschicht liegt bereits - zur Überbrückung und Stabilisation. Facharbeiter Denis Ipsa hilft bei der Verteilung des Materials. Im Hintergrund sieht man einen Kran stehen. Dort erweitern die Kollegen von der STORZ-Bauwerkinstandsetzung die dortige Brücke durch einen Neubau, über den die zusätzliche Spur führen soll. Später wird die Fahrbahn der bestehenden Bundestraße grundlegend saniert.

Sowohl der Ausbau der Ab- und Zufahrten zur A81, also der Bau des Kleeblatts und der zugehörigen Parallelfahrbahnen, als auch die Erweiterung der B28 seien dringend nötig, erläutert Armin Braun: „Hier gibt es viele Logistikzentren, die den Online-Versandhandel bedienen. Entsprechend groß ist das Aufkommen an Lastwagen. Künftig kann hier der Verkehr kreuzungsfrei und ampelfrei fließen." In der Tat lassen sich rundherum Lagerhallen größten Ausmaßes erkennen. Jenseits der Bundesstraße ist ein weiteres Logistikzentrum in Bau. Und dann sagt Braun einen Satz, der nachdenklich macht: „Hier wird das Internet sichtbar." Bislang ist der Ausbau dieses Verkehrsknotens immer wieder verschoben worden. Vielleicht, weil genau hier die Zuständigkeitsbereiche verschiedener Regierungspräsidien und Landkreise aneinanderstoßen? Auftraggeberin dieses Ausbaus ist jetzt die erst kürzlich gegründete Autobahn GmbH. Sie ist jenseits von bisherigen Auftragsverwaltungen übergreifend zuständig für den Ausbau der Bundesfernstraßen.

Im Falle des Kleeblatts bei Rottenburg geht dieser Ausbau zügig voran. Man hat Anfang November 2021 mit dem Bau begonnen und ist schon recht weit. Braun: „Für den westlichen Teil haben wir rund zwei Monate gebraucht, beim östlichen wird es ähnlich sein. Ende dieses Jahres könnten die Arbeiten abgeschlossen werden, wenn wir die benötigten Bodenmassen rechtzeitig bekommen. Das wäre dann deutlich schneller als vom Auftraggeber vorgesehen." An Braun und seinen Kollegen soll es jedenfalls nicht liegen: Josef Christ (Projektleiter), Kevin Klein (Vorarbeiter), Marko Olywa, Denis Ipsa, Mile Vranic (Facharbeiter), Achim Wolf, Julian Walther, Ilhan Ermis, Andreas Dirschauer, Erik Heczko, Vitali Halturin (Maschinisten).

Eine derart schnelle Realisation wäre für alle Beteiligten ein richtiges Glück, nicht zuletzt für die Autofahrer. Und dazu passt es eben bestens, dass diese Anschlussstelle aus der Vogelperspektive bald aussieht wie ein vierblättriges Kleeblatt.

Auch zwei Grader sind hier im Einsatz.

Material für die neue Fahrspur der B28.

Polier Armin Braun.

18 to verteilt der Grader schnellstens.

Baugeräteführer Vitali Halturin.

Facharbeiter Denis Ipsa.

Baugeräteführer Julian Walther.

Östlich der A81 folgen die Erdbewegungen noch.

Von der Weihnachtstanne zum Fasnachtsbaum.

Brücke an der B28:

Eine Neubau-Premiere namens BW 586

Um die B28 zu verbeitern baut STORZ-BWI ein neues Bauwerk neben die bestehende Brücke.

Der Name dieses Bauwerks klingt technisch kühl: BW 586. Und doch ist diese kleine Brücke bei Bondorf, welche die B28 in Sichtweite des Autobahnanschlusses bei Rottenburg über einen Wirtschaftsweg führt, etwas Besonderes. Denn die STORZ-Bauwerkinstandsetzung saniert nicht nur das vorhandene Bauwerk. Sie ergänzt es auch um einen Neubau, über den eine weitere Spur der Bundesstraße in Richtung Osten führen wird. Eine Premiere für das Team um BWI-Bereichsleiter Bernd Weimer, der auch hier die Bauleitung innehat, und Polier Hannes Wappis.

„Das hier ist ganz was anderes!" Wappis ist guter Dinge, als man ihn zusammen mit Vorarbeiter Heiko Buchmüller und Fachwerker Gerardo Azori am Bauwerk antrifft. Die drei sind gerade dabei, die Bewehrungen einzubauen für die Fundamente der beiden Flügelwände des Widerlagers. Diese sollen vom nächsten Tag an betoniert werden.

Vorarbeiter Heiko Buchmüller, Polier Hannes Wappis, Facharbeiter Gerardo Azori (v.l.).

Man merkt dem Polier an, dass er sich über diese fachliche Herausforderung freut. „Vor 30 Jahren, ganz zu Beginn meiner Berufslaufbahn, habe ich schon einmal Brücken gebaut", sagt er. Hier scheint sich also auch persönlich ein Kreis zu schließen.

Die bestehende Brücke aus dem Jahr 1976 ist in recht gutem Zustand, so die Bewertung der Autobahn GmbH, welche auch bei diesem Projekt Auftraggeberin ist. Es handelt sich um eine Rahmenbrücke aus Stahlbeton. Sie soll mit dem 3,6 Meter breiten Neubau durch Anker verbunden werden.

Dafür, dass man erst Ende Januar mit den Arbeiten begonnen hat, sind diese schon weit gediehen. „Die Erdarbeiten haben die Kollegen von drüben erledigt", sagt Hannes Wappis und meint damit die Storzianer um Polier Armin Braun. Man arbeite auf diesen beiden Baustellen Hand in Hand: „Das funktioniert auch hier gut. So wie in den vergangenen anderthalb Jahren an der B28 bei Rottenburg, wo die Storzianer der Bereiche Großprojekte und BWI auch bestens zusammengearbeitet haben."

Die Bauwerkinstandsetzung habe nach dem Auskoffern eine 20 cm mächtige Schicht Sauberkeitsbeton eingebaut, erklärt Wappis weiter. Darauf entstünden nun die Fundamente und die Flügelwände des Widerlagers, in ihrem Inneren mit Tonnen von Stahl bewehrt. Ende Mai soll dieser neugebaute Teil des Brückenbauwerks 586 fertig sein. Dann werde man auf dessen nördliche Seite wechseln und die nötigen Sanierungen an den dortigen Stützmauern und Kappen vornehmen.

Im BWI-Auftragsbuch steht noch ein weiteres Sanierungsprojekt im Zusammenhang mit der Erweiterung des Kleeblattes. Es ist die Brücke über die A81 wenige hundert Meter weiter, über welche die B28 führt - ein deutlich größeres Bauwerk, das mit der Nummer 585 in den Plänen steht. „Darüber machen wir uns jetzt aber noch keine Gedanken", lacht Hannes Wappis. „Hier konzentrieren wir uns erst einmal auf unseren Neubau!"

Betonage der Fundamente.

Schalungen für die Flügelwände des Widerlagers.

Im Anschluss an den Neubau soll das bestehende Bauwerk saniert werden.

Brandbergtunnel Winden/Elztal:

Baggern und Betonieren im „Olympiabecken“

Ein klassisches Olympiabecken ist 50 m lang und 25 m breit. Das Bassin am Brandbergtunnel in Oberwinden im Elztal übertrifft diese Dimensionen locker. Allerdings strahlen weder sein Wasser noch seine Wände in sportlichem Blau. Vielmehr herrschen hier wenig einladende Brauntöne vor. Und doch wagen sich Menschen in dieses Nass. Sie vollbringen jedoch keine sportlichen, sondern technische Höchstleistungen.

Polier Thomas Stadler schaut an diesem Tag im Februar zunächst einmal nicht nach unten, sondern an den Himmel. Dort zieht eine Drohne ihre Kreise. Vermesser Sebastian Danner ist aus Tuttlingen angereist und dokumentiert diese ungewöhnliche Baustelle aus der Luft. Erst aus der Vogelperspektive werden deren Dimensionen so recht deutlich: Dieses wassergefüllte Becken misst rund 80 m in der Länge und gut 15 m in der Breite. „An der tiefsten Stelle geht es hier bis zu 12 m runter, davon 9 m unter Wasser“, erläutert Stadler. „Und wir reden hier nur vom Trogbauwerk, also den künftigen Ein- und Ausfahrten des Tunnels. Der Tunnel in offener Bauweise ist bereits weitgehend fertig und überdeckelt.“

Größer als ein Olympiabecken – noch ist dieses Bassin in Oberwinden geflutet.

Polier Thomas Stadler (r.) und Vermesser Sebastian Danner.

8.500 m³ Boden werden hier im Nassaushub bewegt.

Der Aushub wird später auf verschiedene Lagerplätze verteilt.

Baugeräteführer Benjamin Fürderer.

Am Himmel erblickt man an diesem Tag nicht nur diese Drohne, sondern auch den Ausleger eines riesigen Seilbaggers. Spezialisten aus den Niederlanden sind mit diesem 110 to schweren Koloss angereist, um die Baugrube für das Trogbauwerk unter Wasser auszuheben. Sie werden, unterstützt von Tauchern, später auch im Auftrag der ARGE den Unterwasserbeton als Fundament für die Baugrube herstellen.

Immer wieder rasselt der riesige Greifer an seinen Ketten hinunter, klatscht auf das Wasser und versinkt. Nach wenigen Sekunden taucht er wieder auf, mit bis zu 3 m³ Sediment zwischen den Schalen: Elzschotter und viel Schlamm. „Wasser bereitet uns hier oftmals Kopfzerbrechen“, stellt Thomas Stadler fest. Und damit meint er nicht den absichtlich eingefüllten Inhalt dieses überdimensionierten Bassins. Denn aufgrund der engen Platzverhältnisse müssen täglich rund 500 - 600 m³ des nassen Aushubs auf verschiedene Lagerplätze und Deponien abgefahren werden. Für die Entwässerung und das Handling des Materials zeigen sich Facharbeiter Sascha Fiorentino und Maschinist Benjamin Fürderer verantwortlich.

„Wir bauen hier unterhalb des Grundwasserspiegels“ erklärt der Polier. „Von den umliegenden Hängen fließen große Wassermassen unterirdisch in Richtung Elz, und die müssen abgeleitet oder umgeleitet werden. Beim Tunnelbauwerk ist uns das gut gelungen, da konnten wir einen Bypass schaffen und im Trockenen arbeiten. Aber hier beim Trogbauwerk können wir das Wasser nicht ausreichend ableiten. Deshalb müssen wir hier in einer gefluteten Baugrube arbeiten.“

Ohne dieses aus der Elz eingepumpte Wasser würden die Spundwände dem Druck von außen nicht standhalten.

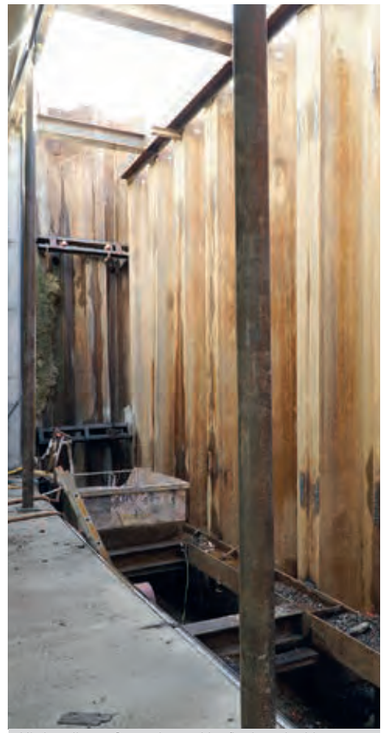
Insgesamt 15.000 m³ Boden werden für das Trogbauwerk ausgehoben, davon allein 8.500 m³ im Nassaushub. Man achtet mit Hilfe von Pegeln peinlich darauf, dass der Wasserstand zwischen den Spundwänden nicht absinkt. Der Gegendruck muss schließlich erhalten bleiben. Brauchbares Material wird im benachbarten Bleibach zwischengelagert und soll später wieder eingebaut werden.

Wie es weitergeht, erklärt Stadler zum Zeitpunkt des Besuchs im Februar noch im Futur. Denn inzwischen ist die Grube unter Wasser ausgehoben und der große Seilbagger wieder abgebaut. Taucher haben die Sohle mit Spezialgerät abgesaugt und von Schlamm befreit. Auf einem Ponton steht ein 14 to schweres Bohrgerät, mit dessen Hilfe man 179 Auftriebspfähle in den Untergrund treibt. Diese werden später dafür sorgen, dass die unter Wasser einzubauende Bodenplatte aus Spezialbeton nicht aufschwimmt. Diese Betonage soll Ende April erfolgen.

Erst wenn die 1 m mächtige Betonplatte ausgehärtet ist, wird man das Wasser des Bassins abpumpen können. Dann sind die Spundwände unten durch dieses Fundament und oben durch Anker gesichert. „Wenn es soweit ist, können wir auch hier im Trockenen bauen“, sagt Stadler. „Dann ziehen wir eine Filterschicht von rund 40 cm ein mit Material aus Bleibach, und anschließend folgt die eigentliche Betonage des Fundaments unseres Trogbauwerks.“

Noch aber ist es nicht soweit in diesen Februartagen. Noch wird hier gebaggert, noch kann man mit den Kollegen aus dem holländischen Friesland den Feierabend genießen – bei Pizza und Bier, auf Deutsch und auf Englisch – natürlich alles coronakonform. Stadler: „Mit denen kann man supergut schaffen – das sind sehr nette Leute!“

Internationale Profis unter sich eben, mit kollegialem Sportsgeist. Ähnlich, wie man sie am Rande der echten Olympiabecken findet.



Hinter dieser Spundwand befinden sind tausende Kubikmeter Wasser.

Facharbeiter Sascha Fiorentino.

Der Tunnel in offener Bauweise ist weitgehend fertiggestellt und überdeckelt.

Inzwischen werden 179 Auftriebspfähle unter Wasser in den Untergrund getrieben.

Im Tunnel durch den Brandberg wird derzeit die Innenschale betoniert.

Viele hundert Meter des 780 m langen Tunnels sind bereits fertiggestellt.

Neubau Schwaketenbad Konstanz:

Am Ende erklingt glückliches Kinderlachen

Wenn dieser Newsletter erscheint, geht es mit Sicherheit im neuen Konstanzer Schwaketenbad schon hoch her. Dann tummeln sich Kinder auf den Wasserrutschen und lachen glücklich, während Ältere gemächlich ihre Bahnen ziehen. Sie alle genießen dann die großzügige Neuanlage dieses größten Familienbades am Bodensee, dessen Vorgängerbau vor wenigen Jahren einem Großbrand zum Opfer fiel. Für das Wohlbefinden der Gäste um das Hallenbad herum sorgten und sorgen die Kolleginnen und Kollegen von Schöppler unter der Bauleitung von Oliver Sigg. Sie gestalten in weiten Teilen die technischen und gärtnerischen Außenanlagen.

Noch hat der Frühling nicht Einzug gehalten beim Besuch im Februar. Die Vögel zwitschern zwar schon, aber die Wolken hängen tief, und es regnet ab und zu. Trotzdem sind die Kollegen von Schöppler dabei, Pflaster zu legen und das Planum des Vorplatzes herzustellen, denn in wenigen Wochen – am 1. April - soll es hier losgehen im neuen Schwaketenbad. Strategisch günstig gelegen im Stadtteil Wollmatingen, gegenüber dem Baugebiet „Schwaketen" und nahe an der Universität dürfte es mit Sicherheit ein Highlight werden in Konstanz. „Eine schöne Baustelle", sagt denn auch Polier Andree Pohl, als er seinen Gast um das Gebäude herumführt. Dieses Bauvorhaben im Auftrag der Stadtwerke Konstanz steht immerhin mit einer Bausumme von 1,5 Mio. Euro bei Schöppler in den Büchern.

Es ist gleichzeitig ein Bauprojekt, auf welches der Satz „Gut Ding will Weile haben" anwendbar wäre. Den Bauauftrag habe man nämlich schon im Jahr 2018 bekommen, und erste Leistungen wurden ab April 2019 ausgeführt, etwa die Anlage der Zufahrtsrampe hinunter zu den unterirdischen Technikräumen, sagt Pohl. Er ist einer von mehreren Capos, die sich im Laufe der Zeit um dieses Projekt gekümmert haben. Immer wieder habe es Verzögerungen gegeben wegen des Hochbaus,

Dieser jedoch kann sich nunmehr sehen lassen. Große Glasflächen und eine schwebend-leicht anmutende Dachkonstruktion wirken freundlich-modern. Eine Vielzahl von Schwimm-, Sprung- und Planschbecken wartet auf Wasserratten jeglichen Alters. Zwei lange und aufwendige Wasserrutschen, die übers Außengelände führen und wieder im Inneren enden, locken Mutigere hoch auf einen Turm.

„Haigerlocher Muschelkalk", sagt Pohl und deutet auf die Schroppen, welche im hinteren Bereich zu Füßen der beiden Röhren der Wasserrutsche liegen. „Haben auch wir eingebaut." Unter diesen Natursteinen befänden sich weitere Technikräume, die man mit diversen Versorgungsleitungen und Schächten versehen habe. Auf dieser Baustelle habe Schöppler eine ganze Reihe unterschiedlichster Aufgaben erledigt bzw. noch zu erledigen: Erdbau, Tiefbau, Pflasterbau, GaLaBau. Entsprechend eng und koordiniert habe mal mit den Kollegen der übrigen Gewerke zu tun, erzählt der Polier. Ein Bad wie dieses sei schon ein recht kompliziertes Bauprojekt.

Die künftige Liegewiese entsteht derzeit noch. „Hier haben wir das Gelände mit 3.500 m³ Aushub vom Hochbau modelliert.

Jetzt müssen wir noch den Mutterboden verteilen, aber derzeit regnet es viel und es ist noch ziemlich matschig." Überhaupt sei dieser Winter viel zu warm gewesen, ergänzt Pohl, der sich über Frost auf seiner Baustelle gefreut hätte. Die Modellierung dieser Flächen obliege vor allem Baugeräteführer Giuseppe Maria mit seinem 20 Tonnen Radbagger.

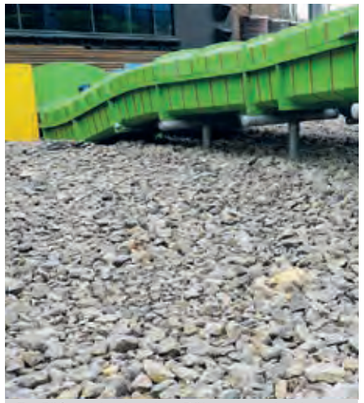
Zwei jüngere Kollegen erledigen gerade Pflasterarbeiten: Facharbeiter Henry Wirth und Azubi Christian Reinhold (2. Lehrjahr GaLaBau). Das ausgesprochen hochwertige Betonsteinpflaster wird sich bald über den ganzen Vorplatz ziehen, wo Facharbeiter Hendrik Thon gerade Randsteine setzt, unterstützt von Fachwerker Francesco Blotta. Insgesamt 1.500 m² Pflaster im Mehrsteinsystem mit Dicken zwischen 8 und 12 cm werden hier verlegt. Der Platz wird auch zahlreiche Sitzgelegenheiten, großzügige Fahrradabstellplätze und Ladestationen für E-Bikes bieten. Eine Bushaltestelle gleich gegenüber dem Haupteingang ergänzt die Möglichkeiten, klimafreundlich zum neuen Schwaketenbad zu gelangen. Wer trotzdem das Auto nehmen will, findet fußläufig rund 150 Parkplätze.

Wenn aus dem Hallenbad schon Kinderlachen und vergnügliches Lärmen ertönt, werden die Gärtner-Kollegen von Schöppler draußen noch zu tun haben. Immerhin gilt es, 23 Bäume zu pflanzen: Pflaumen, Vogelkirschen, Stieleichen, Zierapfel, Feldahorn. Und dann wären da ja auch noch 6972 Stück Stauden, Gräser und Bodendecker. Wie gesagt: eine schöne Baustelle.

Facharbeiter Henry Wirth (l.) und Azubi Christian Reinhold bei Pflasterarbeiten.

Der Vorplatz des neuen Schwaketenbades ist großzügig gepflastert.

Polier Andree Pohl (r.) und Baugeräteführer Giuseppe Maria.



Zu Füßen der beiden Röhren wurde Haigerlocher Muschelkalk eingebaut.

Facharbeiter Hendrik Thon setzt Rinnenplatten.

Eine besondere Attraktion des neuen Schwaketenbades: die Wasserrutschen.

Das Gelände wurde modelliert mit 3.500 m³ Aushub des Hochbaus.

Umbau Europaplatz Tübingen:

Bauen für die kommunale Verkehrswende

Großbaustelle Im Herzen der Innenstadt: der Europaplatz in Tübingen.

Tübingen ist genauso beliebt wie belebt. Insbesondere der Europaplatz vor dem Hauptbahnhof. Ein Hotspot des ÖPNV. Ihn frequentieren pro Tag rund 30.000 Menschen auf der Suche nach Anschluss: in Zügen, Bussen, Taxen. Dieser zentrale Verkehrsknotenpunkt der Universitätsstadt wird derzeit grundlegend umgestaltet. STORZ ist für Tiefbau- und Pflasterarbeiten zuständig.

„Lässt er sich denn gelegentlich auch mal hier sehen?" - Sven Würzinger lacht. „Ja klar! Erst gestern war er wieder da und hat Fotos gemacht!" Der STORZ-Polier weiß natürlich sofort, wer gemeint ist: Tübingens Oberbürgermeister Boris Palmer. Der ist bekanntlich nicht nur ein engagierter Anwalt des öffentlichen Nahverkehrs, sondern auch ein passionierter Radfahrer. Erst kürzlich hat er in Sichtweite den hellblau gekennzeichneten Radschnellweg Europaplatz-Ost eingeweiht. Doch der endet abrupt eben an dieser Baustelle. Wer weiß: Vielleicht will das Stadtoberhaupt diskret herausfinden, wie lange es hier noch dauert?

Ein Blick in die Pläne zeigt: noch mindestens bis nächstes Jahr! Denn diese Baustelle ist richtig groß. Unter der Regie von Oberbauleiter Sebastian Ziegler und Bauleiter Kai Linder bauen Polier Sven Würzinger und seine Kollegen gleich an drei, mehrere hundert Meter voneinander entfernten Stellen. Während im Westen Storzianer Tiefbau- und Kanalarbeiten vorbereiten bzw. bereits ausführen, konzentriert sich der Polier beim Bahnhofsvorplatz auf den Oberbau. Hier ist der Tiefbau bereits abgeschlossen.

Eine Vielzahl von Arbeiten findet auf dieser großen Fläche parallel statt. Zu Füßen des Schlosses Hohentübingen und vom Fußgänger- und Busverkehr durch Schranken- und Gitterzäune getrennt, werden die Randsteine und Entwässerungsrinnen der Ankunfts- und Abfahrtssteige des künftigen Busbahnhofs gesetzt. Diese Steige sind im Unterschied zum alten System so angeordnet, dass sich die Busse später nicht mehr gegenseitig blockieren können. Sie befinden sich näher am Bahnhofseingang als die bisherigen Haltestellen, was die Sicherheit erhöht. Außerdem, so erläutert Würzinger bei Gang über die Baustelle, werde alles hier barrierefrei angelegt. Eine verbesserte Übersichtlichkeit sei den städtischen Planern sehr wichtig.

Die Wartebereiche für die Busse würden besser überdacht und böten mehr Sitzgelegenheiten, erklärt der Polier. Im Auftrag von STORZ bereiten die Kollegen des Bauunternehmens Martin aus Tuttlingen gerade die Armierungen für die Fundamente der Wartebereiche vor. Es sollen laut Plan luftig-leichte Überdachungen werden, die aber trotzdem massiv gegründet sind.

Detailreiches Bauen zu Füßen des Schlosses Hohentübingen.

Drei alte, hochgewachsene Platanen zeugen davon, dass es diesen Platz in Tübingen schon lange gibt. Sie bleiben selbstverständlich erhalten. Derzeit stehen sie in Rabatten, die mit Substrat gefüllt werden. Die Wasserversorgungen für die Bäume sind bereits eingebaut. Später wird sich auch dieser Bereich organisch an die Pflasterungen anschließen. Gepflastert wird der Gehweg gleich nebenan. Fleißig verlegen Spezialisten – ebenfalls im Auftrag von STORZ – Betonsteine nach einem ausgeklügelten Muster. Acht verschiedene Größen, Farben und Oberflächenstrukturen gilt es, zu einem harmonischen Ganzen zu kombinieren. So wie hier soll einmal der ganze Europaplatz gepflastert werden.

Wenn Mitte nächsten Jahres dieses Vorzeige-Projekt im Gesamtwert von rund 60 Mio. Euro fertiggestellt sein wird, werden weite, heute für den motorisierten Verkehr genutzte Flächen für Kraftfahrzeuge oberirdisch tabu sein – zum Parken gibt es eine neue Tiefgarage. Dies zugunsten von radfahrer- und fußgängerfreundlichen Bereichen, die sich harmonisch mit dem Anlagenpark und dessen See verbinden. Es wird eine weitere „gute Stube" der Universitätsstadt sein, mit viel Grün und mit ganz viel Vorbildcharakter.

Vielleicht schaut Tübingens Oberbürgermeister ja gelegentlich vorbei, um das Werden dieses Jahrzehnt-Projektes seiner Stadt für sich und für die kommunale Verkehrswende zu dokumentieren?

Facharbeiter Salvatore Cipolla.

STORZ-Polier Sven Würzinger.

Hier wir der Oberbau gestaltet.

Baugeräteführer Ali Caliskan.

Die Armierungen für die Fundamente der Wartebereiche werden eingebaut.

Pflastern im Auftrag von STORZ.

Jonas Springer, Straßenbauer im 2.Lehrjahr.

Das detailreiche Muster folgt einem Plan.

Baugeräteführer Alexander Würzinger (l.) und Facharbeiter Sadan Aslan.

Randsteine und Schlitzrinnen für die künftigen Ankunfts- und Abfahrtssteige.

Tiefgaragensanierung in Freiburg:

Gewichte stemmen unter Tage

Unter diesem Wohnhaus in Freiburg sanieren Storzianer eine Tiefgarage.

So mancher hat wohl eine Hantelbank in seinem Keller installiert mit dem guten Vorsatz, endlich sportlich zu werden und mittels Krafttraining etwas für seine Gesundheit zu tun. Oft genug bleibt es bei diesem guten Vorsatz. In einem Kellergeschoß im beliebten und belebten Freiburger Stadtteil „Wiehre" jedoch stemmen Storzianer des Bereichs Bauwerkinstandsetzung fleißig Gewichte, wenngleich auch nicht mit eigener Muskulatur. Sie sanieren die tragenden Elemente einer Tiefgarage, und dafür muss deren Decke erst einmal angehoben werden - zusammen mit einem großen Mehrparteienhaus darüber. Für Brückensanierer und Brückenbauer ein ungewöhnlicher Auftrag unter Tage.

Die alten Stützen sind teilweise durchgerostet.

Polier Ilir Zoglu arbeitet zusammen mit Facharbeiter Damir Zec unter der Bauleitung von BWI-Bereichsleiter Bernd Weimer seit Ende Januar in diesem Funkloch. Nicht einfach, ihn telefonisch zu erreichen. Als man die beiden dann trifft, flechten sie gerade Körbe aus Bewehrungsstahl. Diese sollen in die neuen Betonstützen eingebaut werden. Doch zuvor muss man deren Vorgänger entfernen.

„Schauen Sie, diese Stützen sind unten durchgerostet!" Der Polier zeigt auf eine der bisherigen, schmalen Stützen. Sie besteht aus zwei hintereinander liegenden Doppel-T-Trägern, die mit Stahlblech verkleidet und dann mit Beton umhüllt waren. „Hier hat sich Kondenswasser gebildet - der Rost kommt also von innen. Unmöglich, das zu reparieren."

Also hat man sich dazu entschlossen, alle diese Stützen nach und nach herauszuschneiden – insgesamt 25. Dafür allerdings muss die Last der Decke und des darüber liegenden Bauwerks erst einmal abgefangen werden. Dies erreicht man mit Hydraulikstempeln, welche die Betonbalken der Decke um wenige Millimeter anheben. Zoglu: „Zwei bis drei Millimeter reichen uns schon, um die alten Stützen herausschweißen und neue schwere Doppel-T-Träger provisorisch einbauen zu können. Der Stahlbeton der Garagendecke ist in diesen Grenzen durchaus elastisch."

Wasser setzt diesem Bauwerk aus den frühen 70er Jahren durchaus zu. Damals war es noch nicht üblich, eine solche Tiefgarage im Grundwasserbereich als sogenannte „Weiße Wanne" ausführen und zu isolieren. Deshalb muss immer wieder hochsteigendes Wasser abgepumpt werden. Hinzu kommt das Spritzwasser der Fahrzeuge, welches oft genug salzhaltig ist. Diese Chloride setzen einem solchen Bauwerk ebenfalls zu.

Die neuen Stützen jedenfalls werden komplett aus Stahlbeton sein. Insgesamt 25 Armierungskörbe müssen die beiden Storzianer also flechten. Der Spezialzement für die Betonage steht schon bereit. Der Beton wird dann vor Ort angemischt. Spätestens Ende Mai wolle man in diesem Kellergeschoß fertig sein, sagt Zoglu.

Spätestens dann können die beiden ihre Muskeln bei Brückensanierungen wieder über Tage spielen lassen.

Zunächst werden die Lasten des Bauwerks abgefangen.

Anschließend trennt Polier Ilir Zogu eine alte Stütze raus.

Facharbeiter Damir Zec.

Vorbereitung für die Betonage der neuen Stützen.

Stühlingerbrücke Freiburg:

Halbzeit auf der Stadtbahnbrücke

Polier Steffen Hepfer an der Stühlingerbrücke.

Hier wird der Aufbeton des Gehwegs abgespitzt.

Freiburg zählt die meisten Sonnenstunden pro Jahr in Deutschland. Das Leben in dieser alten Universitätsstadt findet dementsprechend häufig auf der Straße statt. Zu den am intensivsten genutzten Verkehrsachsen der Breisgaumetropole gehört die Stühlingerbrücke. Sie verbindet den Stadtteil Stühlinger sowie den Hauptbahnhof mit der Innenstadt. Straßenbahnen überqueren sie im Minutentakt. Seit einem Jahr sanieren die Kollegen der STORZ-Bauwerkinstandsetzung unter Bauleitung von Bernd Weimer die Ostrampe in unmittelbarer Nähe des Konzerthauses. Sie konnten zu Jahresbeginn Halbzeit feiern.

Der Lärm ist ohrenbetäubend. Zwei Minibagger stehen auf dem Gehweg der Südseite. Mit einem Hydraulikhammer spitzt der eine den Schutzbeton ab, der zweite schaufelt die Schollen einem Radlader zu, der zwischen hier und einem Container vor dem Konzerthaus pendelt. „Laut und dreckig", lacht Polier Steffen Hepfer, der über die Baustelle führt. Arbeiten, die alle zwei bis drei Jahrzehnte nötig seien, damit die Tragsubstanz eines solchen Bauwerkes nicht mit Wasser und Tausalzen in Berührung komme. Ankämpfen gegen den Zahn der Zeit.

Hier auf der Südseite wurden bereits die Brückenkappen entfernt. Nach Ausbau des Aufbetons werde man auch hier mit Höchstdruckwasserstrahl die Abdichtungen abnehmen, wieder unter hohen Sicherheitsvorkehrungen. Anschließend würden die neuen Schutzschichten inklusive des Pflasters, der neuen Kappen und neuer Geländer eingebaut, erläutert Hepfer. Man liege noch gut im Zeitplan bei diesem 2,5-Mio.-Euro-Projekt und wolle im Oktober fertig sein.

Die Ergebnisse der Sanierungsarbeiten auf der Nordseite dieser 1980 erbauten Stahlbetonbrücke jedenfalls beeindrucken. Hier wechselt sich im Segmentbogen ein-gebautes Porphyr-Pflaster mit Übergangskonstruktionen, Entwässerungsrinnen sowie Aufmerksamkeitsfeldern und Leitstreifen ab – alles sauber verbaut. „So etwas ist richtig viel Detailarbeit", sagt Hepfer und lobt die Kollegen der beauftragten Firmen. „Wir Storzianer können hier nicht alles selbst machen, sondern arbeiten mit guten Spezialisten zusammen."

Auf jedem zweiten der insgesamt 23 Betonfertigteile, die sich in die neuen Kappen einpassen, steht eine Leuchte. Die Geländer zwischen diesen Elementen sind nunmehr aus Metall und den ehemaligen Konstruktionen nachempfunden. „Ein sehr aufwändiger Einbau", sagt Hepfer. „Man ist dann doch ein bisschen stolz, bei einem solchen Projekt mitgemacht zu haben."

Das Tüpfelchen auf dem „I" werde im Sommer die Sanierung der markanten und vielgenutzten Spindeltreppe sein, die zum Konzerthaus hinunterführt, meint der Polier.

Für Bauleute und Freiburger bestimmt noch einmal ein Höhepunkt dieser Sanierung der Stühlingerbrücke - zum Ende der zweiten Halbzeit.

Detailreiche Pflasterarbeiten auf der Nordseite der Brücke.

Auf jedem zweiten der 23 Betonfertigteile steht eine Leuchte.

Neue Betonfertigteile und Geländer prägen das Erscheinungsbild.

Baugebiet in Rottweil-Hausen:

Lehmberge mit Blick auf den Lemberg

Das neue Baugebiet Bronnenkohlrauzen in Rottweil-Hausen. 26 Bauplätze entstehen hier.

Berge von Lehm begleiten die Erschließungsarbeiten.

Dieses Wortspiel drängt sich auf. Denn am östlichen Ortsrand des zu Rottweil gehörenden Dorfes Hausen türmen sich in diesen Februartagen in der Tat Berge von Lehm. Hier entsteht das neue Wohngebiet „Bronnenkohlrauzen". 26 für die heutige Zeit großzügige Bauplätze sollen bald zur Verfügung stehen. Storzianer unter der Bauleitung von Andreas Elgert erschließen derzeit das Gebiet. Dies alles mit Blick auf den idyllischen Lemberg mit seinem Aussichtsturm.

Vielleicht ist das Interesse an den Bauplätzen in Hausen ja so groß wegen dieser schönen Aussicht. Immerhin gibt es für die vorhandenen Baugrundstücke über 100 Anfragen. Im Innenbereich des Ortes stehen für den Andrang nicht genügend Baulücken zur Verfügung. Deshalb erschließt man nun eine bislang landwirtschaftlich genutzte Fläche von 4 ha. Ein Kreisel für die Verkehrsanbindung des neuen Gebietes ist bereits fertiggestellt und in Betrieb.

Zwei STORZ-Kolonnen arbeiten am 2. Bauabschnitt, also an der Erschließung von Bronnenkohlrauzen: die Teams der Poliere Jürgen Brümmer und Sebastian Fritsche. Letzterer stellt beim Besuch zusammen mit Maschinist Igor Golic einen Regenwasserkanal her. Insgesamt 550 m Rohre DN 400 verlegen sie in östlicher Richtung, wo das Wasser in einem Retentionsbecken gesammelt werden soll.

Marc Frech, Straßenbauer im 2. Lehrjahr.

Facharbeiter Manuel Volksdorf, der zur Kolonne Brümmer gehört, steht auf dem Gelände des künftigen Wohngebietes in einem fast 5 m tiefen Graben und zeigt, dass man es hier nicht nur mit nassem und schwerem Lehm zu tun hat. „Die Felsen hier machen uns Probleme" ruft er und versucht, sich gegen die Geräusche des Baggers von René Häckel durchzusetzen. Der Baugeräteführer ist wieder zusammen mit seinem Vater Alfred im Einsatz.

Man verlegt in dieser Tiefe derzeit Schmutzwasserkanäle. Die Rohre für Regenwasser werden später weniger tief eingebaut. Ein kleiner grüner Punkt am Grabenende zeigt, dass auch hier ein Kanallaser im Einsatz ist. Wasserleitungen und Rohre für Fernwärme sollen später folgen, werden aber von der Energieversorgung Rottweil ENRW selbst verlegt.

Ende Januar habe man mit den Arbeiten beginnen können, erzählt Volksdorf, als eine der ersten Kolonnen der Niederlassung Donaueschingen sei man wieder rausgefahren. Man komme gut voran, und es ging sogar deutlich schneller, wenn eben die Felsen nicht wären. Dann beginnt er, mit einem Rover Daten aufzunehmen. „Damit für die Abrechnung klar ist, wieviel Gestein wir ausgehoben haben."

Azubi Marc Frech ist derweil am Steuer einer Walze mit Glattmantelbandage dabei, den Unterbau der Haupterschließungsstraße ins Baugebiet zu verdichten. Er hat die Vibrationseinheit zugeschaltet. Die Schwingungen sind noch in einigen Metern Abstand deutlich spürbar.

Von den Lehmbergen wird man im Sommer nichts mehr sehen, wenn hier die ersten Häuser gebaut werden. Vom Lemberg schon.

Tiefe Gräben und felsiger Untergrund erschweren die Kanalverlegung.

Facharbeiter Manuel Volksdorf.

Polier Sebastian Fritsche. Im Hintergrund der Lemberg.

Erschließungsgebiet Dornhan:

Schlammkampf vor prominentem Publikum

Zwei Hektar misst die Erweiterung des bestehenden Gewerbegebietes Süd in Dornhan.

Die Bauleute hier haben es mit besonders matschigem und schwerem Boden zu tun.

Polier Henry Schröder.

Baugeräteführer Daniel Höll bedient einen der beiden Kettenbagger.

Facharbeiter Metodija Purdeski.

Und so präsentieren sich die Schächte im April

Wären die Herren persönlich anwesend, dürfte man von einem selten prominenten Publikum sprechen: Otto Hahn (Entdecker der Kernspaltung und Chemie-Nobelpreisträger), Conrad Röntgen (Entdecker der später nach ihm benannten X-Strahlen und Physik-Nobelpreisträger), Carl Zeiss (Unternehmer und Entwickler des Mikroskops) sowie Ferdinand von Steinbeis (württembergischer Wirtschaftspolitiker und Namensgeber vieler Bildungseinrichtungen). Vor Ort in Dornhan sind diese Wissenschafts- und Wirtschaftsgrößen des 19. Jahrhunderts allerdings nur durch Straßen vertreten, die ihre Namen tragen. Diese Straßen umgrenzen einen weiteren Bauabschnitt im Gewerbegebiet Süd, welchen STORZ unter der Bauleitung von Sven Stutzmann derzeit erschließt und erweitert.

Nach Ausflügen in die Historie steht Polier Henry Schröder nicht der Sinn. Er und seine Kollegen haben in diesen Februartagen mit Schlamm und Matsch zu kämpfen. „Ist schon nicht mehr lustig hier – alles eine Pampe!" poltert er mit starkem Berliner Akzent. Während sich auf anderen Baustellen Storzianer über den milden Winter freuen, machen die damit verbundenen Niederschläge hier im Schwarzwald weniger Spaß.

Mit über 1 Mio. Euro steht dieser Auftrag bei STORZ in den Büchern. Hier geht es um umfangreiche Kanalisationsarbeiten und später um den Straßenbau. Rund 22.000 m² misst die Fläche, auf der die Storzianer laut Plan noch bis Ende Juni arbeiten werden. Mit dieser Erweiterung des bestehenden Gewerbegebietes Süd will die Stadt Dornhan ihre Attraktivität als Wirtschaftsstandort erhöhen. Man ist immerhin stolz auf bestehende rund 1.000 Arbeitsplätze in Industrie, Gewerbe, Handwerk, Handel und im Dienstleistungssektor.

Damit sich deren Zahl weiter erhöht, heben die Storzianer tiefe Gräben aus. Insgesamt 4.500 m³ Aushub fallen hier an; ein Drittel davon wird wieder eingebaut. Die Kanäle verlegen sie im Trennsystem. Schröder, der hat die Baustelle kürzlich von seinem Kollegen Patrick Waller übernommen hat: „Wir bauen hier drei Kanäle parallel ein: einen für Schmutzwasser, einen für Regenwasser und einen dritten für die Dachentwässerung. Es handelt sich dabei um 700er, 500er und 300er Rohre. Damit lassen sich erhebliche Mengen Wasser abtransportieren."

Mit erheblichen Mengen Regenwasser haben die beiden Baugeräteführer in ihren Kettenbaggern sowie die Facharbeiter Marvin Mink, Metodija Purdeski, Thomas Budzinski in diesen Tagen zu kämpfen. Schröder ist sehr zufrieden mit seiner Mannschaft: „Die Kollegen machen ihre Sachen schon gut angesichts des schweren Bodens. Hier können wir ja noch nicht einmal mit einem LKW reinfahren, um den Splitt liefern zu lassen für die Rohrbettung. Das muss alles mit dem Radlader transportiert werden."

Anschließend müssen sie auf großen Flächen das Geländeniveau noch um mehr als einen Meter anheben. Erst dann können die Storzianer die geplanten 360 m Straße L-förmig einbauen.

Zwei Namenspaten dafür gibt es schon: Otto Hahn und Conrad Röntgen, die beiden Nobelpreisträger.

Baugebiet „Baarblick“ in Hüfingen-Behla:

Erste Hilfe am Wegesrand

Bauplätze mit bester Aussicht - in Hüfingen-Behla erschließen Storzianer das Baugebiet „Baarblick“.

Kein „gelber Engel“, sondern einer in STORZ-Rot: Dieser Werkstattwagen ist ausgesprochen schnell vor Ort.

Daniel Mink schweißt eine undichte Hydraulikleitung.

Zufrieden nach der „ersten Hilfe“: Daniel Mink und Daniel Schmeier.

Wer hier später einmal wohnt, darf sich über Morgensonne und einen grandiosen Blick in Richtung Osten freuen. Der Hüfinger Ortsteil Behla schmückt sich mit dem Motto „Sonnenseite der Baar“, und in der Tat macht er seine nicht gerade zentrumsnahe Lage wett durch unverstellte Perspektiven auf große Weiten. Vor wenigen Jahren hat STORZ im Westen Behlas im Rahmen des Ausbaus der B27 für eine großzügige Ortsumgehung gesorgt. Jetzt erschließen Storzianer unter der Bauleitung von Thomas Reckzeh am anderen Ende des Dorfes das Baugebiet „Baarblick“.

Allerdings kann an diesem Tag im Februar von Sonnenseite keine Rede sein - die Wolken hängen tief und es regnet ab und zu. Und auch sonst scheint heute der Wurm drin zu sein: An Daniel Schmeiers Radbagger ist gerade die Schweißnaht einer Hydraulikleitung gebrochen. Das Baugerät steht waidwund am Wegesrand.

Doch auch in einer solchen Situation gehört ein bisschen Glück wohl dazu. Daniel Mink ist mit seinem Werkstattwagen in Windeseile zur Stelle. Der Land- und Baumaschinen-Mechaniker war gerade unterwegs von Freiburg zurück in die Tuttlinger Zentrale, als ihn telefonisch der Hilferuf aus Behla erreichte. „So etwas kommt öfter mal vor“, lächelt er und beginnt, das undichte Rohr auszubauen. Polier Martin Messmer witzelt: „Nicht, dass ich noch einen anderen Bagger bestellen muss!“ – „Keine Angst - das kriegen wir schon hin!“ lautet die optimistische Antwort. Nach wenigen Minuten schon blitzt der Lichtbogen des Elektroschweißgerätes bläulich auf.

Derweil führen Messmer und Reckzeh über die Baustelle. 13 für die heutige Zeit großzügige Bauplätze entstehen hier. Man verlegt gerade Regen- und Schmutzwasser-Kanäle. Einige Schacht-Paare der späteren Hausanschlüsse sind bereits zu sehen. “Begonnen haben wir vor Weihnachten, und wir konnten noch rechtzeitig vor dem Wintereinbruch ein zweites Retentionsbecken zusätzlich zu dem vorhandenen einbauen“, erläutert der Bauleiter. Ende Mai solle hier alles fertig sein ergänzt, Polier Martin Messmer.

Regen und die entsprechenden Wassermassen sind hier durchaus ein Thema. Wie zum Beweis zeigt Reckzeh auf DN700-Stahlbetonrohre, die am Rande lagern. Durch sie soll später das Regen- und Oberflächenwasser in den benachbarten Mühlbach abgeleitet werden. Zudem fallen mehrere Paletten mit grünen PP-Rohren auf. „Die sind etwas Besonderes“, erklärt Reckzeh, „denn wir benötigen diese ausgesprochen stabilen Rohre, um sie im Vortrieb durch einen defekten 700er-Kanal zu verlegen. Den können wir nicht - wie ursprünglich vorgesehen – ausbauen, weil ansonsten eine nebenstehende Garage vom Einsturz bedroht wäre. Also haben wir uns zusammen mit der Gemeinde und dem Ingenieurbüro für diese ungewöhnliche Lösung entschieden.“

Wenige Wochen später sind diese Pläne übrigens hinfällig. Der alte Kanal wies einen allen Beteiligten unbekannten Krümmer auf. Unmöglich, die PP-Rohre durchzuschieben. Man entschied sich schließlich dafür, parallel zu den alten Rohren einen neuen 700er-Kanal in kleinen Abschnitten möglichst erschütterungsfrei zu verlegen.

Auf Baustellen scheint Improvisation also eine unverzichtbare Fähigkeit zu sein. Beim Besuch im Februar hat Daniel Mink nach einer Stunde die defekte Hydraulikleitung am Radbagger erfolgreich repariert. Maschinist Daniel Schmeier jedenfalls ist ausgesprochen zufrieden, als er nach dieser ersten Hilfe am Wegesrand den Motor seines Baggers wieder starten und seine Arbeit fortsetzen kann.

Polier Martin Messmer, Azubi Ramon Tränkle, Facharbeiter Viktor Meier.

Baugeräteführer Luca Saputo.

Diese PP-Rohre sollten im Vortrieb verlegt werden durch einen defekten Kanal. Es kam jedoch anders.

Bauleiter Thomas Reckzeh.

Ausbildungsangebote bei STORZ:

Bauingenieur plus – Lehre und Studium in Einem

Eine Vielzahl von Berufen lassen sich bei STORZ erlernen. Allesamt erfordern sie Engagement, um durch die Ausbildung Kompetenz, Können und Wissen zu erwerben. Eine besondere Herausforderung ist das Angebot „Bauingenieur plus". Es vereint Lehre und Studium. Ausbildungsleiter Herbert Aggeler stellt diesen Ausbildungsweg vor am Beispiel von Julius Hambsch, dem „STORZ-Azubi of the year 2021".

Er stammt aus der Südpfalz und wollte schon immer zum Bau. Sehr zielstrebig hat Julius Hambsch diesen Ausbildungsgang ausgesucht, um sich seinen Berufswunsch zu erfüllen: „Diese Kombination von Lehre und Studium ist genau richtig für mich", sagt der 23jährige, der inzwischen seine Bachelorarbeit an der Hochschule in Biberach vorbereitet. Seit 2018 gehört er zum STORZ-Team.

„Bauingenieur plus" ist eine attraktive Ausbildung, die es keineswegs überall gibt. Sie geht zurück auf eine Gemeinschaftsinitiative der Bauwirtschaft in Baden-Württemberg und der Hochschule Biberach & Stuttgart, um neben dem klassischen Bauingenieurstudium einen praxisorientierten kooperativen Studiengang anzubieten.
Das Angebot „Bauingenieurstudium + Ausbildung" ermöglicht es Abiturienten und Fachhochschulabsolventen, eine gewerbliche Bauausbildung als Straßenbauer/in zu absolvieren. Der Vorteil für Studierende: Sie haben nach fünf Jahren zwei Abschlüsse vorzuweisen: den Bachelor of Engineering und einen Abschluss als Straßenbauer/in.

Für Julius hätte es nicht besser laufen können. Einige Wochen konnte er noch das Großprojekt „Daimler Prüf- und Technologie Zentrum" in Immendingen miterleben, bevor zur Baustelle B33 Tunnel Waldsiedlung wechselte. STORZ-Polier Kai Penkwitz nahm in dort unter seine Fittiche. Auf dieser Großbaustelle absolvierte er seine komplette Ausbildung zum Straßenbauer. Diese verlief im Wechsel mit seinem Studium in Biberach. Während der Vorlesungszeit büffelte Julius an der Hochschule, während der vorlesungsfreien Zeit packte er auf der Baustelle mit an. „Eine coole Kombination", findet er.

Für Julius war es ein absoluter Glücksfall, auf einer so großen Baustelle, die über den ganzen Ausbildungszeitraum lief, das gesamte Spektrum des Straßenbaus, des Spezialtiefbaus sowie des Tunnelbaus in offener Bauweise kennenzulernen. Im Unterschied zu seinen Kommilitonen, die den klassischen Studiengang zum Bauingenieur belegt haben, musste Julius nur ein statt zwei Praxissemester ableisten. Sein Praxissemester führte ihn nach Winden an den Brandbergtunnel und auf die STORZ-Baustelle am ehemaligen Flugfeld in Böblingen.

Neben den Baustellen- und Studienzeiten besuchte Julius natürlich auch die überbetriebliche Ausbildungsstätte in Sigmaringen, wo ihm im Zuge der dualen Ausbildung alle handwerklichen Fertigkeiten wie Pflasterverlegung, das Setzen von Randeinfassungen, Mauerarbeiten, Entwässerungen usw. vermittelt wurden. Ziel: eine möglichst gute Abschlussprüfung zum Straßenbauer.
Und dieses Ziel hat Julius mit Bravour erreicht: Bei der Gesellenabschlussfeier wurde er als Bester seines Jahrganges mit dem Titel „STORZ-Azubi of the year 2021" ausgezeichnet. Neben den herzlichen Glückwünschen der Geschäftsleitung für die hervorragende Leistung wurde ihm zur Belohnung der rote STORZ-Azubiflitzer für ein Jahr kostenfrei zur Verfügung gestellt.
Inzwischen konzentriert sich Julius auf seine Bachelorarbeit. Zwischenzeitlich arbeitet er immer wieder im Team von Andreas Böhringer (Bauleiter Großprojekte) mit und sammelt weiter praktische Erfahrungen. Julius: „Die Kollegen binden mich wirklich gut mit ein. Es ist schon etwas Besonderes, wenn man bei dem einen oder anderen Projekt sagen kann: Da war ich dabei! Ich würde mich freuen, nach meinem Studium im Bereich Großprojekte mitmachen zu dürfen."

Dreharbeiten 2020; Tunnel Waldsiedlung – Julius Hambsch wird interviewt.

Julius Hambsch (r.)— Azubi des Jahres 21, mit Ausbildungsleiter Herbert Aggeler.

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

Messe „Bildung und Karriere“:

STORZ lockte Nachwuchs an in Friedrichshafen

Großes Aufgebot – auch der Firmenchef schaute vorbei: Georg Graf Kesselstatt, Herbert Aggeler, Theo Hense (v.r.).

Es waren zwei Tage, die sich gelohnt haben. Auf der Messe „Bildung und Karriere“ in Friedrichshafen hinterließ STORZ bei vielen jüngeren Leuten eine vielversprechende Visitenkarte. Wer sich für einen der zahlreichen vom Unternehmen angebotenen Ausbildungsgänge interessierte, kam am STORZ-Stand nicht vorbei. Unübersehbar und von beeindruckender Größe dokumentierte er optisch, was das Engagement der Storzianer insgesamt ausmacht: Leidenschaft fürs Bauen.

Ausbildungsleiter Herbert Aggeler hielt an beiden Tagen die Stellung, zusammen mit Rouven Mink (Straßenbauer im ersten Ausbildungsjahr) und Mate Radincic (Baugeräteführer im dritten Ausbildungsjahr). Besonders die beiden Azubis konnten interessierten jungen Frauen und Männern aus erster Hand über die Ausbildung berichten. Sie waren es auch, die den Baugeräte-Simulator und die zahlreichen Schnupperfahrerinnen und -fahrer auf Radladern und Baggern betreuten. Er war ein Hingucker und Anziehungspunkt gleichermaßen.

Am zweiten Messetag dann bekamen die drei Verstärkung, denn auch der Firmenchef schaute persönlich vorbei. Zusammen mit dem Leiter der Personalabteilung, Theo Hense, gab sich Georg Graf Kesselstatt die Ehre und stand ebenfalls Ausbildungssuchenden und ihren Eltern Rede und Antwort. Besser und direkter geht der Informationsaustausch in einem Unternehmen wohl kaum. Der TOP-JOB-Award demonstrierte diskret, dass man es hier mit einem Top-Arbeitgeber zu tun hat.

Für alle Beteiligten jedenfalls war es eine Erleichterung, nach zweijähriger coronabedingter Abstinenz wieder die Unternehmensflagge auf einer Ausbildungsmesse hissen zu können. Das eine oder andere Praktikum wurde vereinbart, und - wer weiß? - vielleicht haben auch künftige STORZ-Azubis in der Friedrichshafener Messehalle den Grundstein für ihre Karriere gelegt.

Großer Spaß – insbesondere der Baugeräte-Simulator traf auf reges Interesse.

Großer Andrang – der STORZ-Stand in Friedrichshafen lockte Ausbildungssuchende und ihre Eltern.

Firmenmesse an der HTWG Konstanz:

Buhlen um die Gunst der Besten

Daumen hoch – zufriedene Storzianer beim Besuch in Konstanz.

Bauleiter Josua Grothaus berichtete als HTWG-Alumnus und als Storzianer.

Großes Interesse der HTWG-Studierenden am STORZ-Infostand.

Sie ist inzwischen ein traditioneller Termin an der Hochschule für Technik, Wirtschaft und Gestaltung (HTWG) in Konstanz: die Firmenmesse in der Fakultät Bauingenieurwesen. Jedes Jahr - leider 2021 unterbrochen durch die Corona-Pandemie - gaben und geben sich hier Studierende und Unternehmen sowie Institutionen aus der Baubranche ein Stelldichein. Letztere suchen natürlich nach Fachkräften und buhlen insofern um die Besten. STORZ war und ist bei diesem Wettbewerb um Karrieren am Bau immer ein Mitspieler.

So auch jetzt wieder, als insgesamt 42 Unternehmen aus Deutschland, Österreich und der Schweiz Nachwuchs suchten und Karrierechancen anboten. Unübersehbar hatte man den beleuchteten Messestand in den Räumen der HTWG aufbauen können. Erfreulich groß erwies sich das Interesse der Studentinnen und Studenten, bei STORZ ein Praktikum oder ein Praxissemester zu absolvieren, eine Examensarbeit zu erarbeiten oder gar eine berufliche Zukunft zu starten. An auskunftsfreudigen Storzianern mangelte es jedenfalls nicht. Neben Theo Hense und Denise Elsler von der Personalabteilung waren auch Ausbildungsleiter Herbert Aggeler und Assistentin Katharina Beck vor Ort. Geschäftsführer Markus Elsen besuchte die Firmenmesse ebenfalls und hoffte, hier neue Kolleginnen und Kollegen gewinnen zu können.

Als „Kronzeuge“ für die beruflichen Möglichkeiten bei STORZ gab Bauleiter Josua Grothaus gerne Auskunft. Er kennt die HTWG bestens, weil er dort sein Bauingenieurstudium mit der Vertiefungsrichtung Baubetrieb und Baumanagement absolviert hat. Er konnte die STORZ-Gruppe während eines Praxissemesters und als Werkstudent kennenlernen. Seit anderthalb Jahren verstärkt er die Niederlassung Tuttlingen.

Ingenieurtagung 2022:
Aufbruchstimmung nach erzwungener Pause

Markus Elsen begrüßt die Teilnehmer der Ingenieurtagung.

Jungbauleiter stellen sich vor. Hier Fabian Link (Niederlassung Tuttlingen).

Freude, Erleichterung, Aufbruchstimmung - dies waren wohl die vorherrschenden Gefühle bei der diesjährigen STORZ-Ingenieurtagung. Nach zwei Jahren corona-bedingter Pause konnte man sich endlich wiedersehen - und das in gewohnt exklusiver Atmosphäre. Das Parkhotel Sankt Leonhard, hoch gelegen am Überlinger Ufer des Bodensees, erlaubte nicht nur Blicke in die Ferne. Es lud geradezu dazu ein, die Gedanken in die Zukunft schweifen zu lassen.

Der eine oder andere konnte bei dieser unternehmensinternen Fachkonferenz endlich Telefon-Bekanntschaften mit echten Menschen verknüpfen. 13 Kollegen, die in den letzten beiden Jahren neu ins Unternehmen eingetreten waren, stellten sich hier persönlich vor. Sie alle hieß im Namen der 80 anwesenden Kolleginnen und Kollegen sowie der Geschäftsleitung Markus Elsen willkommen, der auch bei dieser Ingenieurtagung die Rollen des Dramaturgen, des Regisseurs und des Moderators innehatte.

Den Reigen der großen und anspruchsvollen Bauprojekte, welche die Kompetenz und die Bandbreite der Leistungen des Unternehmens repräsentieren, eröffneten Bauleiter Andreas Böhringer und Polier Thomas Stadler. Sie informierten über den Stand der Arbeiten am Brandbergtunnel in Winden/Elztal und nutzten die Gelegenheit, das facettenreiche Projekt in Gänze vorzustellen. Denn hier arbeiten die Mitglieder der ARGE aus STORZ, Heitkamp und Baresel parallel an drei Abschnitten: am Tunnel durch den Brandberg, der in bergmännischer Weise vorgetrieben wurde und dessen Innenschale derzeit entsteht; am Tunnel in offener Bauweise, dessen Ingenieurbau im Wesentlichen abgeschlossen ist und der noch mit dem Tunnel durch den Berg verbunden werden muss; am Trogbauwerk, welches die Ein- und Ausfahrten am künftigen Westportal umfasst. Gerade wurde der Nassaushub abgeschlossen. Die Sicherungsmaßnahmen für eine bevorstehende Betonage unter Wasser laufen (siehe eigenen Bericht). Boehringer: „Eine ausgesprochen anspruchsvolle Baustelle mit Lösungen, die man nicht alle Tage einsetzt."

Josef Bosch erläuterte die Bauabschnitte C und D an der B33neu zwischen Allensbach und Hegne. Hier wurde in unmittelbarer Nachbarschaft des Bodensees eine umfangreiche Konsolidierung des Beckentons vorgenommen. Erzielt wird diese Entwässerung des Bodens durch die Auflast eines mehrere hundert Meter langen Dammes. Zuvor hatte man auf dieser Fläche 6.500 Bohrungen von je 25 m Tiefe niedergebracht. In ihnen stecken Schläuche, durch welche das Wasser nach oben gedrückt und durch eine eigene Sickerschicht in Richtung Süden abgeleitet wird. Bosch: „Diese Vertikaldrainage ist ein Verfahren, wie es oftmals in Holland angewandt wird." Die Setzungen des Bodens würden mit Vertikal- und Horizontal-Inklinometern gemessen, so der Oberbauleiter.

Eine Verbesserung des Projektmanagements bei STORZ ist das Ziel der Vereinheitlichung des Projektcontrollings, welche Christoph Feger und Patrick Jait vorstellten. Im Rahmen eines Pilotprojekts würden Schnittstellen zwischen vorhandenen Software-Lösungen geschaffen, um einen besseren Überblick über die Kosten und Leistungen von Baumaßnahmen zu erzielen. Bislang gebe es Defizite in der Verknüpfung verschiedener Phasen eines Bauprojektes - von der Planung über die Ausführung bis zur Überprüfung und Steuerung. Ein neues Softwaretool soll alle bisherigen Anwendungen miteinander verbinden. So sollen von der gewerkegenauen Erfassung von Leistungen bis zu eventuell nötigen Nachberechnungen alle Schritte nachvollziehbar dargestellt werden können.

Die Präsentation der neuen Führungsgrundsätze bei STORZ lag in den Händen von Unternehmensberaterin Dr. Daniela Dolle. Diese über längere Zeit von der Geschäftsleitung und der zweiten Führungsebene erarbeiteten Leitlinien des Unternehmens wurden auf der Ingenieurtagung erstmals einem breiteren Publikum vorgestellt (siehe eigenen Bericht). Die Leiter der STORZ-Niederlassungen Guido Wagner, Karsten Roth, Michael Cargiet und Jochen Barany sowie Christoph Feger, Bereichsleiter Großprojekte, übernahmen es, die Grundsätze im einzelnen zu erläutern.

Markus Binkert, Bauleiter im Bereich Deponiebau, stellte die mit neuem Gerät ausgerüstete Bodenverbesserungseinheit vor. Sie stehe nicht nur auf Deponie-Baustellen zur Verfügung, sondern bei sämtlichen STORZ-Baumaßnahmen. Binkert erläuterte ferner die Bauprojekte des Unternehmensbereiches in den Deponien Hüfingen, Weiherberg und Titisee-Neustadt.

Um innerstädtisches Bauen im Bestand ging es am Beispiel des Bauvorhabens in der Ringstraße in Neustadt dem zuständigen Bauleiter Arne Hensle. An dieser Hauptverkehrsstrecke durch die Schwarzwaldgemeinde hatten über 13 Monate lang Storzianer Erdbau-, Kanalbau- und Straßenbauarbeiten ausgeführt. Auch ein Nahwärmenetz war verlegt worden. Dies alles geschah bei laufendem Betrieb. Hensle ging in seinem Referat auch auf die Probleme ein, welchen er und seine Kollegen während des Baus begegnet waren, und gab Tipps für deren Lösungen.

Hechingens „gute Stube" stellten Michael Cargiet, Niederlassungsleiter Ravensburg, und STORZ-Bereichsleiter Pflasterbau, Jürgen Maas, vor: den neu gestalteten Obertorplatz. Innerhalb von anderthalb Jahren hatte STORZ als Generalauftragnehmer diesen zentralen Platz grundlegend umgestaltet, ebenfalls unter Verkehr. Dazu gehörten umfangreiche Infrastruktur- und Kanalbau- sowie Pflasterarbeiten. Mit Blick auf klimatische Veränderungen habe man ein besonderes Regenwassermanagement angelegt und 80 Bäume auf dem Areal gepflanzt – Stichwort „Schwammstadt", so Maas. Inzwischen gilt der Obertorplatz mit seinen neu angelegten Wasserspielen und den ausgedehnten Ruheräumen zu den bevorzugten Aufenthaltsorten der Hechinger.

Einen gänzlich anderen Blick auf die jüngere Generation und ihre Ansprüche an ihr Berufsleben tat Philipp Riederle. Er gilt inzwischen als einer der begehrtesten Vortragsredner in Sachen Digitalisierung und Generation Y. Warum junge Menschen ein anderes Unternehmensumfeld fordern und erwarten, konnte er an zahlreichen Beispielen erläutern. An Motivation mangele ist der nachfolgenden Generation keineswegs, erklärte Riederle, der als 13-jähriger bereits einen viel beachteten Podcast initiiert hatte. Für Unternehmen sei es durchaus möglich, den begehrten Nachwuchs anzulocken, wenn diese denn bereit seien, strukturelle Veränderungen vorzunehmen und den Jüngeren entsprechende Angebote zu machen.

Mit einem gemeinsamen Abendessen und einem gemütlichen Beisammensein klang diese Ingenieurtagung an den Ufern des Bodensees aus. Besonderer Dank für hervorragende Organisation und technischen Support ging an Denise Elsler und Sascha Sander.

Dr. Daniela Dolle präsentiert die neuen Führungsgrundsätze.

Bereichs- und Niederlassungsleiter erläutern die Führungsgrundsätze.

Patrick Jait (l.) und Christoph Feger.

Oberbauleiter Josef Christ (r.).

Philipp Riederles Thema: Digitalisierung und die Arbeitswelt von morgen.

Jürgen Maas und der Obertorplatz in Hechingen.

Bauleiter Andreas Böhringer (l.) und Polier Thomas Stadler.

BILDER:

Ingenieurtagung 2022

Winterausbildung bei STORZ:
„Letzter Schliff" bei Minusgraden

Pflastern will gelernt sein, ebenso das Setzen von Randsteinen.

Übung macht bekanntlich den Meister. So ist es auch kein Wunder, dass bei STORZ seit vielen Jahren die Winterausbildung für Azubis einen festen Platz im Jahreskalender hat. Auszubildende aller Lehrjahre bekommen hier unter Anleitung erfahrener Poliere praktisch und theoretisch Wissen und Können vermittelt, das ihnen in der wärmeren Jahreszeit auf den Baustellen von Nutzen sein wird. Vor allem aber bekommt der eine oder andere hier vor den im Frühjahr und im Sommer anstehenden Prüfungen den letzten Schliff.

Auch in diesem Jahr war es wieder ein Intensivkurs zu kalter Jahreszeit, wenngleich auch diesmal wegen der Corona-Umstände auf lediglich zwei Wochen begrenzt. Trotzdem konnten sich insgesamt 18 Azubis an praktischen und theoretischen Aufgaben messen. Ausbildungsleiter Herbert Aggeler: „Das ist eine ausgesprochen sinnvolle Weiterbildung für unsere Lehrlinge, wenn wegen des Winterwetters die meisten Baustellen ruhen müssen."

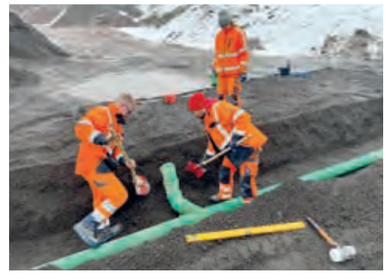
Für die praktische Umsetzung war auch in diesem Jahr wieder STORZ-Polier Stefan Lehrmayer zuständig. „Trotz der verkürzten Ausbildungszeit hatten wir auch diesmal wieder ein volles Programm: Pflastern, Nivellieren, Schachtanschlüsse und Straßeneinläufe setzen, Baugeräte bedienen und Berichtshefte führen - das alles haben wir in Theorie und Praxis geübt. Ein richtiger Intensivkurs eben!"

Wichtig sei, dass hier die Möglichkeit bestehe, auf die Bedürfnisse eines jeden Einzelnen individuell einzugehen, erklärt der Polier. „Wenn es noch Defizite vor anstehenden Prüfungen gibt, dann können sie hier ausgebügelt werden."

Erstmals konnten auch zwei ehemalige Azubis, die sehr gute Abschlussergebnisse erzielt und inzwischen ihre Gesellenbriefe in der Tasche haben, den Nachwuchs anleiten: Straßenbauer Silas Hoppe, der vor zwei Jahren als Jahrgangsbester zum STORZ-Azubi des Jahres gekürt und sogar Landesbester wurde, und Tobias Riedle, der als Baugeräteführer im vergangenen Jahr eine sehr gute Prüfung abgelegt hat. Lehrmayer: „Die beiden sind gute Vorbilder für unsere Lehrlinge. Sie zeigen, dass man es mit konzentriertem Lernen und ordentlicher Arbeit zu etwas bringen kann."

Lehrlingsvater und Ausbildungsleiter Herbert Aggeler zieht eine positive Bilanz des zweiwöchigen Intensivkurses: „Wer bei uns lernt bekommt, eine umfassende und gute Ausbildung. Dazu gehört es eben auch, während der kalten Jahreszeit in unserem Schotterwerk in Brigachtal-Klengen den beruflichen Ernstfall zu proben."

Verlegen von Rohren und Setzen von Straßeneinläufen stand auch auf dem Programm.



Nicht von allen geliebt - die Theorie. Doch sie ist Voraussetzung für gute Prüfungsergebnisse.

Lehrgänge im Winter:

Breite Palette an Schulungsthemen

Winterzeit ist Schulungszeit. so auch 2022. Man nutzte die kalte Jahreszeit, um eine breite Palette an Lehrgangsthemen anzubieten. Natürlich fanden sie alle coronakonform statt. Herbert Aggeler, der viele dieser Veranstaltungen koordinierte, zog eine sehr positive Bilanz: „Nach zweijähriger Schulungs- und Vorsorgepause aufgrund der Corona-Situation ist es erfreulich, dass dieses Jahr ein Teil der für unsere Arbeit so wichtigen Schulungen und Vorsorgeuntersuchungen wieder erledigt werden konnte. Besonderer Dank gilt Rebecca Will für die sehr gute Organisation der hausinternen Schulungen in Eigeltingen."

Betriebliche Ersthelfer

Ende Januar standen Ersthelfer-Schulungen in den einzelnen Niederlassungen an. Zahlreiche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter folgten dem Angebot. In den Niederlassungen Donaueschingen und Ravensburg waren es jeweils 30, in Sigmaringen 25 und in Tuttlingen/Eigeltingen 80. Alle diese Schulungen wurden in Zusammenarbeit mit dem örtlichen DRK veranstaltet. In der Tuttlinger Zentrale fanden die Rotkreuz-Schulungen sogar hausintern statt.

Schulung MVAS

Insgesamt 44 Bauleiter und Poliere folgten im Februar der Einladung zu MVAS-Schulungen. An jeweils zwei Tagen wurden Sie über die Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) und die Rahmenbedingungen für erforderliche Fachkenntnisse zur Verkehrssicherung von Arbeitsstellen an Straßen incl. Autobahn (MVAS) informiert. Arbeitsstellen an Straßen sind als besonders gefährlich einzustufen. Sie erfordern demzufolge eine eindeutige und sichere Kennzeichnung und Absicherung.
Die Lehrgänge fanden jeweils im großen Besprechungsraum in Eigeltingen statt. Hierfür wurde eigens eine Inhouse-Schulung organisiert, für die ein komplettes Hygienekonzept erstellt werden musste. Inhaltlich zuständig für diese Schulungen war Mathias Götz von der BfGA (Beratungsgesellschaft für Arbeits-Gesundheitsschutz).

Vorsorge

Die Arbeitsmedizinische Vorsorge der Mitarbeiter der Niederlassung Tuttlingen wurde ebenfalls hausintern in Eigeltingen durch den AMD der BG BAU von Dr. Ilona Theisen und ihrem Team durchgeführt. Hier wurden insgesamt 77 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vorsorgeuntersucht.

MTA-Schulungen für Baugeräteführer

Auch die Maschinentechnische Abteilung (MTA) unter der Leitung von Dietmar Müller nutzte den Januar für Schulungen. So informierten sich insgesamt 40 Maschinisten in Theorie und Praxis über die Schnellwechseleinrichtungen OQ 70/55 und OQ 80. Die Referenten kamen aus dem Hause OilQuick. Diese Schnellwechseleinrichtungen finden bei Rad- und Kettenbaggern Verwendung. Die Gruppen zu jeweils 20 Kollegen erhielten diese Schulungen in der STORZ-Zentrale in Tuttlingen, natürlich unter Beachtung der Corona-Regeln.
Ebenfalls in Tuttlingen erfolgte die „Sicherheitsunterweisung am Gerät" für rund 50 Maschinisten. Aufgeteilt in vier Gruppen (Kettenbagger, Radbagger, Walze, Schaufellader) erhielten sie ihre Unterweisungen rollierend in der Werkstatt, betreut von Lothar Schlatter. Darüber hinaus waren zwei Instruktoren der Firmen Danacher mit einem Volvo Radbagger und Schünke mit einem Kettenbagger Doosan beteiligt.

Schulungen für Asphaltbauer

Rund 40 Kollegen aus dem Bereich Asphaltbau erhielten im März ihre jährliche Maschinenunterweisung in der Werkstatt und auf dem Bauhof in Tuttlingen. Neben den Sicherheitseinweisungen in Bezug auf Asphaltwalzen und Asphaltfertiger nahm das Thema „Flächendeckende Verdichtungskontrolle FDVK" einen wichtigen Platz ein.
Asphaltbereichsleiter Frank Hofmann schätzt, dass dieses System ab 2023 wahrscheinlich fester Bestandteil der Ausschreibungen sein und auch von den Auftraggebern verlangt werden wird. Dies betreffe hauptsächlich die Walzenfahrer, die dieses System als Hilfestellung bekommen, um kontrolliert und effektiv die Verdichtung des Asphaltes zu gewährleisten. Man habe die FDVK Anfang Februar auf der Baustelle B28 Rottenburg wieder angewendet und diese Ergebnisse brandaktuell in der Schulung aufgegriffen und analysiert.

STORZ VERKEHRSWEGEBAU:

Frank Hofmann neuer Bereichsleiter Asphalteinbau

Frank Hofmann ist seit dem 01.01.2022 neuer Bereichsleiter Asphalteinbau. Er übernimmt diese Aufgabe zusätzlich zu seiner Funktion als Asphaltbauleiter der Niederlassung Tuttlingen. Als Bereichsleiter ist er außerdem zuständig für die übergeordnete Koordination des kompletten Asphalteinbaus, vor allem bei Großeinbaumaßnahmen sämtlicher Niederlassungen von STORZ VERKEHRSWEGEBAU (Tuttlingen, Donaueschingen, Sigmaringen, Ravensburg). Er folgt in dieser Funktion Christian Rebmann, dessen Stellvertreter er drei Jahre lang war und der im vergangenen Jahr die Bereichsleitung Baustoffe bei STORZ BAUSTOFFE übernommen hat.

„Der Bereichsleiter Asphalteinbau muss den Überblick haben über sämtliche Einbauaktivitäten des Unternehmens", erläutert Geschäftsführer Markus Elsen. „In seine Verantwortung fallen im Bereich Asphalteinbau außerdem das Personalmanagement, die Schulungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die Planung und Entwicklung des Geräteparks. Mit Frank Hofmann rückt ein erfahrener Storzianer und ausgezeichneter Fachmann in diese verantwortungsvolle Position."

Hofmann hat bislang neben seiner Tätigkeit als Bauleiter zusätzlich als Asphaltbauleiter die Disposition des Asphaltbereichs der Niederlassung Tuttlingen betreut. Diese Niederlassung ist auch für den Asphalteinbau des Unternehmensbereichs „Großprojekte" zuständig sowie für die Zusammenarbeit mit dem STORZ-Tochterunternehmen CONVIA BAU AG in der Schweiz.

Der 37jährige aus Meßkirch stammende Hofmann hat bereits vor seinen Examina als Wirtschaftsingenieur an der HTWG Konstanz Praxissemester bei STORZ verbracht und seine Abschlussarbeit im Zentrallabor des Unternehmens vorbereitet. Seit 2014 gehört Hofmann als Bauleiter dem STORZ-Team an.

Social Media:

Verlinken Sie sich mit STORZ – auf LinkedIn!

Social Media sind nicht mehr wegzudenken aus unserer Kommunikationswelt. Sie transportieren Wissenswertes und Unterhaltsames und vernetzen ihre User. Für viele sind Facebook und Co. in ihrem Alltag unverzichtbar.

STORZ hat sein Angebot auf den Social-Media-Kanälen nun erweitert. Neben Facebook und Instagram ist unser Unternehmen jetzt auch bei LinkedIn vertreten. Und das gleich mit zwei Auftritten: als **STORZ VERKEHRSWEGEBAU** und als **STORZ BAUSTOFFE**

Sind Sie auch bei LinkedIn? Dann liken Sie uns doch und folgen Sie uns! Empfehlen Sie uns gerne weiter! Wie gesagt: Wissenswertes aus unseren Unternehmen erwartet Sie.

Storzianer als Reporter?

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

Folgen Sie uns, folgen Sie Ihrem Unternehmen!

STORZ.Verkehrswegebau **storz_verkehrswegebau**

Hilfstransport und Spendenaufruf:

Storzianer helfen Menschen in der Ukraine

Storzianer zeigen Solidarität und helfen Menschen in der Ukraine. Waldemar Krieger, Baugeräteführer in der STORZ-Niederlassung Ravensburg, hat gleich in den ersten Tagen des Krieges zu Spenden aufgerufen. Er und sein Vater Viktor Krieger, der den Verein „Hilfe für Menschen in der Ukraine e.V." in Mühlingen gegründet hat und diesen auch leitet, sind überwältigt von der Resonanz. Sie sagen ein „herzliches Dankeschön" an viele Kolleginnen und Kollegen und besonders an die STORZ-Geschäftsleitung für großzügige Sachspenden und schnelle Reaktionen.
Mit einem ersten Transport hat Viktor Krieger zusammen mit Helfern diese Sachspenden bereits in die Westukraine gebracht, darunter Notstromaggregate, Schlafsäcke, Matratzen, Lebensmittel und medizinische Hilfsmittel. „Dies alles haben wir mit einem 15-Tonner nach Kamyanytsya transportiert. Auch dieses Fahrzeug ist uns kostenlos zur Verfügung gestellt worden. Kamyanytsya ist eine kleine Gemeinde in der Nähe der slowakischen Grenze. Dort halten sich, auf fünf Dörfer verteilt, bereits 2000 Flüchtlinge aus dem Rest des Landes auf, untergebracht in Schulen, Kindergärten, Klubhäusern und Hotels."
Die meisten Hilfsgüter verblieben in diesem Ort, versichert Viktor Krieger. Medikamente und Verbandsmaterial jedoch würden zu einem großen Teil weitergeleitet an die ukrainischen Kämpfer im Osten des Landes. Krieger: „Dies alles ist uns und den Menschen in der Ukraine sehr, sehr wichtig!"
Vor 20 Jahren schon hat Viktor Krieger, der lange Zeit beim Landratsamt in Konstanz tätig war, den Verein gegründet. Seine Vorfahren hatten viele Jahrzehnte in verschiedenen Teilstaaten der damaligen Sowjetunion gelebt, unter anderem eben auch in der Ukraine. Seit Ausbruch des Krieges beherbergt die Familie nun geflüchtete Verwandte.

Waldemar Krieger steht gerne als Ansprechpartner auf Seiten von STORZ für die Ukrainehilfe zu Verfügung. Er rät im Moment nicht zu Sachspenden, da man keine Lagermöglichkeiten habe. Über Geldspenden auf das Konto des Vereins freue man sich aber umso mehr - im Namen der Menschen in der Ukraine.

Kontoinhaber:
„Hilfe für Menschen in der Ukraine e.V."
IBAN: DE42 6925 0035 0006 0430 46
SWIFT-BIC: SOLADES1SNG
Verwendungszweck: Dringende Ukraine-Hilfe

STORZ
Wir bauen für Sie

Atrium des Neubaus der STORZ-Niederlassung Sigmaringen

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