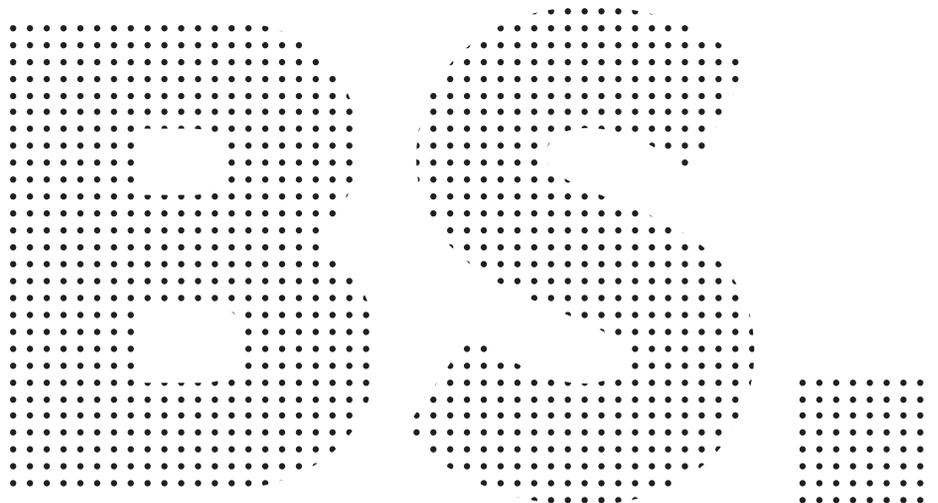


BS.

Paul Schuster · Daniel Imhäuser

75 JAHRE
BLASIUS SCHUSTER.
SEHR BEWEGEND
SEIT 1946.





**BLASIUS
SCHUSTER**

WILLKOMMEN

in der Welt
von **BLASIUS**
SCHUSTER!

Ab hier wird es
staubig, laut,
steinig und ganz
schön spannend...

Inhalt

- 8 Eine lange Reise**
Aus den wilden 70ern bis zu den goldenen 20ern: Paul Schuster nimmt uns mit auf eine Zeitreise durch 75 spannende Jahre
- 28 Auf in die Zukunft!**
Daniel Imhäuser führt die Schuster-Gruppe in die Zukunft. Worauf es dabei ankommt, erläutert er im Interview mit Ulf Tietge
- 38 Nah am Wasser gebaut**
Wie Schuster die Erde bewegt? Das kann man nirgends so gut erleben wie in den Häfen von Frankfurt und Aschaffenburg
- 50 Gut geschottert**
Von der Schiene unter die Straße: Wie die Experten der Stuttgarter G+S die komplexe Aufbereitung des Gleisschotters managen
- 62 Auf in den Norden**
Schuster expandiert – denn das Know-how der Westerwälder ist auch in Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen sehr gefragt
- 66 Mia san hier!**
Mehr Kreislaufwirtschafts-Kompetenz und Umwelt-Dienstleistungen für den Freistaat: Schuster auf dem Weg nach Osten
- 76 Der richtige Dampfer**
DTG-Vorstand Roberto Spranzi über die Zukunft der Binnenschifffahrt und gelebten Umweltschutz auf dem Wasser
- 80 Das weiße Gold**
Unter dem Westerwald schlummert ein Schatz: gigantische Mengen Ton. Da heranzukommen ist eine Jahrhundertaufgabe
- 96 Stadt, Bahn, Fluss**
Gigatransporte im 21. Jahrhundert? Ohne trimodale Verkehrskompetenz ist so etwas heute nicht mehr darstellbar
- 102 Auf dem Bock**
Mit 40 Tonnen durch Frankfurt und dabei nie die Nerven verlieren: Wie das gelingt, verrät uns Inge Zolk bei einer Tasse Tee
- 108 Löcher stopfen**
Die Rekultivierung der größten Sandtagebaue Europas: In Thüringen ist das eine Aufgabe für Blasius Schuster
- 126 Hoch hinaus**
Frankfurts größte Baustelle: Bevor aber hier THE FOUR in den Himmel wachsen kann, geht es erst einmal in die Unterwelt
- 136 Weit runter**
Der neue U-Bahn-Tunnel in Frankfurts Europaviertel entsteht mit der logistischen Unterstützung von Blasius Schuster
- 142 Kreislaufwirtschaft**
BDE-Präsident Peter Kurth über gelebte Nachhaltigkeit, gute Ansätze und seine Erwartungen an die Politik



102



38



70



50



136

80





Schusters Leisten

Vom kleinen Ein-Mann-Betrieb mit einem gebrauchten Weltkriegs-Dreiachser zur Unternehmensgruppe,
DIE WORTWÖRTLICH BERGE VERSETZT: Die Lebensleistung von Paul Schuster ist eine Geschichte voller Schaffensfreude und Entschlusskraft, **NEUGIER** und **WEITSICHT**.
Wie schön, dass es auch für die nächsten 20 Jahre schon viele neue Ideen gibt...

Text: **Ulf Tietge** · Foto: **Jan Reiff**

Interviewtermin mit Paul Schuster. 55 Berufsjahre in gut einer Stunde. Geht das? Auf jeden Fall! Denn der Seniorchef von Blasius Schuster möchte sich gar nicht groß mit der Vergangenheit aufhalten. Ob Verleihung des Grünen Engel oder die wilden Jahre in den 1970ern, ob der Deal in Sachen Franziusstraße, der Einstieg in die Binnenschifffahrt oder das Abenteuer Bergbau im Westerwald: alles nett. Aber eigentlich interessiert sich Paul Schuster für die Zukunft viel mehr als für die Vergangenheit.

Auf eine spannende Reise ins Gestern nimmt er uns dennoch mit – und verrät uns dann, warum es wichtig ist, sich immer schon dann ein neues Ziel zu setzen, wenn man das alte fast erreicht hat. Genau das nämlich zeichne einen waschechten Westerwälder aus, der mit größter Freude über den Tellerand guckt um immer wieder Neuland zu entdecken.

Lassen Sie uns mal gedanklich auf Zeitreise gehen. In die 50er- und 60er-Jahre. Nach Gehlert in den Westerwald und zu den Anfängen des Unternehmens. Was war Ihr Vater Blasius für ein Mensch?

Mein Vater war ein toller Mensch. Ausgebildet als Maurer. Einer, der anpacken kann. Ich habe ihn mir oft als Vorbild genommen, wenn es darum ging, Dinge durchzuziehen. Naja und nach Kriegsende hat er ein ausrangiertes Militärfahrzeug der Amerikaner organisiert...

...was heißt organisiert? Gekauft? Gefunden? Einfach mitgenommen? Ich mein: Damals war Chaos.

Getauscht. Gegen was auch immer. Ich glaube, es waren ein paar Kisten Gemüse, etwas Milch, Eier und Käse. Der GMC lief ja nicht mehr, er musste erst umgebaut werden. Man hat einen Diesel von Henschel in den Dreiachser gebaut und dieses Fahrzeug dann im Siegerland bei den ersten großen Baumaßnahmen eingesetzt. So ist Blasius Schuster entstanden. Aus der Not heraus.



Wie haben Sie die Anfänge erlebt?

Bis etwa zu meinem 15. Lebensjahr war es ein Einmann-Betrieb mit einem Fahrzeug. Dann kam ein zweites dazu. Mit 19 hat mein Bruder den Führerschein gemacht und ist ins Unternehmen eingestiegen: Peter Schuster senior. Mit meiner Lehre als Industriekaufmann beim Bauunternehmen Leukel habe ich erst einmal außerhalb der Firma Erfahrungen gesammelt. Einfach ein paar neue Eindrücke gewinnen – das ist immer gut. Mein Onkel suchte zu der Zeit jemanden, weil sein Sohn zum Militär wollte, und so stieg ich in die Textilbranche ein, verkaufte Damen- und Herrenkonfektion. Danach habe ich einen Kurs gemacht, war Gardinen- und Schaulensterdekorateur, was mir viel Spaß gemacht hat. In Reinbach lernte ich dann meine Frau kennen. Durch ihre Familie kam ich zu Arend van de Pol, ei-



DIE WESTERWÄLDER ROCKY MOUNTAINS

Der Abbau von acht Millionen Tonnen Trachyt über dem Tonflöß der Grube Stemmer und Barbara ist das neueste Projekt von Paul Schuster. Ein halbes Jahr wird es dauern – dann laufe es auch hier wie am Schnürchen, sagt der Unternehmer

nem Getreideimporteur und -exporteur in Köln mit eigenen Handelstischen bei der Börse in Köln, Krefeld, Aachen und Trier.

Eine gute Zeit?

Klar! Vor allem lehrreich. Damals kam ich auch zum ersten Mal mit dem Thema Insolvenz in Kontakt. Ich weiß noch, wie ich mit meinem MG 1800 einmal einen Wechsel über zwei Millionen Mark zur Bank gefahren habe, ohne zu wissen, was so ein Wechsel überhaupt ist. Der Chef hatte mir den einfach in die Hand gedrückt. Ich gab den Wechsel ab, aber das Geld war trotzdem futsch, weil die Firma Kampffmeyer inzwischen pleitegegangen war.

1974 sind Sie mit Ihrem Bruder Peter in die Firma eingestiegen. Wie war das damals? Die Einzelfirma wurde

zur GmbH, die Welt taumelte von Ölkrise zu Ölkrise, aber man war noch eine Allerweltsspedition?

Es war noch eine Spedition mit zwei Fahrzeugen. Im Westerwald wurde viel Basalt gewonnen, der Abbau hatte Hochkonjunktur. Zu 80 Prozent wurden die Steine Richtung Ruhrgebiet und holländische Grenze gefahren. Es gab noch allerlei Beschränkungen in Sachen Güternah- und fernverkehr. Im Westerwald konnte man seinen Standort so legen, dass man ins Nahruhrgebiet rückte. Deshalb gab es in den 50ern und 60ern im Westerwald auch hinter jedem Haus einen Lkw, wie ich immer sage. So gut wie jeder war Spediteur. In den 1970ern und 1980ern haben wir die Firma dann erweitert. Ich hatte das erste C-Netz-Telefon im Lkw und ein Faxgerät. Nachmittags um 15 Uhr haben mir die Kunden per Fax ihre Aufträge

geschickt. Ich habe sie in der Pause ausgedruckt, sortiert und gleich die Subunternehmer beauftragt. Vom Bock aus. So war das damals. Stehen bleiben musste ich mit dem Fahrzeug wie alle anderen, aber die Pausen habe ich natürlich genutzt.

Verzeihen Sie mir die Direktheit – aber Gehlert ist ein Nest. 612 Einwohner. Niemand würde erwarten, dass aus so einem kleinen Ort ein echter Hidden Champion erwachsen könnte. Wie ist Ihnen das gelungen? Und vor allem: Was hat Sie inspiriert?

Das ist einfach wie immer: Mich interessiert alles, was neu ist und was nach meinem Gefühl Zukunft hat. Die Perspektiven in Gehlert und im Westerwald waren eingeschränkt. Da guckst du automatisch über den Tellerrand hinaus und wo es eine Möglichkeit gibt, versuchst du Fuß zu fassen.

Ist das eine Westerwälder Tugend, gern über den Tellerrand hinauszuschauen?

Ich glaube schon. Die meisten Unternehmen, die vor 20 bis 30 Jahren im Westerwald entstanden sind, sind längst über die Grenzen ihrer Heimat hinausgewachsen. Das musst du als Westerwälder ja auch! Man liegt irgendwo auf halbem Weg zwischen Frankfurt und dem Ruhrgebiet – also macht man was draus!

Fleißige Menschen.

Ja. Und sowohl bodenständig als auch neugierig. Nie abgehoben, aber immer mit der Nase im Wind.

Sie selbst sind noch vor 25 Jahren Lkw gefahren und waren – wie man hört – gleichzeitig auch als Geschäftsführer, Buchhalter und Vertriebler tätig...

Wir hatten damals drei eigene Lkw und zehn fremde, alle waren mit Baustoffen unterwegs. Dabei trafen auch die Familien Schuster und Imhäuser erstmals aufeinander. Daniel Imhäusers Onkel war Mitgesellschafter in einem Baumarkt in Betzdorf und unser

heutiger Geschäftsführer hat dort samstags den Hof gekehrt, um sein Taschengeld aufzubessern.

Vermissen Sie die wilden Anfangsjahre manchmal?

Ja. Die waren zwar hektisch, aber ohne Stress. Danach sehne ich mich manchmal. Da war immer Bewegung, Hektik, immer zu tun, aber das war normal. Es war viel körperliche Arbeit und ein bisschen geistige zwischendurch. Heute dagegen haben wir mehr Stress. Du weißt um 9 nicht, was um 10 sein wird und abends bist du kaputt, ohne ein Stück körperlich gearbeitet zu haben.

**„ERST DIE
MÖGLICHKEIT,
einen TRAUM
zu verwirklichen,
macht unser LEBEN
lebenswert“**

Paulo Coelho

In Bauzeitschriften kann man lesen, dass es Tage gibt, an denen Sie die Lkw in den Behandlungsanlagen samt Schiffs- und Bahnumschlag dirigieren. Aus Freude?

Das ist so. Einerseits aus Spaß, andererseits ist es manchmal aber auch nicht anders möglich. Die Massen an Input und Output zu koordinieren, ist eine Aufgabe, die mich manchmal zum Dirigieren zwingt. Wenn da eine ganze Kolonne steht und der Radladerfahrer im Kopf hat, dass er die Fahrzeuge schön nacheinander kippt, dann muss ich ihm manchmal ins Gedächtnis rufen, dass an der und der Stelle auch Platz für drei Fahrzeuge wäre.

Wann sind Sie das letzte Mal selbst gefahren? Und ist es gut, wenn man das selbst kann? Es gibt in der Branche schließlich immer mehr Menschen, die studiert und



AUS DEM FAMILIENALBUM

Fahrer, Geschäftsführer und Vertriebsleiter in Personalunion: Paul Schuster (Mitte) bei einer Besprechung mit seinen Leuten in den 1980er-Jahren (oben)

Die Brüder Paul und Peter Schuster (von links) auf einem Kinderfoto aus den 1950ern. Die Mäntel aus Kaninchenfell hatte eine Tante für die Buben genäht

Der erste Truck war ein amerikanischer Dreiachser von GMC mit Henschel-Motor. Leider ist dessen Verbleib ungeklärt. Von den Mercedes-Lastern der NG- und SK-Serie (unten rechts) gibt es dagegen heute noch einen in Limburg - genannt: die Oma





vielleicht sogar einen Dokortitel haben, aber noch nie auf dem Bock gehockt sind ...

Davon gibt es leider Gottes immer mehr. Die wissen auch nicht, ob ein Lkw Räder hat oder Ketten. Ich glaube: Es kann nicht schaden, wenn man auch selber fahren kann. Dann kann man einem Fahrer auch mal zeigen, wie man rangiert, wenn es drauf ankommt. Es ist allerdings schon vier Jahre her, als ich das letzte Mal Lkw gefahren bin, und das war auf dem Testgelände von Volvo. Die hatten einen brandneuen Gas-Truck, dazu einen Gigaliner mit 80 Tonnen Gesamtgewicht – und das macht schon Spaß. Vor mir war einer mit fünf Achsen, ich hatte acht Achsen und dann kam die 180-Grad-Wende. Ich fragte mich, wie ich da rumkommen soll, aber der Gigaliner mit acht Achsen hat die Spur besser gehalten als der mit fünf – weil die elektronisch gesteuert sind. Wunderbar. Wie ein Pkw. Ich finde daher: Alle

Politiker sollten mal Lkw fahren, dann wäre das mit den Gigalinern schnell entschieden.

Kernkompetenz von Blasius Schuster ist heute der trimodale Umschlag. Das geht nur mit eigenen Hafentflächen und Gleisanschluss. Wie haben Sie die am Standort Frankfurt gewonnen?

Als wir mit dem Abfallgeschäft begonnen haben, waren wir reine Lkw-Spediteure. Frankfurts Hafen hatte zu dem Zeitpunkt 150.000 Tonnen Bodenumschlag pro Jahr. Wir versuchten, 80 Prozent davon auf die Straße zu bringen und schafften das auch. Der größere Durchbruch kam für uns mit dem Bau des neuen ICE-Bahnhofs in Frankfurt, ein Auftrag mit 350.000 Tonnen. Wir haben täglich 3.000 Tonnen in die Tongruben des Westerwalds gefahren. Dann übernahm ich 50 Prozent der GES und kam in Kontakt mit Raab Karcher. Die wiederum hatten das

VIER GENERATIONEN

Eine Familie mit Zusammenhalt: die Schusters im Frühjahr 2021 vor ihrem Forsthaus in Gehlert.

Stehend von rechts: Thomas und Petra Bellinger (geborene Schuster) und deren Tochter Nora Bellinger mit ihrem Lebensgefährten Christopher Nauroth. Gleich daneben: Pauls Enkel Emil und Desiré Schuster. Mit Baby Jael May auf dem Arm steht Ines Elena Imhäuser bei ihrem Mann Daniel Imhäuser und der kleinen Emmy Noé, für die Claire und Paul Schuster (auf der Bank) wie Großeltern sind

Gelände in der Franziusstraße 25, wo wir jetzt sind. So gelang der Einstieg in den Hafen. Später haben wir noch Flächen von zwei aufgegebenen Betonwerken übernommen und dann kam die Franziusstraße 22 dazu, wo heute Gleisschotter hergestellt wird. Die Aufbauten auf dem Areal gehörten der Firma Krieger aus Neckarsteinach und sollten verkauft werden. Wir hatten deswegen einen Termin in Neckarsteinach gegen 10 Uhr und Herr Krieger sagte, wir hätten noch einen Mitbewerber. Wer bis 12 Uhr zuerst eine Zahlungsgarantie gebe, mache das Geschäft. Es ging um eine Million. Wir riefen bei der Sparkasse Westerwald an und um Viertel vor zwölf gehörte das Gelände uns. Das war der Durchbruch im Frankfurter Hafen.

Verlief das am Standort Aschaffenburg ähnlich?

Zuerst kam noch die Dieselstraße in Frankfurt dazu.

Da wurde eine Fläche frei und wir hatten eigentlich noch gar keinen Begriff davon, was wir damit anfangen sollen. Aber ich sagte: nehmen. Ehe sich da ein Konkurrent aufbaut. Das hat uns zwei Jahre lang richtig Geld gekostet, bevor wir wussten, was wir eigentlich damit machen – aber manchmal muss man auch einfach etwas wagen. Aschaffenburg lief ganz ähnlich. Ich bin mit Daniel Imhäuser und Heinz Marx dorthin gefahren und wir fragten, wann wir konkret einen Vertrag machen können. Die sagten: Wenn Sie wollen – es wäre alles vorbereitet. Man müsse nur die Namen ändern. Also haben wir innerhalb einer Stunde zugeschlagen.

Gibt es eine Entscheidung, die Sie so nicht noch einmal treffen würden? Ein Projekt, das in die Hose ging?

Ich kann mich so schnell nicht daran erinnern. Einfach deshalb, weil ich ja eigentlich nicht so schnell aufgebe. Wenn irgendwas klemmt, versuche ich es in absehbarer Zeit wieder in Bewegung zu kriegen.

Frei nach Frank Sinatra: Regrets, I've had a few...

...but then again, too few to mention. Genau! So kann man das sagen!

Blasius Schuster setzt heute Maßstäbe. Nicht bei der Anzahl der Lastwagen, Züge und Schiffe, sondern vor allem in Sachen Kreislaufwirtschaft. Mineralische Massen nicht entsorgen, sondern verwerten und aufbereiten: Ist das typisch westerwälderisch? Dass man aus Steinen noch Gold macht ...

Überall wo Geld zu verdienen ist, bewegt sich der Westerwälder. Darunter fällt das auch. Man muss es nur wollen und darf einfach nicht aufhören zu wollen. Ich sehe das so: Ich setze mir heute ein Ziel – wie beim Autofahren – und dann habe ich eben Staus und Sperrungen, ich komme nicht immer auf dem geraden Weg hin. Ich habe Umwege, das kostet Zeit und Geld, aber: Ich will ja da hin. Also muss ich dranbleiben. Und was viele vergessen: Ich muss mir wieder ein neues Ziel setzen. Ich muss ein neues Ziel haben, bevor das aktuelle erreicht ist.

Die Motivation dahinter ist aber nicht nur Geld, oder?

Nein. Die Motivation ist: etwas tun! Etwas zu erreichen. Mir macht das Spaß.

„Ich kann mir nicht vorstellen, ohne Aufgaben zu sein. **GOLF SPIELEN? DAS IST NIX FÜR MICH!** Ich brauche da eher die Herausforderung“

Paul Schuster

Mit der Marke Schusterra setzen Sie seit Langem auf rezyklierte Rohstoffe. Gleichzeitig aber tut sich die Branche mit Recycling immer noch schwer. Geht es uns noch zu gut? Ist frischer Rohstoff noch zu billig?

Frischer Rohstoff fängt jetzt erst so richtig an, weniger zu werden. Den Menschen wird langsam bewusst, dass die natürlichen Rohstoffe irgendwann zur Neige gehen. Deshalb müssen wir die Frage klären: Wo endet bei Mineralien der Zustand Abfall und wo beginnt der Zustand Baustoff? Das ist eine Frage, die die Politik lösen muss. Wenn zum Beispiel bei der Gleisschotterherstellung das Material unter Aufwand repariert und gesäubert, abgeseibt und neu behandelt worden ist.

Aber dann müssten wir doch unser Mindset ändern und das Wort Abfall in unseren Köpfen neu definieren. So, wie wir irgendwann angefangen haben, das Wort Unkraut anders zu definieren.

Die Politik muss hierfür den ersten Schritt machen. Die Branche hat es schon versucht, aber Politik und Medien sind noch nicht so weit. Niemand berichtet darüber, was in der Branche gelebt wird. Dabei könnten wir so viel mehr tun als bisher. In Frankfurt werden in 50 Jahren viele alte Häuser abgerissen. Im Umkreis stehen fünf Betonwerke. Wir müssen dahin kommen, dass wir das Material nicht mehr über Hunderte von Kilometern wegfahren, sondern nur aus der Stadt in unsere neue Recycling-Anlage

und die verwertet es für die neuen Projekte.

Sie haben den Grünen Engel bekommen, sind in vielerlei Hinsicht Innovationsführer, aber ein Schritt war sicher besonders wichtig: von der Straße aufs Wasser. Wie gelang der Zugang zur Binnenschifffahrt?

Das ist der Verdienst von Ludwig Adolf Glock. Er war Geschäftsführer der GES und Experte für Schifffahrt und Umschlag auf und am Rhein. Er machte mich mit der Schifffahrt vertraut, gemeinsam haben wir das Geschäft aufgebaut und heute haben wir mit Roberto Spranzi und der DTG einen tollen und sehr leistungsstarken Partner an der Seite.

Blasius Schuster entwickelt sich immer rasanter. Neue Tochtergesellschaften, neue Geschäftsgebiete. Es ist, als hätte jemand den Turbo angeworfen.

Das sehe ich nicht so. Eigentlich ist alles, wie es in der Firma Schuster schon immer war. Wenn eine Maßnahme ins Laufen kommt – wie der Trachyt-Abbau in der Grube Stemmer und Barbara, der in etwa einem halben Jahr gut ausgelastet sein wird – wissen wir schon, was wir als Nächstes machen. Man muss nur den Mut haben, Dinge objektiv zu sehen, sie anzunehmen und umzusetzen.

An anderer Stelle in diesem Buch werden wir uns Ihrem neuesten und größten Baby noch ausführlich widmen, den Millionen Tonnen Trachyt über der Tongrube Barbara im Westerwald. Mancher mag denken: Warum tut sich der Mann das noch an? In dem Alter könnte er doch auch ganz gepflegt im Golfclub entspannen...

Nein. Solange ich gefordert werde, fühle ich mich gesund. Ich könnte mir gar nicht vorstellen, ohne Aufgaben zu sein. Golf spielen? Das wäre nix für mich. Ich brauche die Herausforderung. 80 Prozent der Leute aus meinem Jahrgang '46, die sich zur Ruhe gesetzt haben, gibt's heute nicht mehr. Mich hält die Arbeit fit und jung.

Und macht es auch immer noch Freude?

Ja, auch nach 55 Jahren. Und ich hoffe, ich kann den Jungs noch 20 Jahre helfen. Außerdem fallen Daniel Imhäuser und mir bestimmt noch ein paar Dinge ein, die wir in den nächsten Jahren umsetzen! 



MIT FREUDE DABEI

Auch nach 55 Jahren im Job voller Tatendrang: Paul Schuster blickt neugierig auf die nächsten 20 Jahre

FÜR EINE BESSERE ZUKUNFT

In einer neuen Schule in Malawi werden jetzt
400 Kinder in acht Klassen unterrichtet



Doppelt nachhaltig

Mit der **PAUL-SCHUSTER-STIFTUNG** stellt sich Blasius Schuster in den Dienst der Ärmsten dieser Welt. In die Umsetzung des Vorhabens **ZUM 75. GEBURTSTAG VON SENIOR PAUL SCHUSTER** haben die Verantwortlichen nicht nur viel Arbeit, Kraft und Mut gesteckt, es spiegelt sich auch die Unternehmensphilosophie des „Schließens von Kreisläufen“ darin wider. Als erstes Projekt ist jetzt im **OSTAFRIKANISCHEN MALAWI** eine neue Schule entstanden

Text: Patrick Czelinski

Wer kann schon von sich behaupten, eine eigene Stiftung zum Geburtstag zu bekommen? Für Blasius-Schuster-Chef Paul Schuster wird dieser Traum wahr. Über Monate haben Mitgesellschafter, Geschäftspartner, Vertreter der Tochterunternehmen sowie einige Mitarbeiter von Blasius Schuster heimlich, still und leise daran gearbeitet, die Paul-Schuster-Stiftung aus der Taufe zu heben. Jetzt, zum 75. Geburtstag des Seniors, der auch noch mit dem 75-jährigen Firmenjubiläum zusammenfällt, ist das einzigartige Vorhaben Wirklichkeit geworden. Und: Es ist mehr als nur ein Präsent, es ist die Fortsetzung des mutigen Weges eines engagierten Unternehmers.

„Paul Schuster ist ein Mensch, der in seinem Leben schon immer gerne gegeben hat“, postuliert Geschäftsführer Daniel Imhäuser. „Seit Jahren setzt er

sich dafür ein, Kindern und Jugendlichen eine bessere Zukunft zu geben.“ Genau daran soll nun die Arbeit der Stiftung anknüpfen, die Paul Schusters Namen trägt. Bereits im Vorfeld der Stiftungserrichtung ist im ostafrikanischen Staat Malawi, einem der ärmsten Länder dieser Erde, eine Schule gebaut worden. Im September 2020 erfolgte der Spatenstich, im Februar 2021 wurde der Bau fertiggestellt. Warum Malawi? „Wegen der extremen Armut, die dort herrscht“, sagt Daniel Imhäuser. „35 Prozent der schulpflichtigen Kinder haben keinen Zugang zum Bildungssystem. Andere lernen ohne ein Dach über dem Kopf, auf Steinen hockend. Viele Schulkinder müssen Schulwege von bis zu acht Kilometern auf sich nehmen, was für Erst- oder Zweitklässler ein kaum zu bewältigendes Hindernis darstellt. Ganz zu schweigen von den Gefahren, die auf dem



„Ich freue mich, gemeinsam mit unserem langjährigen Partner Paul Schuster den Einsatz der Gelder für einen guten Zweck mitgestalten zu dürfen“, sagt Thomas Groß, Geschäftsführer der Hülskens Wasserbau GmbH und Mitglied im Stiftungsbeirat

Schulweg lauern. Immer wieder kommt es zu Übergriffen, vor allem auf Mädchen.“ Die bestehenden Schulen seien restlos überfüllt, teilweise säßen 150 Kinder zusammengedrängt in einem Klassenraum. „So ist Lernen fast unmöglich!“

In der neuen Schule, die dank der Finanzierung von Blasius Schuster nahe der Stadt Chideya in knapp sechs Monaten entstanden ist, finden bis zu 400 Schüler in acht Klassenräumen Platz. Ziel ist es, dass maximal 50 Kinder in einer Klasse unterrichtet werden. Damit wird ein ländliches Gebiet bildungstechnisch besser erschlossen und viele Kinder müssen nicht mehr stundenlang zum Unterricht laufen. Das Malawi-Projekt ist die Fortführung des langjährigen sozialen Engagements der Blasius-Schuster-Gruppe, das fortan über die Paul-Schuster-Stiftung wahrgenommen werden soll.

In der Stiftung wird sich auch die Unternehmensphilosophie von Blasius Schuster widerspiegeln. „Anders als bei gewöhnlichen Organisationen dieser Art erfolgt die Wertschöpfung nicht alleine aus dem Zinsgeschäft und damit aus bestehendem Vermögen“, verrät Daniel Imhäuser. „Vielmehr fließen aus jeder bewegten Tonne Mineralik Mittel in dieses soziale Engagement – im Interesse der Partner und Kunden, vor allem aber der Menschen, die Hilfe benötigen.“ Dieses System sei nicht nur nachhaltig, es entspreche auch dem von Blasius Schuster seit Langem praktizierten Modell des „Schließens von Kreisläufen“. Um dem gerecht zu werden, will die Stiftung dauerhaft im Sinne der Agenda 2030 handeln, in der die Vereinten Nationen die Ziele einer nachhaltigen Entwicklung festgehalten haben. Dies soll zu einer doppelten Nachhaltigkeit führen, im Sinne der Umwelt und im Sinne des sozialen Engagements.

Entstanden ist die Paul-Schuster-Stiftung in Zusammenarbeit mit der Meutsch-Stiftung „Fly &

Help“. Wie Schuster stammt auch der Unternehmer Reiner Meutsch aus dem Westerwald. „Es ist beeindruckend, was die Menschen von dort bewegen“, findet Daniel Imhäuser, der den Vorsitz des Stiftungsvorstands übernehmen wird. Diesem wird auch DTG-Vorstand Roberto Spranzi angehören. Er sagt: „Es ist eine Ehre, bei so einem Projekt dabei sein zu dürfen. Eine Stiftung ist für sich genommen zwar nur Mittel zum Zweck – in diesem Fall aber für den guten Zweck. Wir werden gemeinsam viel be-

„PAUL SCHUSTER setzt sich seit Jahren dafür ein, Kindern und Jugendlichen eine bessere **ZUKUNFT** zu ermöglichen“

Daniel Imhäuser, Geschäftsführer

wegen!“ Des Weiteren sind Partner- und Tochterunternehmen wie DTG Deutsche Transportgenossenschaft Binnenschifffahrt eG, die GED Stuttgart, die Starkenberger-Gruppe, die Karl Michels GmbH & Co. KG und die Schuster Nordwest GmbH daran beteiligt. Den Vorsitz des Stiftungsbeirats wird zunächst Paul Schuster, später seine Tochter Petra Bellingher, übernehmen.

„Eine Stiftung auf den Namen einer Person zu gründen, ohne dass diese davon weiß, war mutig“, findet Daniel Imhäuser. „Aber wir sind uns sicher, im Sinne von Paul Schuster zu handeln, der bestimmt mit viel Emotionalität auf diese Überraschung reagieren wird.“ Die eigentlichen Gewinner sind und bleiben aber die Kinder, deren Leben die Stiftung ein kleines bisschen besser machen wird.





Andreas Stahl, stellvertretendes Vorstandsmitglied der Sparkasse Westwald-Sieg (unten), soll dem Stiftungsrat angehören. Er sagt: „Paul Schuster wird mit frischen Ideen und seinem großen persönlichen Engagement, mit dem er auch das Unternehmen groß gemacht hat, in der Stiftung agieren. Ganz zum Wohl der Menschen, die Hilfe brauchen“



STIFTUNGERRICHTUNG IN FRANKFURT

Daniel Imhäuser (li.) und Roberto Spranzi (re.) unterzeichneten bei Notar Dr. Adrian Körner die Stiftungsurkunde der Paul-Schuster-Stiftung

VORHANG AUF!

Alle zwei Jahre
entsteht eine neue
Musicalproduktion
– unsere Bilder
sind von *Bonnie &
Clyde* aus 2018





Wir lieben Kultur!

Seit dem Jahr 2000 hat **BLASIUS SCHUSTER** zahlreiche regionale Projekte in den Bereichen **KULTUR, JUGEND UND SPORT** unterstützt. Das Engagement jenseits von Kies und Schotter fand seinen Höhepunkt in der Zusammenarbeit der beiden Geschäftsführer im Verein **MUSICAL!KULTUR**, in dem sich 200 ehrenamtliche Kunstschaffende **AUF PROFESSIONELLEN BÜHNEN EUROPAS** verwirklichen und Großes auf die Beine stellen

Text: **Katerina Ankerhold** · Foto: **Markus Döring**



FOKUS AN!

Für ihr Engagement erhielten Daniel Imhäuser (Foto Mitte, links) und Paul Schuster (rechts) von Landrat Michael Lieber die Ehrenmedaille des Landkreises Altenkirchen

200 Mitwirkende hat der Verein derzeit, in den vergangenen 21 Jahren zog er mehr als 150000 Zuschauer an

Oben: Bonnie & Clyde, 2018

Unten: Die drei Musketiere, 2014



Es ist eine Welt von Stein und Schutt, von Wassermassen und Schotterbergen, von Wucht und Gewicht, in der sich Blasius Schuster bewegt. Dennoch oder vielleicht gerade deshalb besteht aber daneben auch eine tief verwurzelte Verbundenheit zum Feinen, Detailreichen, zur Kultur, die die beiden Geschäftsführer Daniel Imhäuser und Paul Schuster seit vielen Jahren verbindet. Eindrückliche Form nahm diese Verbindung im gemeinsamen Einsatz für den Verein Musical!Kultur an, dessen Arbeit das Unternehmen Blasius Schuster lange begleiten durfte.

LEIDENSCHAFT

Gegründet vor mehr als zwei Jahrzehnten von Daniel Imhäuser in seiner Heimatstadt Daaden im Westerwald, hat sich der Verein zu einer Kulturfabrik der ganz besonderen Art entwickelt. Heute zählt Musical!Kultur 200 Mitglieder, die mit unglaublichem Engagement auf semiprofessionellem Niveau Musicals produzieren und damit auf professionellen Bühnen auch über die Grenzen Deutschlands hinaus auftreten. Alle zwei Jahre entwickelt ein festes Team in Abstimmung mit dem künstlerischen Rat neue Musicalproduktionen, für die alles – von Regie und Choreografie über Bühnen- und Kostümbild bis zum Orchester und den Tänzern – im Verein selbst entsteht. „Ich habe damals Menschen mit Potenzial für die Bühne kennengelernt“, erzählt Imhäuser. „Diese Begegnungen in Kombination mit meiner ganz persönlichen Affinität zur Kultur haben mich dazu bewegt, den Verein zu gründen, und innerhalb kurzer Zeit haben wir es geschafft, mit unserer künstlerischen Arbeit überregionale Bekanntheit zu erlangen.“ Seit dieser frühen Phase engagierte sich auch Paul Schuster sowohl privat als auch mit seinem Unternehmen immer wieder für den Verein.

GRENZENLOS

Mehr als 150.000 Zuschauer und Zuschauerinnen haben die Musicalproduktionen genossen, mehr als 200 Shows wurden gezeigt und 20 Touren außerhalb Deutschlands hat es gegeben, unter anderem nach Irland, Belgien, Frankreich und in die Türkei. Seine Hauptspielstätte in der Heimat hat der Ver-

ein in einem professionellen Theater in Siegen. „Alle Mitwirkenden sind ehrenamtlich dabei – und es ist ein breites Feld: von echten Profis bis zu ambitionierten Laien“, erklärt Imhäuser. „Für einige ist das Engagement im Verein auch durchaus das Sprungbrett zu einer professionellen Karriere.“ Altersmäßig sind alle Generationen vertreten, wobei der Schwerpunkt bei den 20- bis 35-Jährigen liegt. Manch einer hat sich in der Vergangenheit schon im Rahmen des Vereins ausprobiert und später dann eine professionelle Ausbildung begonnen. „Uns alle vereinen die Leidenschaft für das Projekt und der Reiz, Teil dieses großen Ganzen zu sein“, sagt Imhäuser. Seine Begeisterung für dieses Herzensprojekt ist nicht zu übersehen, wenn er von den aufwendigen Produktionen erzählt, vom Schaffensprozess der Musicals und den Begegnungen, die sich durch die Kulturarbeit immer wieder ergeben haben.

EHRENSACHE

Neben ihrem persönlichen Engagement als Vorsitzende des Vereins unterstützten Imhäuser und Schuster das Projekt auch viele Jahre finanziell mit der Blasius Schuster KG als Sponsor. Die Logistik lief dabei über die Ressourcen des Unternehmens, zudem sorgte man für die Verpflegung der Mitwirkenden und die Organisation der Premierenveranstaltungen. Jüngst wurden ehemalige Werkstätten zu Proberäumen für den Verein ausgebaut.

Für ihr Engagement erhielten Schuster und Imhäuser 2012 die Ehrenmedaille des Landkreises Altenkirchen, Imhäuser wurde zudem vom Land Rheinland-Pfalz und dem SWR mit dem Ehrensache-Preis ausgezeichnet. Es sei die persönliche Verbindung zur Kulturarbeit, die sie stets angetrieben hat, sagt Imhäuser. „Unsere Triebfeder sind aber auch eine starke Verbundenheit zu unserer Region und die Entwicklungschancen, die wir durch dieses Projekt besonders Kindern und Jugendlichen bieten konnten.“ Beides auch Gründe für die Unterstützung weiterer Initiativen und Vereine in der Region in den Bereichen Kultur, Jugend und Sport. Es soll etwas weitergegeben werden, das Flügel verleiht und gedeihen hilft – auch jenseits von Kies und Schotter...

18 MONATE VORLAUF HABEN DIE MUSICAL-PRODUKTIONEN DES VEREINS IN DER REGEL, IN DENEN VON DRAMATURGIE BIS BÜHNE ALLES GEPLANT WIRD, BEVOR DIE PROBEN BEGINNEN KÖNNEN. JEDE HAUPTROLLE WIRD BIS ZU DREIFACH BESETZT. DIE NÄCHSTE PRODUKTION „BIG FISH“ MUSSTE CORONABE-DINGT VERSCHOBEN WERDEN UND IST NUN FÜR HERBST 2022 GEPLANT.

Überblick

DUISBURG

DINSLAKEN



BLASIUS SCHUSTER KG LIMBURG-OFFHEIM

- Sitz der Verwaltung seit 2011
- Homebase mit Eigenbedarfstankstelle und Werkstatt für die Lkw-Flotte mit aktuell rund 85 Fahrzeugen seit 2012

BLASIUS SCHUSTER KG FRANKFURT

- Seit 2004 in Frankfurt, inzwischen mit drei eigenen Betriebsstätten tätig
- Bahn-, Schiffs- und Lkw-Logistiker für Baustoffe und Massenschüttgüter
- Eigene Aufbereitungsanlagen für Baustoffe

GES FRANKFURT ENTSORGUNGSSYSTEME & BAUSTOFFHANDEL

- Anlage zum Umschlag und zur Lagerung von Baustoffen
- Bahn- und Schiffsumschlag

FLUG FRANKFURT LAGER- UND UMSCHLAGSGESELLSCHAFT

- Eigener Hafenstandort für Lagerung und Umschlag von Baustoffen und Massenschüttgütern

ROHSTOFF POOL GMBH FRANKFURT

- Großanlage für Bauschutt-Aufbereitung (in Vorbereitung)
- Herstellung anspruchsvoller Betonzuschlagstoffe

AMODES GMBH FRANKFURT

- Mobile Schlammwässerung von Flüssen, Teichen und Industriegewässern



SCHUSTER NORDWEST GMBH DINSLAKEN/DUISBURG

- 2020 gegründet – als Vertriebsstandort für die Verwertung von Baurestmassen in NRW und Niedersachsen

BLASIUS SCHUSTER KG GEHLERT

- Gegründet in Gehlert als Einzelfirma von Blasius Schuster im Jahr 1946
- Umwandlung zur GmbH durch Paul und Peter Schuster im Jahr 1974

BLASIUS SCHUSTER BAYERN GMBH ASCHAFFENBURG

- 2018 gegründet
- 2019 um neue Betriebsflächen erweitert, um gemäß BImSchG eine Aufbereitungsanlage mit Bahn und Schiffsumschlag zu betreiben

G+S GMBH STUTTGART

- 32 Entsorgungsanlagen bundesweit
- Gleisschotterentsorgung

WESTERWALD

GEHLERT



LAHN

LIMBURG

FRANKFURT

MAIN

ASCHAFFEN-
BURG

RHEIN

NECKAR

STUTTGART



VIEL VOR

Geschäftsführer Daniel
Imhäuser in der Frank-
furter Franziusstraße:
vom Logistiker zum
Umwelt-Dienstleister
und Nachhaltigkeits-
Pionier



Der Mut für Neues

Die WESTERWÄLDER HABEN DEN MUT zuzupacken und die Sturheit, um Innovationen durchzusetzen. Mit genau diesen Eigenschaften wird Geschäftsführer Daniel Imhäuser die Blasius Schuster-Gruppe in den NÄCHSTEN JAHRZEHNTE WEITER VORANBRINGEN. Dafür setzt er auf die Zusammenarbeit mit Partnern, auf die STÄRKE SEINER MANNSCHAFT und auf eine faire Steuer, die alles verändern könnte...

Text: Ulf Tietge · Foto: Jigal Fichtner

„Unsere Vision ist
es, **GROSSSTÄDTE**
mit unseren
Anlagen so auszu-
statten, dass sie
STOFFSTRÖME
einfach **EIN-
UND AUSATMEN**
können“

Lieber Herr Imhäuser, Sie haben sich 2018 für Blasius Schuster entschieden. Einfache Frage: Warum?

Weil Blasius Schuster enormes Potenzial hat und gleichzeitig Heimat für mich ist. Mit Blick auf die Familie genauso wie auf Geografie und das Unternehmertum. Entscheidend für mich war, Teil eines Familienunternehmens mit Menschen zu sein, die mir vertrauen und denen ich vertraue.

Vertrauen sollte man immer.

Ja, aber es ist noch mehr. Paul Schuster und ich kennen uns seit fast 30 Jahren und sind eng miteinander verbunden. Wir waren, meist mit unseren Familien, zu Kulturprojekten, Urlauben, Karneval oder Messen in halb Europa unterwegs. Wir hatten sogar eine gemeinsame Zugfahrt mit der Bundeskanzlerin und haben vor allem viele persönliche Lebensereignisse geteilt. Für uns beide war klar, dass ich früher oder später ins Unternehmen einsteige.

Sind Sie so etwas wie ein Ziehsohn von Paul Schuster? Sollte das nicht eher ein Ziehvater beantworten? Vielleicht soviel: Es fühlt sich für mich oft so an. Die Frage höre ich bezeichnenderweise häufig.

Als Nächstes werden Sie mir sagen, dass Blasius Schuster eine gute Entscheidung war, oder?

Eine sehr gute. Zugleich aber auch eine schwerwiegende: Blasius Schuster bewegt uns sieben Tage in der Woche und 365 Tage im Jahr. Die Firma ist auch Integral des Familienlebens. Es gibt nicht mehr nur einfach Familie einerseits, Firma andererseits und den sprichwörtlichen Spagat dazwischen.

Ich habe bislang gedacht, dass Logistik nicht die Traum-Branche für einen ambitionierten Manager ist, der die Welt besser machen möchte – irre ich mich?

Es ist weniger die Logistik. Die ist notwendig für das, was wir tun. Unser wichtigstes Thema aber ist die Nachhaltigkeit. Wir beschäftigen uns mit Mineralik und Verwertung. Es geht darum, den Stoffkreislauf zu schließen und Dinge zu optimieren, die die Welt bewegen. Die Mineralik macht die größte Abfallmasse auf der Welt aus. Deshalb müssen wir sie wiederverwerten. Das motiviert mich jeden Tag.

Auf der Website heißt das: „Wir bewegen Erde in die Zukunft.“ Ist das der Anspruch?

Absolut. Erde innerhalb der Mineralik ist eine Spezialität. Auch viele Experten sagen ihr nach, dass sie verglichen mit Bauschutt, Gleisschotter und den übrigen Stoffen schlechter zur Verwertung geeignet sei. Genau daher kommt aber unsere Motivation. Wir sagen: Boden ist unsere Leidenschaft. Unser Anspruch ist es, Erdaushub so ins Wertstoffmanagement einzubinden, dass er neu genutzt werden kann. Wir zerlegen ihn dazu in Fraktionen, aber das führt jetzt vielleicht zu sehr ins Detail. Global betrachtet geht es darum, dass unsere Gesellschaft im Umgang mit den großen Abfallmassen unserer Zeit besser wird. Und wir wollen dabei in Sachen Boden die Besten sein.

Sie sind seit drei Jahren im Unternehmen. Wie sieht Ihr Track Record aus? Was haben Sie bisher bewegt?

Ein Geschäftsführer alleine bewegt keine einzige Tonne. Aber gemeinsam haben wir die hohe Takt-

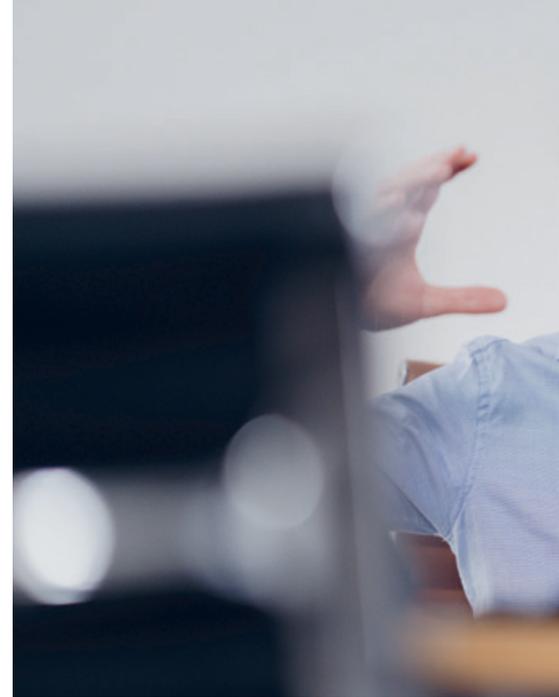
BEWUSSTE ENTSCHEIDUNG

In Familienunternehmen kann man mehr bewegen. Das und die Freundschaft zu Familie Schuster gaben 2018 für Daniel Imhäuser den Ausschlag für Blasius Schuster



„Ein Geschäftsführer ohne Team bewegt keine einzige Tonne. Aber **GEMEINSAM SIND WIR** schneller und effizienter als je zuvor“

Daniel Imhäuser



zahl des Unternehmens fortgesetzt: Seit 2018 haben wir vier Tochterunternehmen gegründet, einen weiteren Hafenstandort eröffnet, den Umsatz mit Naturbaustoffen verfünffacht, einen Ganzzug gemietet und die Muttergesellschaft organisatorisch, personell und technologisch neu aufgestellt. In Logistik und Umschlag zum Beispiel sind wir noch schneller und effizienter geworden, haben große Kontrakte für Wasser und Schiene geschlossen. Das alles ist eine Teamleistung. Und sie gelingt nur, indem man Partnern vertraut.

Sind das die Geheimnisse von Blasius Schuster?

Das sind unsere größten Stärken: das Zutrauen und die Flexibilität. Die Flexibilität ist zum Beispiel mit Blick auf die Großbaustellen unserer Kunden wichtig, wo wir große Massen, die für Mittwoch geplant sind, auch bewegen können, wenn sie dann doch mal am Freitag kommen.

Welche Rolle spielen dabei die Mitarbeiter und was zeichnet die BS-Belegschaft aus?

Sie sind die Macher des Erfolgs, weil sie erstens loyal sind, zweitens akribisch bei der Arbeit und drittens mit den Zwängen von Großbaustellen bestens umgehen können. Viertens sind sie Experten auf ihrem Gebiet. Die wenigsten wissen, dass es inzwischen 15 verschiedene Professionen sind.

Wie muss ich mir Ihre Zusammenarbeit mit Paul Schuster vorstellen? Ich meine: Der Mann ist eine lebende Legende und seit 50 Jahren im Geschäft...

Sie ist jeden Tag spannend. Ich habe mit ihm in den vergangenen 20 Jahren viel erlebt. Jetzt wachsen wir gemeinsam und ich lerne irrsinnig viel von ihm. Seine Art, das Unternehmen zu führen, ist sehr pragmatisch und von Vereinfachung geprägt. Vereinfachung in dem Sinne, dass er Sachverhalte so auf das Wesentliche reduziert, dass wir schnell in der Lage sind, Entscheidungen zu treffen. Das fasziniert mich und bringt mich auch persönlich weiter.

Das Marktgebiet erstreckt sich von München über Stuttgart und Karlsruhe bis nach Duisburg. Wie wird die vorhin beschriebene „gemeinsame Heimat“ von Unternehmen und Geschäftsführern spürbar?

Unternehmen und Geschäftsführer kommen aus dem Westerwald und diese Gegend wird charakterlich oft unterschätzt. Wir Westerwälder haben den Mut zuzupacken und die Sturheit zur Innovation.

Die Westerwald-Connection... Dabei aber ist Blasius Schuster ein recht typischer Hidden Champion und klassisch im Familienbesitz. Spielt das eine Rolle?

Ja, das Entscheidende bei Familienunternehmen ist, dass sie langfristig denken. Langfristig zu denken, muss für sie aber eben nicht heißen, lange zu überlegen. Familienunternehmen können deshalb schnelle, gezielte Entscheidungen treffen, was gerade in der Dynamik der Entsorgungsbranche wichtig ist. Das schafft Innovation und Resilienz. Für die Mitarbeitenden sind Familienunternehmen deshalb spannend, weil sie ihnen stärker die Möglichkeit geben, sich zu verwirklichen.



Lassen Sie uns nach vorn schauen. Was sind aktuell die drei wichtigsten Herausforderungen in Bauwirtschaft und mineralischer Entsorgung?

Die Nummer eins ist: die Kreislaufwirtschaft entschlossen zu verwirklichen. Bauwirtschaft und Kreislaufwirtschaft funktionieren nur, wenn sowohl öffentliche als auch private Bauherren Recyclate nutzen wollen. Nummer zwei ist: die technologische Grundlage zu haben für das, was wir tun. Die Digitalisierung ist in der Bauwirtschaft noch sehr rückständig, mit Blick auf das Routing von Material haben wir aber frapierende Chancen. Die können wir nur nutzen, wenn die Branche dazu bereit ist, sich wie dafür nötig transparent zu machen. Herausforderung drei: in den gewerblichen Berufen Menschen zu überzeugen, körperliche Tätigkeiten auszuüben – wie die Kollegen und Kolleginnen hinterm Steuer der Fahrzeuge und in den Häfen.

Im Jahr 2046 wird Blasius Schuster sein 100-jähriges Bestehen feiern. Wo steht das Unternehmen dann und wie sieht es aus?

Es wird weiter ein Familienunternehmen sein. Es wird die ökologischen und qualitativen Möglichkeiten so genutzt haben, dass Großstädte mit Anlagen von Blasius Schuster betrieben und versorgt werden, sodass Innenstädte einatmen und ausatmen können, was die Stoffströme betrifft. Das heißt, dass wir möglichst wenig Material aus den Städten hinausbefördern, was wir in denselben Innenstädten wieder gebrauchen können – etwa als Betonzuschlagstoff. Nur da, wo wir das nicht können, werden

wir noch konsequenter auf Schiene und Schifffahrt setzen und baustellennah Umschlagflächen nutzen.

Sie haben gesagt, Sie werden an mehreren Großstädten angedockt haben und diese versorgen. Wie viele werden das sein?

Das werden wir sehen. Aber Blasius Schuster wird seiner Linie treu bleiben. Die Heimatmärkte werden wir weiterhin in Rheinland-Pfalz, Hessen und Bayern sehen – weil dort die größten Massen bewegt werden – und trotzdem unsere Präsenz in NRW, Niedersachsen und Baden-Württemberg verstärken.

Ich habe noch drei Thesen vorbereitet, drei Prognosen für übermorgen. In 25 Jahren werden wir sehen, wie richtig Sie lagen. Erstens: Wie viele der Blasius-Schuster-Trucks fahren bis 2046 mit Strom?

Alle! Und ich denke: gespeist aus kompakten Batterien und Brennstoffzellen.

Zweitens: Wird man 2046 für mineralischen Baustellenaushub Geld bekommen oder bezahlen?

Bei schwachen Belastungen wird man Geld bekommen, bei höheren Belastungen mehr bezahlen als heute. Wahrscheinlich sogar deutlich mehr.

Deutschland benötigt 100 Millionen Tonnen Bausand jährlich. Wo liegt also drittens unser Bedarf in 25 Jahren und wie viel davon werden wir importieren?

Mit Ausnahme der Grenzgebiete werden wir keinen Sand importieren. Naturmaterial werden wir 50 Prozent weniger brauchen als heute. Alles andere wird aus Recyclaten (wie Brechsanden) und innovativen Komposit-Materialien organisiert werden.

Die Frage hat einen ernsten Hintergrund: Denn obwohl Deutschland mit wichtigen Bodenschätzen wie Sand und Kies reich gesegnet ist – man kommt nicht mehr ran. Neue Kieswerke werden vielerorts kaum noch oder nur sehr zögerlich genehmigt ...

Eigentlich bewegen wir uns da in die richtige Richtung. Zwischen den Orten der Verwendung und der Gewinnung liegen oft Hunderte von Kilometern. Für

WIRTSCHAFTSFAKTOR KREISLAUFWIRTSCHAFT

An der Entsorgung und Verwertung von Abfällen aller Art arbeiteten in Deutschland 2020 rund 310000 Menschen in rund 11000 Unternehmen. Gemeinsam erzielt die Branche einen Umsatz von 85 Milliarden Euro bei einer Bruttowertschöpfung von 28 Milliarden Euro



FAMILIENMENSCH

Daniel Imhäuser ist verheiratet mit Ines Elena Imhäuser und Vater von zwei Töchtern. Die Frage, wie groß deren Sandkiste ist und ob es zum Spielen lieber Lastwagen als Puppen gibt, bringt den früheren Geschäftsführer des größten baden-württembergischen Wirtschaftsverbands herzlich zum Lachen...

die Klimabilanz ist es also besser, die Rohstoffe, die wir zur Rückverfüllung verwenden, dahingehend zu prüfen, ob sie stattdessen auch als hochwertige Recyclate geeignet wären.

In diesem Zusammenhang: Sie engagieren sich als Vorsitzender für Wettbewerb und Steuern im Bundesverband Entsorgung, dem BDE. Warum?

Entsorgung mit dem Anspruch kurzer Wege, baustellenaher Verwertung und hoher Verwertungsquoten funktioniert nur, wenn viele miteinander denken. Ich glaube, dass wir einen ordnungspolitischen Rahmen brauchen, in dem Entsorgungsunternehmen und deren Aktivitäten zunehmen und die Gesellschafterstrukturen so divers bleiben, wie sie heute sind. Gerade im Bereich Entsorgung sehe ich die Gefahr einer Marktkonzentration. Zudem gibt es Fragen: Wie gehen wir mit der Bepreisung unserer Rohstoffe um? Und könnte eine Rohstoffsteuer die Kreislaufwirtschaft lenkend unterstützen?

Jetzt wird's spannend. Wie könnte die aussehen?

Ähnlich wie die Kunststoffsteuer der EU. Bei dieser obliegt es den Mitgliedsstaaten, entweder eine Abgabe zu zahlen oder ein Instrumentarium mit Lenkungswirkung zu implementieren, um Verbraucher wie Hersteller in Sachen Recyclingchancen zu sensibilisieren. Ich denke, dass es uns gelingt, auch

bei Baustoffen einen schärferen Blick auf die Entsorgung zu haben.

Das heißt: Für jede Tonne Kies zahlt man Summe x und so wird der recycelte Baustoff wettbewerbsfähiger ...

Ja, unter Einpreisung des gesellschaftlichen Aufwands. Die Rohstoffgewinnung hat schließlich Folgen fürs Klima. Das lenkt ja nicht nur den Verbraucher, sondern wir erreichen im Saldo des volkswirtschaftlichen Aufwands eine Gerechtigkeit in der Betrachtung unserer Ressourcenwirtschaft.

Wie viel könnte das in Euro pro Tonne sein?

Das wären für den Anfang zwei Euro pro Tonne. Dazu die Möglichkeit, Schritt für Schritt auf fünf Euro zu erhöhen. Mit fünf Euro wären wir vielerorts bei 50 Prozent auf den Gesamtpreis der Tonne Sand.

...und das könnte dazu führen, dass bis 2046 jede zweite Tonne Sand Recycling-Material ist?

Ja. Wobei der Sandpreis in Ballungsräumen wie Berlin ohnehin schon so exponentiell gestiegen ist, dass auch ohne Steuer eine Lenkungswirkung eintritt. Für viele andere Baurestmassen gilt das leider nicht, aber bei Beton haben die großen Anbieter und die Zementindustrie inzwischen verstanden, dass es sinnvoll ist, nachhaltig zu denken. ■■■■■■■■

Blasius Schuster in Zahlen



95%

VERWERTUNGSQUOTE:

„BAUSTELLENABFÄLLE“ SIND FÜR UNS WERTVOLLE ROHSTOFFE. AUS 95 % DER MINERALISCHEN RESTSTOFFE WERDEN GÜTEÜBERWACHTE SEKUNDÄRBAUSTOFFE

>100000 LKW-LADUNGEN BEWEGEN WIR IM JAHR



7500
BAHNWAGGONS
TRANSPORTIEREN UNSERE
SCHÜTTGÜTER UND
ERSETZEN **20000**
LKW-LADUNGEN

4 STANDORTE MIT TRIMODALER LOGISTIKSTRUKTUR

NEHMEN BAUSTOFFE AN UND SCHICKEN SIE UMWELTFREUNDLICH LOS

>300 GANZZÜGE

ROLLEN FÜR UNS IM JAHR IN
DEUTSCHLAND ÜBER DIE GLEISE

>250 BINNENSCHIFFE

BEWEGEN WIR JÄHRLICH IN DEUTSCHLAND UND DEN NIEDERLANDEN

200

MITARBEITER

ARBEITEN VERTEILT AUF

7 STANDORTE

BIS ZU

5000

TONNEN AM TAG

SCHLÄGT UNSER GRÖSSTER UMSCHLAGGEBER VON LIEBHERR UM



86 LKW

 X **500 PS**

WORLD
OF
ART



- 38 Menschen und Maschinen – unterwegs am Frankfurter Hafen
- 50 Brocken aus dem Gleisbett – neues Leben für alten Schotter
- 66 Grüß Gott in Bayern! Blasius Schuster in Aschaffenburg
- 80 Trachytabbau in der Grube Stemmer und Barbara: der Stoff, aus dem der Dom ist



Nah am **Wasser** gebaut

Der Frankfurter OSTHAFEN ist einer der Dreh- und Angelpunkte der trimodalen Tätigkeit von Blasius Schuster. Per Schiff, auf Straßen und auf Schienen werden hier Böden und Bauabfälle angeliefert, aufbereitet und abtransportiert. Dabei kommt viel **SCHWERES GERÄT** zum Einsatz. Die eigentliche Triebfeder dieses erfolgreichen Kreislaufsystems ist aber die Hingabe der Menschen, die hier arbeiten

Text: Patrick Czelninski · Foto: Dimitri Dell





NICLAS





WASSER, STRASSE, SCHIENE

Dieses Luftbild zeigt eindrücklich, wie bei Blasius Schuster am Standort Frankfurt am Main gearbeitet wird

Der Arbeitstag beginnt für Martin Härtel meist zu nachtschlafener Zeit. In den frühen Morgenstunden ist er einer der ersten, die das Gelände an der Franziusstraße am Frankfurter Osthafen betreten. Sonnenaufgang, ein Becher dampfender Kaffee, Funkgerät einschalten. Backstein und Sand dominieren die Optik hier. Aus den luftigen Höhen seines blauen Container-Büros, das nur über eine steile Metalltreppe erreicht werden kann, überwacht der Platzmeister alles, was am Blasius-Schuster-Standort in der Mainmetropole passiert. Er koordiniert die Fahrer der Radlader, die Baggerführer, das Personal an den Waagen. Manchmal mit freundlichen, ruhigen Worten, dann wieder laut und rau. „Ich sage die Dinge manchmal deutlich“, sagt er. „Einer muss halt die Ansagen machen“. Und obwohl einige der Malocher auf dem Areal nicht aus Deutschland kommen, meint Härtel: „Die Kommunikation funktioniert immer gut“ Fünf Jahre macht er den Job jetzt. Das Schöne daran sei die tägliche Herausforderung. Alles im Blick behalten, das ist wichtig. Und wie wird man Platzmeister? „Durch Leistung, anders geht es nicht“, sagt er, spricht etwas ins Funkgerät und lässt den Blick über den Hof schweifen.

ÜBER 100 LKW JEDEN TAG

Direkt unter Härtels Container brummt es gewaltig. Bremsen jaulen, die Luft riecht erdig. Ein Lastwagen folgt dem nächsten, die einen kommen an, die anderen fahren ab. An der Lkw-Waage führt kein Weg vorbei. Hinter einer staubigen Plexiglas-Scheibe sitzt Fatima Benyazid. Sie registriert mit einem Mausclick das Gewicht der Laster, scannt Lieferscheine ab oder stellt sie aus. Über ein hochmodernes Computersystem gehen die Daten direkt an die Buchhaltung, um dort digital weiterverarbeitet zu werden. Durch einen kleinen Schlitz unter dem Fenster reichen die Trucker die Papiere herein oder Frau Benyazid gibt sie heraus. Eine junge, zierliche

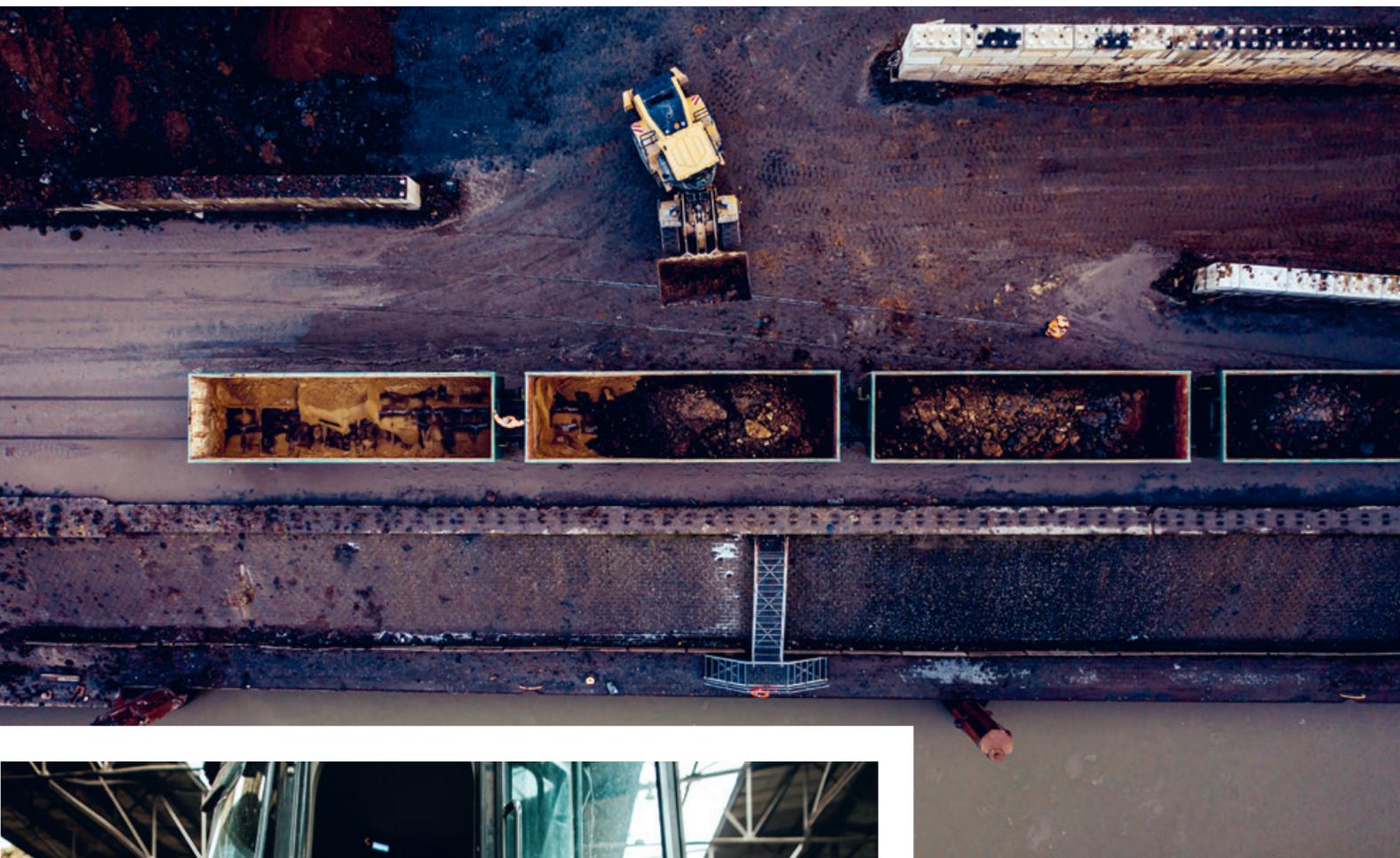
Frau in einer Männerwelt. Frau Benyazid macht das nichts aus. Über 100 Brummis fertigt sie täglich ab, seit drei Jahren macht sie das, aber langweilig wird ihr nicht.

„Ich kann ja den ganzen Tag mit den Kerlen sprechen“, meint sie lachend und wendet sich wieder ihrer Waage zu, an der gerade Andreas Biebricher vorbeifährt. Er ist einer der wenigen, die Frau Benyazids Kontrollstelle passieren dürfen, ohne dass ihr Laster gewogen wird. Biebricher fährt Sand vom Hafen zur nächstgelegenen Halde, dafür ist kein Lieferschein notwendig. Bleibt ja in der Firma.

„**ICH SAGE** die Dinge auch mal **DEUTLICH**, wenn es nötig ist. Aber einer muss ja die **ANSAGEN** machen“

Martin Härtel, Platzmeister

Hin und her geht es für ihn an diesem Tag, manchmal muss er auch quer durch Frankfurt zum Kunden. „Ich mag den Stadtverkehr, das können einige meiner Kollegen nicht verstehen.“ In der City müsse man den 40-Tonner noch vorsichtiger fahren als auf der Autobahn. „Am besten schaut man zweimal, was die anderen Autos machen“, findet Biebricher. Er muss es wissen, denn er war früher einmal Fahrlehrer. Auf dem Lagerplatz an der Dieselstraße drückt er einen Knopf, der die Ladefläche hebt, um den Sand auszuschütten. 25 Tonnen rutschen auf einen großen Haufen. „Mehr darf ich nicht laden. Der Lkw wiegt selbst knapp 15 Tonnen, das Gesamtgewicht darf 40 Tonnen nicht übersteigen.“ Nach dem Abladen lässt Biebricher mit einem geschickten Bremsmanöver die Heckklappe einrasten. „Herrlich“, sagt er, „so klingt es, wenn der Brummi leer ist“, und



BAGGER, KRÄNE, RADLADER

Wie variantenreich vermeintlich banaler Sand ist, zeigt ein Luftbild vom Hafengelände in Frankfurt, wo Kran Emil 2.0 die großen Lkw belädt. Grgo Lovric (links) arbeitet nicht im Freien, er steuert die Radlader in der großen Aufbereitungshalle in der Franziusstraße 22





FRANKFURT IN SICHT

Am Osthafen arbeitet Blasius Schuster trimodal. Auf dem Fluss, auf Straßen und auf Schienen



„MEIN JOB ist wie Karussell fahren. Andere bezahlen Geld dafür, ICH BEKOMME WELCHES“

Udo Baur, Radladerfahrer

macht sich auf den Weg in die Franziusstraße.

In Frankfurt schließen sich Kreise. Die in der Wirtschaftsbranche viel

beschworene Kreislaufwirtschaft ist hier Arbeitsalltag. Blasius Schuster nimmt mineralischen Bauabfall wie Bodenaushub und Gleisschotter an und bereitet ihn auf. Dank dieses Recyclings kann ein Großteil davon wieder der Bauwirtschaft zugeführt oder für die Rekultivierung von Gruben genutzt werden.

Gerade fahren vor dem schmucklosen Bau mit der Hausnummer 22 die 40-Tonner vor und leeren ihre Ladung in eine imposante Werkshalle. Verschwindend klein wirkt zwischen all dem Baugerät Abdulkadir-Ahmed Ali. Der zierliche Somalier, der seit neun Jahren in Deutschland lebt, sortiert in leuchtender Warnkleidung Störstoffe wie Plastikteile oder Schrott von Hand aus. Was die Maschinen nicht verarbeiten können, zieht er aus den Schuttbergen heraus und legt es auf einen Sammelplatz. „Das ist mit der härteste Job, den es hier gibt“, sagt Betriebsleiter Dr. Gerd-Dieter Uhlenbrauck, „und die Jungs machen ihn richtig gut.“

Gleich neben uns fährt der 23-jährige Grgo Lovric in seinem gelben Radlader mit Schwung in einen Haufen Aushub. Das ist so gewollt. Wegen des feuchten Bodens drehen die Räder durch – Ladung aufnehmen klappt in der kalten Jahreszeit nur mit Anlauf. Immer wieder schaufelt er den in den Sandberg, bis der Radlader gefüllt ist. Anschließend lässt er den Inhalt auf die Ladefläche eines Lkw fallen. „Hier muss man höllisch aufpassen, dass man nie-

manden überfährt“, meint der kräftige junge Mann. Doch dafür, dass sich in der Halle Radlader, Lastwagen, Bagger und Fußgänger ständig begegnen, funktionieren die Abläufe dank des guten Sicherheitskonzepts bestens. Womöglich auch, weil alle wissen, dass die wachsamen Augen des Platzmeisters Martin Härtel von der Einsatzzentrale aus alles beobachten.

„FEDERUNG GAB ES FRÜHER NICHT“

Draußen vor der großen Halle steht ein Zug voller Sand, aber ohne Lok. An deren Stelle zieht ein gelber Unimog die grünen Waggonen. Auf dem Bock sitzt Jachymek Przemyslaw. Gedrungene Figur, graue Mütze, freundliches Lachen. Er steuert alles, was fährt. Bagger, Radlader, sogar Kräne. Heute ist er als Zugführer im Einsatz. Jachymek findet das gut. „Der Unimog hat eine tolle Heizung, da wird einem nicht kalt.“ Ähnlich sieht das Udo Baur. Das hessische Urgestein schätzt an den neueren Einsatzfahrzeugen ebenfalls Komfort und Technik. Als er Anfang der 1990er mit dem Job begann, sah das noch anders aus. „Federung gab es damals nicht“, witzelt der kräftige Mann in seinen Walross-Schnauzer. „Im Winter ist es halt blöd, da schmiert man dauernd ab - ist alles so matschig. Im Sommer wird es dafür ziemlich heiß.“ Eigentlich, schlussfolgert Baur, sei die Jahreszeit egal. Denn wenn er hinterm Steuer sitzt, fühlt er sich immer wie ein König. „Der Job ist wie Karussell fahren für mich. Andere bezahlen Geld dafür, ich bekomme welches. Das schönste Gefühl, das einem die Arbeit geben kann, ist Freude an dem, was man tut.“

AM HORIZONT DIE SKYLINE

Auch Baggerfahrer Damir Zlopasa ist zufrieden mit seinem Arbeitsplatz. Sein Bagger steht an diesem Tag nämlich ganz oben, quasi auf dem Gipfel eines Schuttberges. Mit dem Löffel befördert er Material in eine Siebmaschine, die alle Teile aussondert, die zu groß sind, um verarbeitet zu werden. „Wenn das Ding verstopft, ist das ziemlich blöd“, erklärt Zlopasa mit rollendem „R“. „Das kann aber passieren, dann muss ich da rein und die Verstopfung lösen.“

Timo Müller hat mit solchen irdischen und irdigen Problemen nicht zu kämpfen – und dazu noch einen

besseren Ausblick als Damir Zlopasa. Während er nur bis zum anderen Kanalufer sieht, überblickt Müller die Skyline. Er steuert Emil 2.0, den Blasius-Schuster-Hafenkran, der Böden und anderes Material für die richtig großen Pötte auf dem Mainkanal lädt. Seit einem Jahr arbeitet Müller bei Blasius Schuster auf wechselnden Positionen, der Kran aber ist sein Lieblingsplatz. „Wenn ich hier oben bin, genieße ich es in vollen Zügen“, sagt er und drückt einen der beiden Joysticks nach links. Emil setzt sich in Bewegung und Betriebsleiter Uhlenbrauck umfasst das Gelände ein wenig fester, so viel Power hat der Kran!

Emil 2.0 ist eine Neuanschaffung, seinem Namensvetter und Vorgänger am Standort Frankfurt war der Greifarm angebrochen. In den Beton-Boxen zu Emils Füßen lagert der Sand. Kategorisiert nach der Korngröße, leuchtet er in verschiedenen Farben.



Aus luftiger Höhe sieht es aus, als blicke man auf die Auslage eines orientalischen Gewürzmarkts. Safran, Paprika, Curry. Doch nicht nur mit der Dicke der Körner, auch mit der Herkunft des Sandes hat das zu tun. „Badischer ist grau, das ist Oberrheinsand“, erklärt Uhlenbrauck. Thüringer Körner hingegen sind eher gelblich. Der eigentliche Protagonist ist beim Ausblick aus dem Kran-Cockpit aber nicht der Sand, sondern die Stadt, die vom Abendrot in ein warmes Licht getaucht wird. Die Fassaden der Wolkenkratzer glitzern. Jetzt, wo es dunkel wird, kehrt auch auf dem Gelände von Blasius Schuster langsam Ruhe ein. Doch lange werden die Räder der Laster und die Motoren der Maschinen nicht stillstehen. Im Morgengrauen geht der Kreislauf von Neuem los, die Mitarbeiter gehen ans Werk und Platzmeister Härtel wird wohl wieder der Erste sein. 

SIE PACKEN AN

Hinter dem Erfolg von Blasius Schuster stehen die Menschen, die für das Unternehmen arbeiten

Lkw-Fahrer Andreas Biebricher (links oben) war früher einmal Fahrlehrer, Abdulkadir-Ahmed Ali (Mitte) sortiert das Störmaterial aus

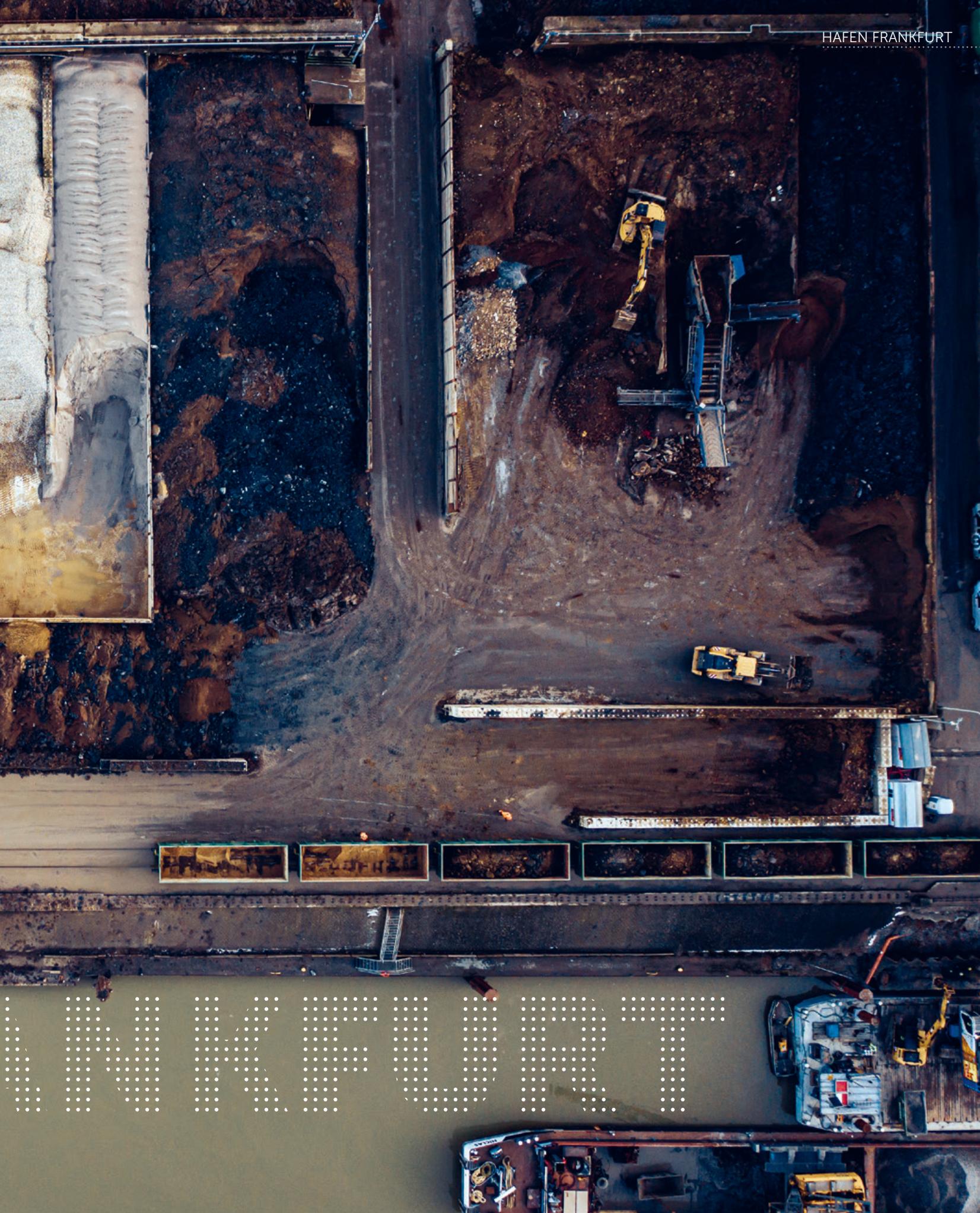
Udo Baur (rechts) liebt seinen Job als Radladerfahrer. Sie alle sind unter den wachsamen Augen von Platzmeister Martin Härtel (links unten) tätig

BLICK VON OBEN

Die Sandboxen am Mainkanal sehen beeindruckend aus (nächste Doppelseite)







Ziemlich viel Schotter



Der Weg des Schotters führt oft durch die Anlagen von Blasius Schuster. Das Unternehmen bereitet den abgenutzten **GLEISSCHOTTER** der Deutschen Bahn auf – und schafft damit **WERTVOLLES BAUMATERIAL** für Straßen und Gebäude. Wir haben uns das mal genauer angesehen

Text: Imke Rosebrock · Fotos: Jan Reiff, Dimitri Dell, Spitzke SE

VORHER, NACHHER

Neuer Gleisschotter (l.) nutzt sich mit der Zeit ab (Mitte). Blasius Schuster macht daraus wertvolle Baustoffgemische (r.)









AUS ALT MACH NEU

Blick in die große Halle am Frankfurter Osthafen mit der Prallmühle zwischen den Schotterbergen: eine echte Sisyphos-Arbeit (vorherige Doppelseite)

Schrauben, Muttern, Stifte: Diverse Metallrückstände finden sich im Altschotter und werden für die weitere Verwertung gesammelt (o.r.) und noch vor Ort recycelt

Mit dem Radlader mischt ein Mitarbeiter den rezyklierten Split mit Brechsand - Verwendung findet das Material später als Frostschuttschicht im Unterbau von Straßen, Wegen, Plätzen oder Gebäuden





Fast im Minutentakt rollen heute in Frankfurt die Lastwagen der blauen Flotte von Blasius Schuster auf die Fahrzeugwaage im Hof. Ladung anmelden, weiter zum Abkippen in die große Halle. Auch hier geht's zackig zu – routiniert und ziemlich flott nehmen tonnenschwere Radlader das neue Material in Empfang, ihre Fahrer steuern sicher zwischen den an- und abfahrenden Lastern, Stahlpfosten, Mulden und meterhohen Schotterhaufen umher. „Alles sauber strukturiert“, sagt Dr. Gerd-Dieter Uhlenbrauck, Betriebsleiter der Blasius Schuster KG. „Ich bin froh, dass unsere Leute echte Profis sind. Schnell, aber immer extrem umsichtig dabei – das ist uns ganz wichtig.“

Was hier in der Recyclinganlage so umtriebiger verarbeitet wird: alter Gleisschotter. Graubraune Basaltbrocken, die auf unzähligen Eisenbahnstrecken ihren Dienst getan haben. Das unscheinbare Gestein spielt eine wichtige, sicherheitsrelevante Rolle

im Bahnbetrieb. Im neuen Zustand ist der Schotter scharfkantig, so liegt das Material nicht zu dicht, sondern verzahnt sich zu einer stabilen Unterlage für Gleise, auch in Frostzeiten. Der Schotter nimmt die Last der darüberdonnernden Züge auf und verteilt sie an den Untergrund, Niederschläge können abfließen. Doch nichts hält ewig, das gilt auch für das vulkanische Gestein: „Jede Überfahrt schlägt auf das Material, die Kanten schleifen sich ab, und irgendwann wäre der Schotter rund wie Kiesel“, erklärt Uhlenbrauck. „Dabei verdichtet sich die Schotter-schicht und verliert ihre ausgleichende Funktion.“ Wenn das passiert, ist es Zeit, den Gleisschotter auszutauschen. Hier im Osthafen wird das Material so aufbereitet, dass es gemäß Kreislaufwirtschaftsgesetz neue Einsatzorte findet.

SIEBEN, BRECHEN, NOCH MAL SIEBEN

In der Halle warten riesige Haufen auf ihre Weiterverarbeitung. Zwischen den Steinen finden sich auch

Fremdstoffe. Äste, Metallteile und vieles andere. „Alter Gleisschotter gilt als Abfall“, sagt der studierte Chemiker, der seit Jahren in der Abfallwirtschaft tätig ist. „Bevor er von der Baustelle zu uns kommt, gehen Proben ins Labor: Wenn die Belastungen zu groß sind, gilt der Schotter als gefährlicher Abfall, wird getrennt gelagert und gesondert behandelt.“ Ziel ist dabei, dass sich das feine Haftkorn löst.

AB IN DEN BRECHER

Ein großer Bagger, der mitten auf einem der großen Haufen thront, schaufelt unermüdlich Schotter in die sogenannte Prallmühle, die das Gestein bricht und siebt. Die meterlange Maschinenstraße aus Steinbrechern, Sieben und Laufbändern rumpelt und vibriert, der Krach ist immens. Nebelmaschinen befeuchten die Luft, um den feinen Staub aus der Luft niederzuschlagen. Im Sommer, wenn das Material trocken zu Blasius Schuster kommt, und die Anhaftungen gering sind, gehen bis zu 1500 Tonnen durch die Anlage. Pro Tag. Im Winter ist es auch mal nur die Hälfte.

WERTVOLLE SEKUNDÄRROHSTOFFE

Pro Jahr verarbeitet die Blasius-Schuster-Mannschaft in Frankfurt bis zu 120000 Tonnen. Durch Siebe wird das gebrochene Gestein in verschiedene Größenklassen sortiert: Die 5-32er-Körnung zwischen fünf und 32 Millimetern geht als recycelter Rohstoff an Asphaltwerke, die so aus alten Gleisbetten Straßen modernisieren. Im Garten- und Landschaftsbau sowie der Bauwirtschaft kommt zudem 0-32er-Körnung als Frostschuttschicht unter Pflasterungen und Fundamenten zum Einsatz. Auch Edelsplitle und Split-Sand-Mischungen sind gefragte Baustoffe, die sich aus altem Schotter herstellen lassen. „Bis zu 95 Prozent des alten Materials lassen sich zu diesen sogenannten Sekundärbaustoffen aufbereiten“, erklärt Uhlenbrauck. Das

schont Ressourcen, schließlich wächst Basalt nicht einfach so in der Natur nach. Und was neue Verwendung findet, landet nicht auf der Deponie.

NACHSCHUB KOMMT VON DER G+S

Von den Bahnbaustellen aus der Region kommt steter Nachschub des aufzubereitenden Materials – darum kümmert sich die G+S Entsorgung GmbH aus

„Unsere Leute sind
ECHTE PROFIS,
schnell, aber extrem
umsichtig. Das ist
uns besonders hier **IN
DER HALLE** wichtig“

Dr. Gerd-Dieter Uhlenbrauck

Stuttgart, die im Auftrag von Trassenbetreibern die Recyclinglogistik des alten Schotters koordiniert. Wann immer an den Eisenbahnstrecken in der Umgebung das Gleisbett erneuert wird und unbrauchbarer Schotter anfällt, landet das wertvolle Gut – je nach Lage der Bahnbaustelle – per Lastwagen oder direkt über den trimodal ausgebauten Osthafen-Standort per Zug bei Gerd-Dieter Uhlenbrauck und seinen Leuten. Dann wird wieder in Windeseile geschaufelt, geschoben, geschichtet.

ÜBERRASCHENDE FUNDE

So manche Überraschung hat das Recyclingteam schon geborgen: „Gefährliche Gegenstände sind zum Glück kein großes Thema für uns, aber was immer mal wieder im Altschotter auftaucht, sind Handys und EC-Karten – warum auch immer“, sagt Uhlenbrauck und lacht. „Das liefern wir dann bei der Polizei ab.“

MIT ÜBERBLICK UND SCHWEREM GERÄT

Den Recyclingprozess im Blick: Dr. Gerd-Dieter Uhlenbrauck, Standortleiter und Prokurist bei Blasius Schuster, ist seit vielen Jahren in der Abfallwirtschaft tätig (l.)

Das Gleis wird in einem Rutsch ausgebaut, alter Schotter raus, neuer wieder rein. Soweit es geht, wird schon auf den Spezialzügen ein Teil des Materials aufbereitet und direkt wieder verbaut (u.)





Ganz genau im Takt

Damit obenauf Züge und Straßenbahnen sicher auf Touren und zügig ans Ziel kommen, muss untenrum alles stimmen. Daher fallen bei der Instandhaltung von Eisenbahntrassen jedes Jahr **MILLIONEN TONNEN ALTEN GLEISSCHOTTERS** an – den es fachgerecht aufzubereiten gilt. Die Experten der **G+S GMBH** aus Stuttgart koordinieren die komplexe Entsorgungslogistik

Text: Imke Rosebrock · Foto: Jan Reiff





Wenn Marc Rosenberger in seinem Stuttgarter Büro am Telefon sitzt, geht's meist um ordentlich Schotter. Denn als technischer Geschäftsführer der G+S Entsorgung GmbH kümmert er sich darum, dass an Eisenbahnbaustellen die Entsorgungslogistik für unbrauchbar gewordenen Gleisschotter rund läuft. Und das Material der sachgerechten, gesetzlich vorgeschriebenen Aufbereitung zugeführt wird.

„Wir bilden die Schnittstelle zwischen der für die Instandhaltung verantwortlichen DB Netz AG und den Recyclingkapazitäten unserer Nachunternehmer“, erklärt Rosenberger. Derzeit arbeitet die Dienstleistungsgesellschaft G+S, an der auch Blasius Schuster beteiligt ist, mit Partnerbetrieben aus der gesamten Bundesrepublik zusammen. Wer von ihnen hat welche Kapazitäten? Am Tag, im Jahr? Wie sieht die technische Ausstattung an den Standorten aus? Rosenberger hat all dies im Blick.

Die Aufbereitung alten Gleisschotters ist eine komplexe Logistikleistung, die von Dienstleistungsunternehmen wie der G+S im Auftrag des Streckenbetreibers koordiniert wird. An dessen 33 500 Kilometer langen Trassenetz stehen regelmäßig Streckensanierungen an, oft kleinere Abschnitte, aber auch Großvorhaben, wie etwa die Erneuerung von Hochgeschwindigkeitsverbindungen quer durch die Republik. So erneuerte die Deutsche Bahn allein im vergangenen Jahr 2,6 Millionen Tonnen Schotter. „Insgesamt sind es bestimmt 250 bis 300 Baustellen, mit denen wir es jährlich zu tun haben“, sagt Marc Rosenberger.

AUSTAUSCH IN EINEM ZUG

Die Schotterschicht übernimmt eine wichtige Funktion im Gleisbett, sie ist flexibel und leitet physikalische Belastungen gleichmäßig weiter. Über die Jah-



re aber nutzt sich das Gestein ab, die Schicht verliert ihre Wirksamkeit und muss ausgetauscht werden. Diesen Job übernehmen unter anderem Bettungsreinigungsmaschinen: Arbeitszüge, manchmal mehr als 100 Meter lang, die sich Stück für Stück auf der Strecke vorarbeiten. Mit Spezialvorrichtungen werden die Gleise angehoben, der alte Schotter wird entfernt, auf dem Zug gesiebt und geprüft. Steine, die der Norm entsprechen, kommen zusammen mit Neuschotter direkt zurück auf die Trasse. Steine, die nicht mehr der Norm entsprechen, fallen buchstäblich durchs Raster und sind nicht mehr tauglich für eine Wiedereinbringung. Das Material nur irgendwo zu deponieren, ist natürlich keine Option – stattdessen wird es von Spezialisten wie Blasius Schuster gemäß Kreislaufwirtschaftsgesetz recycelt, um beispielsweise im Straßenbau zum Einsatz zu kommen.

Die G+S organisiert jedes Jahr die Wiederaufbereitung von bis zu einer Million Tonnen alten Materials und ist damit bundesweit führend in der Branche.

EXAKTE PLANUNG UND UNERWARTETES

„Wir bekommen den Abruf durch unseren Auftraggeber oft Monate vorher, bisweilen aber auch sehr kurzfristig“, sagt Rosenberger. Denn auch wenn die Instandhaltungsmaßnahmen von Bahngleisen in der Regel lange im Voraus geplant würden, könne natürlich auch immer etwas dazwischenkommen – plötzlicher Frost zum Beispiel. In solchen Fällen greifen Marc Rosenberger und sein Kollege Ralf Braun, der den kaufmännischen Part der aufwendigen Abstimmungsleistung managt, auch mal direkt zum Telefon und setzen alles in Bewegung, damit jede Tonne Schotter pünktlich abgeholt, verladen und verwertet wird. 

EIN ORGANISIERTES TEAM

G+S Geschäftsführer Marc Rosenberger (unten) regelt den technischen Part der Recyclinglogistik, sein Kollege Ralf Braun (oben) verantwortet die kaufmännische Abwicklung der Projekte



Zwei wie Pech und Schwefel

Ob Fügung, Zufall oder Glück: Es gibt Dinge im Leben, die **PASSEN EINFACH PERFEKT ZUSAMMEN**. Wie bei Guido Tilg und Marc Bally. Das Dream-Team vom Niederrhein ist seit ein paar Monaten Teil der Schuster-Familie und will den Reststoffmarkt im **NORDWESTEN** Deutschlands ordentlich rocken

Text: **Karen Heckers** · Foto: **Dimitri Dell**



DUISBURGS DUO

Früher jagte Schimanski hier Verbrecher, heute fahnden Guido Tilg (hinten) und Marc Bally nach „Bodenschätzen“



KOMPETENZ HOCH ZWEI

Guido Tilg (oben, links im Bild) hat Bergbau studiert, Marc Bally Entsorgungstechnik. Bevor sie 2020 die Schuster Nordwest GmbH gründeten, haben sie über 25 Jahre bei namhaften Entsorgungs- und Recyclingunternehmen im Ruhrgebiet gearbeitet

Sie sind die Neuen. Aber schon alte Hasen im Entsorgungsgeschäft. Guido Tilg und Marc Bally sind die Köpfe von Schuster Nordwest, dem 2020 gegründeten Unternehmen unter dem Dach von Blasius Schuster. Wer die beiden einmal erlebt hat, stellt fest: Die Geschichte von Topf und Deckel ist kein Märchen.

Die erste Begegnung verlief allerdings ein bisschen seltsam, erinnert sich Marc Bally: „Ich hatte gerade meinen Posten bei einem Entsorgungsdienstleister hier in der Nähe angetreten, da schneite Guido Tilg in unser Büro, legte mir ein Handy mit den Worten auf den Tisch: ‚Machen Sie sich mal schnell damit vertraut‘ und beorderte mich für den nächsten Tag auf eine Baustelle.“ Einspruch – zwecklos, denn Guido Tilg war der Vorgesetzte von Marc Bally. Gut 25 Jahre ist das jetzt schon her, aber sie können sich noch immer über ihr erstes Zusammentreffen amüsieren.

GANZ SCHÖN SPORTLICH

Die beiden verbindet viel: Guido Tilg wollte nach dem Abitur Sport und Mathematik studieren, eine Knieverletzung machte dem Niederrheiner allerdings einen Strich durch die Rechnung. Er absolvierte eine Lehre als Bergmechaniker in der Schachtanlage Duisburg-Walsum und studierte anschließend Bergbau statt Mathe. Mit einem erfolgreichen Abschluss kehrte er aus Aachen in die Heimat zurück und arbeitete bei verschiedenen Entsorgungs- und Recyclingunternehmen im Ruhrgebiet. Auch Marc Bally ist Sportler: Er bestritt in seiner Jugend sehr erfolgreich Triathlon-Wettbewerbe. Als er seinen Eltern erklärte, eine Karriere als Sportprofi einschlagen zu wollen, waren die wenig begeistert. Der Junge sollte was Ordentliches in der Tasche haben. Also begann er nach dem Abitur eine Lehre als Chemielaborant, denn Chemie hatte ihn schon als Kind fasziniert. Doch ein anschließendes, zeitintensives Studium kam für den jungen Mann aus Castrop nicht infrage. Er belegte an der FH Gelsenkirchen das Fach Entsorgungstechnik, um anschließend ebenfalls bei unterschiedlichen Entsorgungs- und Recyclingunternehmen im Ruhrgebiet zu arbeiten.

NETZWERK TRIFFT SPASS

Der Markt dort ist heiß umkämpft und überschaubar. Kein Wunder also, dass Marc Bally und Guido

Tilg auch in denselben Firmen arbeiteten. Aus der anfänglichen Kollegialität wurde Freundschaft. „2011 lernten wir Paul Schuster persönlich kennen, das Unternehmen selbst war uns ja schon ein Begriff. Als er 2020 mit der Idee auf uns zukam, Blasius Schuster neu aufzustellen und in Richtung Nordwesten zu expandieren, war für uns sofort klar, dass wir das miteinander aufziehen werden“, erzählen sie. Für beide Seiten ein Gewinn. Blasius Schuster profitiert von dem fundierten Fachwissen, dem bestens aufgestellten Netzwerk und der Reputation der Profis. Und Marc Bally und Guido Tilg können als gleichberechtigte Geschäftsführer mit der neuen Firma durchstarten. „Unsere Stärke ist, dass wir immer im Sinne der Kunden und ganzheitlich denken“, erklärt Guido Tilg. „Da wir jeden – ob Sachverständige, Baufirmen oder Spediteure – auf dem Markt kennen, wissen wir auch, wie wir am besten agieren können. Das macht uns auch unglaublich effektiv“, ergänzt Marc Bally.

„WIR KENNEN FAST JEDEN auf dem Markt. Das macht uns auch so **EFFEKTIV**“

Marc Bally

SCHWEIGEN IST GOLD?

„Ein Beispiel: Ein Kunde hat eine bestimmte Baumaßnahme, die wir vorbereiten können. Wir wissen nicht nur, was der Kunde genau braucht, um möglichst schnell mit dem eigentlichen Bauvorhaben zu starten. Wir haben beispielsweise auch im Hinterkopf, wo eventuell anfallendes Material zur Verfüllung gebraucht werden kann. Oder wie belastetes Material entsorgt werden kann. Ein paar Anrufe und die Sache ist erledigt“, grinst Guido Tilg. „Es ist ein bisschen wie an der Börse.“ Wie sie sich mit Schuster Nordwest etablieren wollen, darüber sprechen die Entsorgungsprofis nicht. Aus gutem Grund: „Wir haben im Ruhrgebiet eine hohe Wettbewerbsdichte und halten uns, was Ideen und mögliche Kooperationen betrifft, doch lieber noch bedeckt.“ Schweigen ist eben doch Gold... 

WILL

WORK

WITH







Expansion mainaufwärts

Seit einem Jahr ist Blasius Schuster am Main in Aschaffenburg aktiv. „Wir sind jetzt noch näher am Kunden dran“, sagt Betriebsleiterin Martina Adolph. Gern schildert sie außerdem, welche Vorteile der Bayernhafen für die **KREISLAUFWIRTSCHAFT** bietet und mit welcher Strategie das Unternehmen hier eine erfolgreiche Zukunft gestaltet

Text: Patrick Czelinski · Foto: Michael Bode



Seit 2020 ist Blasius Schuster auch in Bayern ansässig. Im Hafen von Aschaffenburg bewirtschaftet das Tochterunternehmen Blasius Schuster Bayern zwei Flächen nach demselben Prinzip wie in Frankfurt: Bauabfälle und Böden werden angeliefert, analysiert, aufgearbeitet und weitertransportiert. Der Schritt mainaufwärts sei wichtig gewesen, erklärt Betriebsleiterin Martina Adolph. Denn: „Wir sind näher an die bayerischen Kunden herangerückt.“

STANDORT „AUF DER GRÜNEN WIESE“

„Das Tolle an unserem Gelände ist, dass wir hier einen neuen Standort sprichwörtlich auf der grünen Wiese entstehen lassen“, so Adolph weiter. Dies eröffne viele neue Möglichkeiten, da man nicht an alte, bestehende Strukturen gebunden sei. Langfristig verfolgt Blasius Schuster Bayern das Ziel, pro Jahr eine deutlich sechsstellige Zahl mineralischer Bauabfälle anzunehmen und in der Anlage an der Hafenanstraße aufzuarbeiten. Dass Aschaffenburg als neuer Standort unweit des Hauptumschlagplatzes Frank-

furt liegt, mache es möglich, Synergien ideal zu nutzen. Durch die Verschiebung des Betätigungsfeldes nach Osten werde zusätzlich ein neues Ballungsgebiet erschlossen. Das Motto lautet: organisches Wachstum – also das Vordringen in einen neuen Markt mit bekannten Produkten, bewährter Strategie und etablierten Dienstleistungen.

Am Mainhafen in Aschaffenburg verfolgt Blasius Schuster die Strategie, Güter weg von der Straße zu bekommen und intensiver Bahn und Binnenschifffahrt zu nutzen. Hierfür eignet sich der Bayernhafen ideal, weil er eine effiziente Logistik ermöglicht und unnötige Leerfahrten vermieden werden. So macht zum Beispiel seit 2020 regelmäßig ein Zug halt, der große Mengen Sand aus Tagebauen in Thüringen und Sachsen-Anhalt an den Main bringt. In der Gegenrichtung nimmt er aufbereiteten Boden mit zurück, wo dieser zur Rekultivierung eingesetzt wird – ganz nach der für Blasius Schuster bekannten Prämisse: Kreisläufe schließen! 

SIE GIBT DEN TON AN

Seit Februar 2021 ist Martina Adolph Betriebsleiterin bei Blasius Schuster Bayern. Sie behält den Überblick über die Geschäftstätigkeit in Aschaffenburg, organisiert Betriebsabläufe und Verwaltung. Wie auch in Frankfurt wird am Bayernhafen trimodal gearbeitet, also zu Wasser, auf Straßen und Schienen

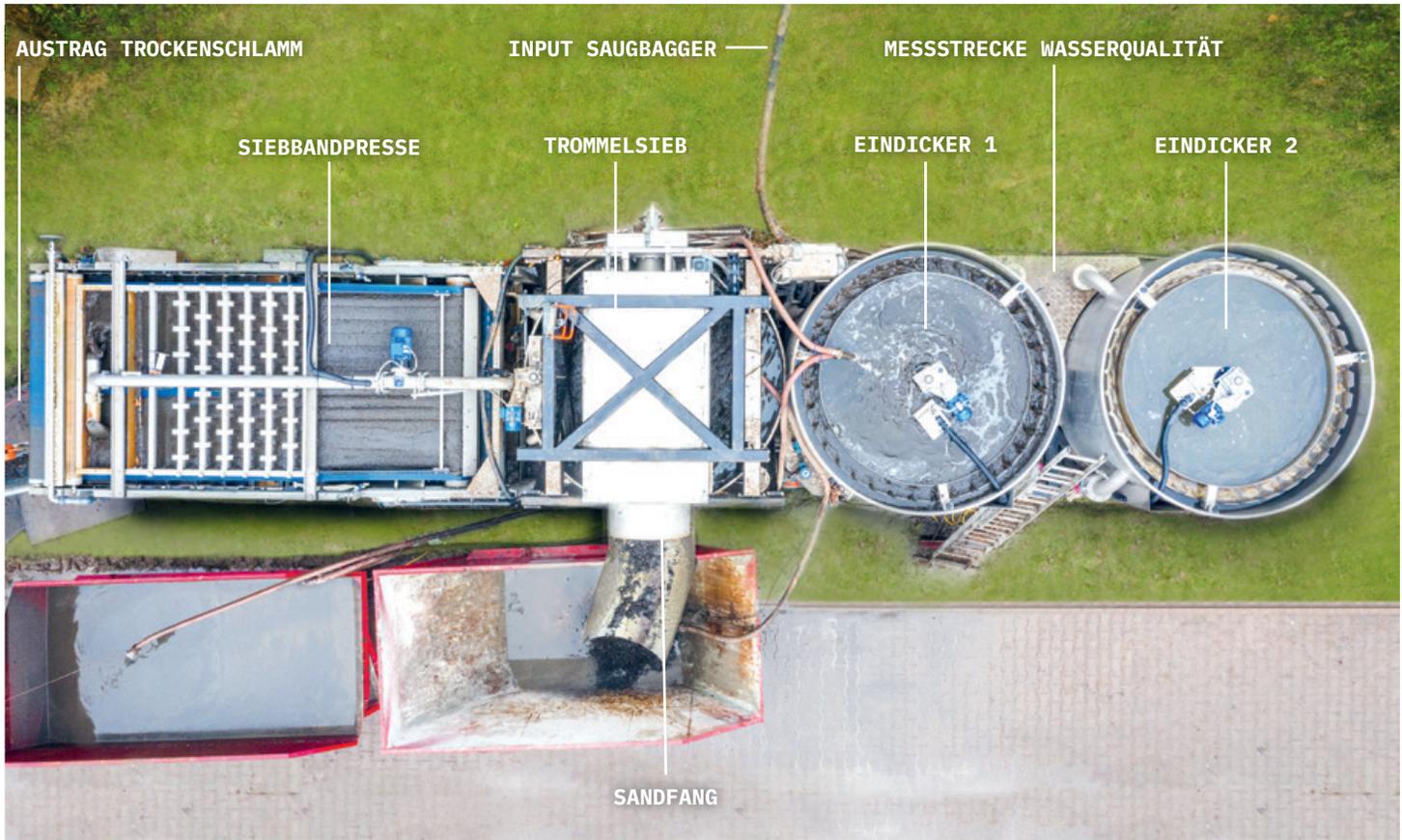


Der Schlamm- Schluckler

Text: Thomas Glanzmann · Fotos: Dennis Möbus Fotografie

Das Start-up AMODES BIETET EINE SMARTE LÖSUNG für eine echte Drecksarbeit. Das neue Joint Venture der Blasius Schuster KG und der Sülzle Gruppe ist als Spezialist für die **ENTSCHLÄMMUNG VON TEICHEN**, Flüssen, Hafenbecken und Industriegewässern einzigartig in Europa. Kein Wunder also, dass das Interesse an der kompakten Anlagentechnik riesig ist...





ADVANCED MOBILE DESLUDGING

Die innovative Anlagentechnik der mobilen Entschlammungsanlage von Amodes (oben) stammt von Sülzle Klein – einem Unternehmen der Sülzle Gruppe. Auf der Fachmesse Wasser Berlin International im Jahr 2017 feierte sie mit ihrem geringen Platzbedarf von weniger als 250 Quadratmetern und niedrigen Betriebskosten eine tolle Premiere. Die neue Anlagengeneration macht das System nun noch effizienter

Kreislaufwirtschaft ist das Kerngeschäft von Blasius Schuster. Das Unternehmen gehört zu den größten Entsorgern und Transporteuren mineralischer Böden in Europa – und das künftig auch, wenn der Boden unter Wasser liegt. Um dessen Entnahme kümmert sich Amodes – und das steht für Advanced Mobile Desludging. Dieses Start-Up ist ein Joint Venture mit der Sülzle Gruppe und tätig als Dienstleister für die mobile Entschlammung. „Was Größe und Art der Gewässer betrifft, die wir entschlammern, sind uns keine Grenzen gesetzt“, sagt Amodes-Geschäftsführer Daniel Imhäuser. Im Team mit Alisa Waider und drei Kollegen für die Technik platziert er Amodes seit Frühjahr 2020 auf dem Markt.

INNOVATIVE ANLAGE

„Es gibt drei Möglichkeiten, wie wir den Schlamm vorn aufnehmen“, sagt Bauleiter Mario Graupe und bezieht sich damit auf das Amphibienfahrzeug, das größere Saugboot für größere Gewässer und den manchmal benötigten Tauchsauger. „Entscheidend ist aber, was am anderen Ende steht.“ Die innovative, in Europa einzigartige Technik steckt nämlich in der Anlage an Land. Die Schlamm aufbereitungsanlage misst gerade mal

12,5 Meter in der Länge und 2,5 Meter in der Breite. Ihr Kunststück: Sie verarbeitet das schlammhaltige Wasser mit seinen etwa 3 bis 15 Prozent Feststoffanteil, das von dem mobilen Gerät angesaugt und durch schwimmend verlegte Leitungen transportiert wird. Der Schlammanteil wird so verdichtet, dass er bei hohem mineralischen Anteil einen Feststoffgehalt von 65 Prozent oder von bis zu 30 Prozent bei gewöhnlichem Faulschlamm aufweist. Der Rest ist einfach klares Wasser. Dieses wird je nach Gegebenheit weiter aufbereitet oder direkt in das jeweilige Gewässer zurückgeleitet.

Das Verfahren davor teilt sich in zwei Phasen: erstens die Schlammseparation und -konditionierung und zweitens die Schlamm entwässerung im engeren Sinn. In der ersten Phase werden drei Fraktionen von der Flüssigkeit separiert – zunächst Kieselsteine, Wurzeln und alle Stoffe, die größer sind als 2,5 Millimeter. Dann werden die Fraktion aus Sand und schließlich mithilfe von Flockungshilfsmitteln die Fraktion aus Schlamm gezogen. Der Schlammanteil setzt sich am Boden der zwei konusförmigen Tanks ab und kommt weiter auf die Siebbandpresse. Die Walzen zwischen den Bändern pressen die Flüssigkeit aus ihm.



Das Ergebnis ist stückiger Trockenschlamm. „Der Vorteil an diesem Trockenschlamm ist folgender“, sagt Geschäftsführer Daniel Imhäuser: „Er ist sofort transportfähig.“ Das spart Zeit und Geld. „Er muss nicht wie früher erst gebaggert, ausgelegt und auf diese Weise getrocknet werden und der Auftraggeber zahlt auch keinen aufwendigen Flüssigtransport mehr.“ Zum weiteren Ablauf sagt er: „Wo wir von Blasius Schuster mit unserer Expertise anschließen können, tun wir das. Wo es nicht möglich ist, heißt die nächste Station Biogasanlage – thermische Verwertung. Aus der Asche wird Phosphor gewonnen. Ebenfalls ein Beitrag zur Kreislaufwirtschaft.“

Bei den Projekten ist je ein Bauleiter vor Ort und ein Mitarbeiter auf dem Absauggerät. Eine Anlage schafft pro Tag 50 Tonnen Trockenschlamm – bei guten Bedingungen auch etwas mehr – und ein Volumen von 120 Kubikmetern pro Stunde. Auftraggeber sind sowohl Kommunen und Klärwerke als auch private Unternehmen. Neben Gewässern sind auch Baustellen ein Einsatzgebiet: „Auf einer Großbaustelle haben wir Zementschlämme entwässert“, sagt Imhäuser. „Das Schönste bei jedem Projekt ist: Wir innovieren jeden Tag weiter.“



KOMPAKT UND SCHNELL

Wie hier in Kelkheim (oben links) und Aschaffenburg (oben rechts) verarbeitet die Anlage kompakt, was der amphibische Saugbagger (vorherige Doppelseite) zu Tage fördert. Hinten raus kommt: Trockenschlamm. Amodes-Mitarbeiterin Alisa Waider schaut genau hin



EIN GUTER PLAN?

Daniel Imhäuser (l.)
und Ralph Lang auf
dem künftigen Be-
triebsgelände der
Rohstoff Pool GmbH

Urban Mining für die Umwelt

Der Schutt von heute ist das Baumaterial von morgen. So die Vision von Daniel Imhäuser und Ralph Lang. Mit der ROHSTOFF POOL GMBH werden sie Bauschutt und Bodenmaterial zu neuen Rohstoffen verarbeiten. Dieser RECYCLING-ANSATZ in Frankfurts Hafen setzt auf die Nähe zu fünf Betonwerken. Damit dürfte sich das neueste Umwelt-Engagement von Blasius Schuster und der Weimer-Gruppe auch finanziell auszahlen

Text: Barbara Garms · Foto: Michael Bode

Ortstermin an der Dieselstraße im Frankfurter Hafen. Hier wird die hochmoderne Aufbereitungsanlage, das Herzstück der Rohstoff Pool GmbH, entstehen. Die Lage ist denkbar günstig: In weniger als zwei Kilometern Entfernung liegen gleich fünf Betonwerke, die nach den Plänen der Geschäftsführer Daniel Imhäuser und Ralph Lang von hier in Zukunft mit mineralischen Rohstoffen versorgt werden.

URBAN MINING

Doch hier wird nicht nach Rohstoffen gegraben, sondern mineralischer Bauschutt und Bodenmaterial aus dem Rhein-Main-Gebiet in seine Einzelteile zerlegt und zwar so, dass daraus wieder wertvolle (Sekundär-) Rohstoffe werden. Material gibt es genügend. Jährlich fallen deutschlandweit alleine 60 Millionen Tonnen Bauschutt an – Tendenz steigend. Es ist vor allem der Umweltgedanke, der die beiden Männer umtreibt: „Wir wollen die Mineralik zurück in den Kreislauf bringen und zwar hier vor Ort im Rhein-Main-Gebiet. Stichwort Urban Mining“, erklärt Daniel Imhäuser, kaufmännischer Kopf der Rohstoff Pool GmbH. Viel zu oft noch bewegt Blasius Schuster die recycelten Rohstoffe über große Distanzen. „Mittelfristig ist es eine sehr

viel bessere Perspektive, den Bauschutt wieder in seine ursprünglichen Einzelteile zu zerlegen und als hochwertige Zuschlagstoffe wie Sand oder Kies zum Beispiel für die Betonherstellung vor Ort zu nutzen.“ Ralph Lang, auch Geschäftsführer dieses Bereichs in der Weimer Gruppe und damit bestens aufgestellt im Thema Baustoff-Recycling, ist der technische Kopf des Geschäftsführer-Duos. Er bearbeitet derzeit die Abstimmung mit den Genehmigungsbehörden: „Wie hoch dürfen die Silos sein? Welche Vorgaben müssen wir, neben denen des Bundesimmissionsschutzgesetz, zusätzlich erfüllen?“, so Lang. „Erst dann können wir die finalen Details bestimmen. Um den Lärm zu minimieren, wird es ein Gebäude geben. Darin eine Anlage, die technisch ihresgleichen sucht: Neben feinsten Siebtechnik und einer hochmodernen Waschanlage wird es auch eine automatische Farbseparation geben.“ Mehr will Lang noch nicht verraten. Eine zweistellige Millionen-summe nehmen die Geschäftsführer für das Projekt in die Hand. Geht es nach den beiden Visionären, sollen die Bauarbeiten im Sommer 2022 beginnen – ein Jahr später könnte sie in Betrieb gehen und Frankfurts Bedarf an mineralischen Rohstoffen einfach vor Ort decken.





Der übers Wasser geht

Text: Barbara Garms · Foto: Dimitri Dell

DER KAPITÄN

Roberto Spranzi ist Vorstand der Deutschen Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG. (DTG) und Präsidiumsmitglied im Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.

An der Zusammenarbeit mit Blasius Schuster schätzt er insbesondere den offenen Umgang auf Augenhöhe

Noch immer hätten zu wenige Logistiker die **VORTEILE DER BINNENSCHIFFFAHRT** auf dem Zettel, sagt **ROBERTO SPRANZI**, Vorstand der Deutschen Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt. Bei Blasius Schuster sei man mit dem Einsatz der **UMWELTFREUNDLICHEN RIESEN** dem Wettbewerb dagegen um Jahre voraus...

Von der Straße aufs Wasser: Der Anteil der Binnenschifffahrt am deutschen Gesamttransportaufkommen soll von aktuell sieben auf zwölf Prozent wachsen, hat die Bundesregierung mit ihrem neuen Masterplan Binnenschifffahrt festgelegt. Wie man das aber schaffen kann und welche Rolle trimodal denkende Dienstleister wie Blasius Schuster dabei spielen, erklärt DTG-Vorstand Roberto Spranzi im Interview mit Autorin Barbara Garms.

Herr Spranzi, bringen wir es doch gleich mal auf den Punkt: Welche Vorteile hat die Binnenschifffahrt gegenüber Bahn und Lkw?

Das Binnenschiff transportiert große Mengen fast geräuschlos, kostengünstig, mit geringen Personalressourcen und schont dabei Umwelt und Straßeninfrastruktur. Außerdem ist noch Platz auf den Wasserstraßen. Man kann ein Schiff mit 86 Metern Länge und gut 10 Metern Breite problemlos mit zwei Mann bewegen und transportiert dabei rund 1800 Tonnen Material. Das entspricht rund 70 Lastwagen – und das mit nur zwei Mann. Auch wenn es um Energieverbrauch oder Emissionen geht, ist die Binnenschifffahrt unschlagbar: Der Primärenergiebedarf beträgt bei einem Binnenschiff 1,3 Liter, bei der Eisenbahn 1,7 Liter und beim Lkw 4,1 Liter je 100 Tonnenkilometer.

DTG:

Über 100 selbstständige Binnenschiffverkehrsunternehmen sind hier organisiert. Die DTG akquiriert Aufträge und gibt sie an ihre Mitglieder weiter. Mit 15 Prozent der jährlich transportierten Gesamtmenge ist Blasius Schuster mittlerweile der größte Kunde. Hauptsitz ist Duisburg. Weitere Standorte befinden sich in Hamburg, Minden, Magdeburg, Berlin, Amsterdam und Antwerpen.

Wie kommt es, dass trotz der guten Argumente für Transporte mit dem Schiff auf unseren Flüssen und Kanälen noch immer so viel Platz ist?

In den Boom-Jahren 2005 bis 2008 wurden viele neue Großraumschiffe und Koppelverbände gebaut – stets in dem Glauben, die Bäume würden unendlich in den Himmel wachsen. Durch den Zusammenbruch von Lehman Brothers 2008 setzte eine Wirtschaftskrise ein, die zur Folge hatte, dass die Binnenschiffahrt mit erheblichen Überkapazitäten zu kämpfen hatte. Diese Überkapazitäten wurden trotz wachsender Wirtschaft nie ganz abgebaut.

Was muss passieren?

Wenn man es mit dem Klimaschutz und der Reduzierung von Kohlendioxid-Emissionen ernst meint, müssen Güter von der Straße auf das Binnenschiff und die Schiene verlagert werden. Das Binnenschiff hat pro transportierter Tonne die besten Werte. Groß- und Schwerguttransporte gehören immer auf die Wasserstraße – allein schon wegen der Schäden, die der Straßeninfrastruktur durch diese Transporte zugefügt werden.

Der Bund verspricht Investitionen für den Ausbau der Wasserstraßen. Was ist davon zu halten?

Die Maßnahmen, die mittelfristig in Angriff genommen werden sollen, stehen im Masterplan Binnenschiffahrt vom Mai 2019: Ausbau der Fahrrinnen, Abladeoptimierung, Erneuerung von Schleusen. Es geht hier aber mehr um Erhalt als um den Neubau oder die Ertüchtigung von Wasserstraßen. Leider!

Reicht das?

16 Verbände der Verkehrswirtschaft, darunter der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt (BTD), haben am 15. Februar 2021 vor einer eklatan-

ten Unterfinanzierung der Bundeswasserstraßen gewarnt und einen Acht-Punkte-Plan an Bundesverkehrsminister Scheuer gesandt. Die Kernaussage ist, dass die in den nächsten vier Jahren benötigten 4,6 Milliarden Euro zur Verfügung stehen müssen! Aber im Grunde bedeutet das: Wenn all die Maßnahmen, die die Bundesregierung verspricht, auch eingehalten werden, sind wir zufrieden.

In den vergangenen Jahren gab es lange Perioden mit Niedrigwasser. Wie reagiert die Branche? Gibt es da überhaupt Möglichkeiten für die Zukunft?

„WENN MAN ES MIT DEM KLIMASCHUTZ ERNST MEINT, MÜSSEN GÜTER VON DER STRASSE AUF DAS BINNENSCHIFF“

Roberto Spranzi

Die Binnenschiffahrt forscht, entwickelt und baut unter anderem neuartig geformte Schiffskörper, neue Antriebe mit Schrauben und Düsen, leichtere Materialien und alternative Treibstoffe. Das DST Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme in Duisburg ist hier stark involviert. Die Branche arbeitet daran, Schiffe noch umweltfreundlicher zu machen – etwa durch elektrische Antriebe. Stellen Sie sich mal einen Akku-Block in Form eines 20-Fuß-Containers vor: Den könnten Sie im Hafen einfach raus- und reinheben, an Land mit erneuerbarer Energie aufladen und derweil mit einem frischen Block weiterfahren. Das wird Teil der Zukunft.

Wenn es gelingt, mehr Verkehr auf die Wasserstraßen zu bringen: Gibt es ausreichend junge Menschen, die sich für den Beruf interessieren?

Der spannende und recht gut bezahlte Beruf des Binnenschiffers muss stärker in die Öffentlichkeit gebracht werden. Hieran arbeiten der BDB mit seinem Schulschiff Rhein und die Schifferbörse zu Duisburg-Ruhrort e.V.. Wenn es möglich ist, besuchen wir Schulen, stellen auf Messen aus oder sind in Videokonferenzen aktiv.

Wo sehen Sie die Binnenschifffahrt in den nächsten 30 Jahren? Was wird sich ändern?

Die Binnenschifffahrt wird sich in Bezug auf Umweltschutz mit neuen Antrieben und Konzepten sehr positiv entwickeln. Die Digitalisierung wird stärkeren Einzug in den Betrieb halten. Autonomes Fahren ist für uns keine Utopie. Das ist auch gut so, denn will die Binnenschifffahrt junge Menschen für sich interessieren, muss sie ein entsprechendes Angebot parat haben!

Werden Wasserwege in Zukunft möglicherweise auch in Städten wie Berlin oder Frankfurt verstärkt genutzt?

Das hoffe ich sehr! In Belgien und den Niederlanden werden bereits Paketlieferungen mit dem Binnenschiff durchgeführt. Spezielle Containerverkehre mit Kleinschiffen entlasten schon heute die Innenstädte. Vieles ist möglich, wenn man Logistik mal außerhalb des Gewohnten denkt. Mit Blasius Schuster ist das gelebte Praxis – aber es gibt immer noch viel zu viele Spediteure, die nicht trimodal denken, sondern regelrecht an der Straße kleben.

Deutschland arbeitet an dem Projekt Clean German Shipping 4.0 – kann man dieses Know-how später auch in den Rest der Welt verkaufen?

Ja, unbedingt! Gerade in Asien! Denken Sie mal an China oder Thailand. Dort ist die Binnenschifffahrt noch ein viel größeres Thema. Mit Ideen unseres intelligenten deutschen Ingenieurwesens könnten wir dort in Zukunft durchaus punkten. 



Tobias Engels, Roberto Spranzi und Wiete Lukkezen (von links) sind bei der DTG die Ansprechpartner für Blasius Schuster



Das weiße Gold im **Westerwald**

Die Grube Stemmer und Barbara nördlich von Montabaur ist nicht nur reich an hochwertigem Ton – sondern auch ein gigantischer **ABENTEUERSPIELPLATZ** und eine echte Jahrhundertaufgabe. Mindestens **ACHT MILLIONEN TONNEN TRACHYT** will Blasius Schuster hier in den nächsten Jahrzehnten fördern – denn ansonsten kann man die Bodenschätze des Westerwalds nicht ans Tageslicht bringen

Text: Ulf Tietge · Foto: Jan Reiff



So also sieht eine Jahrhundertaufgabe aus. Ein Lebenstraum. Ein wundervoller Abenteuerspielplatz für Erwachsene, die längst aus herkömmlichen Sandkisten herausgewachsen sind. The older the boys, the bigger their toys. Von hier oben am Rand der Grube Stemmer und Barbara im Westerwald sieht der gelbe Großmuldenkipper auf der Abbausohle des Tontagebaus wie Spielzeug aus. Mit 40 Tonnen auf drei Achsen schleppt sich der Volvo seine Rampe hoch. Ein kleiner gelber Stecknadelkopf in

einer Welt aus hellgrauem, ockergelbem und rostrotem Ton. Überlagert von einer dicken, grauen Felschicht – und wegen der sind wir heute hier.

DAS GRÖSSTE LOCH IM WESTERWALD

Die Grube Stemmer und Barbara wird einmal das größte Loch des Westerwalds. Auf einer Fläche von 18 Hektar wird der belgische Bergbau-Konzern Sibelco hier in den nächsten Jahrzehnten bis zu 100 Meter in die Tiefe gehen, um keramische Tone abzu-



bauen. Die Voraussetzungen dafür sind fantastisch, denn hier in Boden bei Montabaur ist die Tonschicht 100 Meter mächtig und von guter geologischer Qualität.

Das krümelige Gold des Westerwalds hat seinen Ursprung vor etwa 400 Millionen Jahren. Wo sich heute das Rheinische Schiefergebirge mit Westerwald, Taunus, Eifel und Hunsrück befindet, erstreckte sich im Erdaltertum das sogenannte Devonmeer. Flüsse transportierten Schlamm, Sand und Kies in die-

ses Meer, wo sich diese als Sedimente ablagerten. Später wurde aus dem Meeresboden Festland und die Tektonik der Erdplatten machte aus der weitläufigen Ebene ein Faltengebirge. Als vor 65 Millionen Jahren die Dinosaurier ausstarben, begannen diese Gesteinsschichten an der Oberfläche zu verwittern. Minerale wie Feldspat und Glimmer wandelten sich in Tonminerale um und sammelten sich in Becken und Mulden. Dass diese Lagerstätten heute genutzt werden können, ist wiederum den Vulkanen des

BERGBAU IN XXL

Die Grube Barbara bei Boden ist heute schon beeindruckend groß – kaum vorstellbar, wie groß das Loch erst in 80 Jahren sein wird, wenn die gesamte Wand im rechten Bildteil abgetragen ist





Rheinischen Schiefergebirges zu verdanken, die vor etwa 25 Millionen Jahren im ganz großen Stil Lava spuckten. Geschützt unter einer dicken Schicht erstarrten magmatischen Gesteins wie Basalt oder Trachyt war der Ton vor Erosion durch Wind und Wasser sicher.

2,8 TONNEN SPRENGSTOFF

Zurück ins 21. Jahrhundert. Die Dinosaurier sind lange Geschichte, aber der Trachyt liegt immer noch wie eine Decke aus Stein über dem wertvollen Ton. Und an dieser Stelle kommt 2020 Blasius Schuster ins Spiel. „Wir haben uns verpflichtet, jährlich bis zu 150 000 Tonnen Trachyt abzubauen und so den Ton für Sibelco freizulegen“, erklärt Paul Schuster mit blitzenden Augen. Denn all das hier: Das ist sein neues Lieblingsprojekt. Sein Baby.

Gestern erst wurde gesprengt. Ein Feld von 50 auf 50 Metern auf der oberen Abbausohle. Sechs Me-

„So eine Unternehmung braucht heute nicht nur **WASSER, STROM UND DIESEL** – sondern natürlich auch eine High-Speed-**DATENANBINDUNG**“

Paul Schuster

ter mächtig. Rund 15 000 Kubikmeter sind das und damit 40 000 Tonnen oder eben 1600 Sattelkipper-Ladungen. 2,8 Tonnen Eurodyn-Sprengstoff hat der Sprengmeister dafür in einigen Hundert Bohrlöchern versenkt und gezündet. „Nächstes Mal sollten die Bohrlöcher weniger Abstand zueinander haben“, sagt Paul Schuster. „Einige Brocken sind sonst zu groß für den Backenbrecher und wir müssen sie erst aufwendig mit Bagger und Hydraulikmeißel spalten.“ Während Paul Schuster mit Dr. Gerd-Dieter Uhlenbrauck, Joachim Müller und Timo Kuhl die Arbeit von Backenbrecher, Prallmühle und Förderbändern überprüft, nehmen die Ingenieure Harald Hippich und Johannes Kirchberg Gesteinsproben. Im Labor werden die grandometrischen Eigenschaften des Materials untersucht, es geht um mechanische Eigenschaften und die Eignung des Trachyts für Straßenbau und Betonherstellung. Denn auch wenn hier alle Steine einheitlich grau sind: Blasius Schuster nimmt es mit der Qualität seiner Produkte ganz genau und lässt zusätzlich zu den internen Stichproben auch das Hanauer Laboratorium für Baustoffprüfung den Westerwälder Trachyt unter die Lupe nehmen. Dass aus Trachyt früher Kirchen gebaut wurden und auch der Kölner Dom zu großen Teilen aus diesem Gestein besteht, das reicht den Prüfengeuren natürlich nicht.

DER DIGITAL GESTEUERTE TAGEBAU

Mit Steinsieben und Eimern ziehen die Ingenieure Proben. Ein Zentner Steine werden es am Ende sein:

ALLES IM FLUSS

Backenbrecher, Prallmühle und Siebmaschine arbeiten synchron im Takt mit dem Bagger für die Rohgesteinsförderung und der Kippmulde, mit der die Steine von der Sprengstelle zur Verarbeitung rumpeln

Beim Bewegen des Materials mit dem 25-Tonnen-Radlader helfen auch der Urenkel des Firmengründers Emil Schuster (kleines Bild, rechts) und Timo Kuhl





TAGEBAU IM WESTERWALD

Der in Boden gewonnene Trachyt wird regelmäßig im Labor untersucht, um seine grandometrischen Eigenschaften zu bestimmen. Dafür nehmen die Prüfspezialisten Proben (links)

Gruppenbild mit Bagger nach erfolgreicher Sprengung:
Dr. Gerd-Dieter Uhlenbrauck, Joachim Müller, Johannes Kirchberg, Harald Hippich, Paul Schuster und Bernd Wisser (von links)

mehr als genug. Emil Schuster ist da in ganz anderen Dimensionen unterwegs. Der Urenkel des Firmengründers ist mit einem Radlader gerade dabei, die nächste Ladung Frostschutzschicht auf einen der blauen Schuster-Sattelkipper zu laden. Geladen wird in kaum einer Minute. Kurz auf die Waage, vollautomatisch das Gewicht erfassen und schon geht es zur nächsten Baustelle. „Alles digital vernetzt“, sagt Paul Schuster. „So eine Baustelle braucht heute eben nicht mehr nur Diesel, Wasser und Strom, sondern auch eine High-Speed-Datenanbindung.“ Und es braucht Mut. Denn sich auf Jahrzehnte zu verpflichten, jedes Jahr zwischen 150 000 und 400 000 Tonnen Trachyt abzubauen und zu verwerten – die Cojones muss man erst mal haben. „Ist doch eine schöne Aufgabe!“, sagt Paul Schuster und lächelt

spitzbübisch. „Früher hätten wir uns das nicht getraut, aber inzwischen kriegen wir das gut hin.“ Tatsächlich greift auf der Steinsohle ein Rad ins andere: Um täglich 2000 Tonnen Gestein zu verarbeiten, wird direkt an der Wand ein Caterpillar-Hydraulikbagger mit 52 Tonnen Einsatzgewicht und 425 PS die Rohgesteinförderung übernehmen. Der Bagger belädt einen Fendt 930 mit 12-Kubikmeter-Mulde. Die Mulde ist genau so bemessen, dass der Backenbrecher am Ende der Laderampe seine Steine immer genau dann verarbeitet hat, wenn die nächste Ladung heranrumpelt.

Vom Backenbrecher geht es per Förderband in die Prallmühle, dann weiter in die Siebmaschine, die nach Fraktionen trennt. Um den Abtransport der entstehenden Materialien kümmern sich derweil die Radlader, die auch gleich das Beladen der Sattelkipper bewerkstelligen. Paul Schuster beobachtet diesen Prozess mit Freude und Genugtuung. „Kann man vielleicht noch ein bisschen optimieren, sieht aber schon ganz gut aus, oder?“



FERTIG ZUM ABFAHREN

Ein Berg aus SOB-Material: Dieser gebrochene Trachyt ist für den Straßenbau gedacht

RADLADER

Material verbringen, Sattelkipper beladen: Dafür dient in Boden dieser Radlader der 25-Tonnen-Klasse

PRALLMÜHLE

Diese Maschine macht aus handgroßen Steinen ein Kiessubstrat mit 0/32-er und 0/45-er Korngrößen

SIEBMASCHINE

Am Ende des Prozesses trennt die Siebmachine den Trachyt nach Korngrößen

Don't call it Steinbruch

Aus der Luft ist der PRODUKTIONSPROZESS für die Verwertung der Trachyt-Schicht über dem Tonflöz in der GRUBE BARBARA am besten zu erkennen

TONTAGEBAU

Wenige Meter neben den Maschinen von Blasius Schuster geht es steil hinab. Unter der 60 Meter mächtigen Felsschicht findet sich wertvoller Ton

DER BACKENBRECHER

Hier werden aus großen Brocken kleinere Steine - mundgerecht aufbereitet für die Prallmühle nebenan

KIPP AND GO

Ein Traktor bringt das Rohgestein per Kippmulde über eine Rampe zur Verarbeitung im Backenbrecher

EINER FÜR ALLES

Der 30-Tonnen-Bagger hat mehrere Aufgaben - mal hilft er beim Verladen des Materials, dann assistiert er bei der Rohgesteinförderung oder knackt dicke Brocken

SPRENGSTELLE

Etwa 200 Meter sind es von der Verarbeitungslinie bis zur Sprengstelle an der Felswand





D-WW-SG-144

SCANIA

Sauber fährt besser



Wer jedes Jahr mit seinen Trucks 240 Runden um die Erde dreht, hat eine große VERANTWORTUNG für den Planeten. IN LIMBURG ist man sich dessen bewusst und gibt auf neue Art Gas. Diesel ist hier schon lange nicht mehr konkurrenzlos...

Text: Ulf Tietge · Foto: Jan Reiff

Samstag ist Washtag. Wie im Akkord schrubben Dawid Styczen und Wolfgang Koller mit ihrer Mannschaft den Dreck von ein paar Tausend Kilometern und diversen Baustellen von den dunkelblauen Sattelkippern. 86 Fahrzeuge sind heute fürs Großreinemachen angekündigt und daher sind die Saubermänner von Limburg auch schon seit Freitagmittag im Einsatz.

Vor der Waschanlage reihen sich Sattel Schlepper aller großen Hersteller auf. Mercedes und MAN, Scania, Volvo und DAF. Verschiedene Modelle, verschiedene Baujahre aber vor allem zwei unterschiedliche Kraftstoff-Konzepte. Ein Teil der Flotte ist noch klassisch mit Diesel unterwegs – die neueren Fahrzeuge dagegen laufen mit flüssigem Erdgas. Neudeutsch: LNG. Gut zu erkennen ist das an den runden Tanks hinter der Fahrerkabine.

VERANTWORTUNG FÜR DIE UMWELT

Wer mit fast 90 Lastwagen jedes Jahr rund 10 Millionen Kilometer zurücklegt, hat eine besondere Verantwortung für die Umwelt. „Wir gucken da schon genau hin“, sagt Paul Schuster in seinem Büro, das mit kleinen Lkw-Modellen reich ausgestattet ist. „Und wir sind stets offen für neue Ideen.“ Vor gut zehn Jahren hatte der geschäftsführende Gesell-

schafter von Blasius Schuster seinen Fuhrpark daher komplett auf Rapsöl umgestellt, rückblickend sagt er: „Wenn der Staat sich nicht für die Besteuerung von Rapsöl entschieden hätte, wäre heute die halbe Welt so unterwegs.“

Wir alle wissen: So kam es nicht. Stattdessen diskutiert die Branche über Elektro-Antriebe, flüssiges Erdgas (LNG) oder Wasserstoff-Konzepte. „Das Problem mit den Akkus ist deren Gewicht“, sagt Paul Schuster. „Wenn deretwegen die halbe Nutzlast wegfällt, setzt sich das nicht durch.“ Bei Wasserstoff dagegen ist die Perspektive eine andere. „Sobald es das gibt, werden wir es ausprobieren. Denn wir sind gern einer der Innovationsführer in der Branche.“

Während unten Wolfgang Koller und seine Männer einen Lastwagen nach dem anderen mit Hochdruckreinigern abspritzen und dann durch die regenwassergespeiste Waschanlage fahren, holt Paul Schuster gedanklich den Taschenrechner hervor. „Bei flüssigem Erdgas oder LNG, wie es inzwischen heißt, sparen wir 10 bis 15 Prozent der Treibstoffkosten“, erklärt der Seniorchef. „Hinzu kommt die Mautbefreiung in den ersten beiden Jahren mit je 10 000 Euro. Vom Staat gibt's 15 000 Euro Subvention und so hat man die um knapp 30 000 Euro höheren Anschaffungskosten schnell wieder raus. Aber unter uns: Wichtiger ist der Umweltaspekt.“

KEINE ANGST VOR FAHRVERBOTEN

Die erdgasgetriebenen Sattelkipper haben einen großen Vorteil gegenüber herkömmlichen Dieselfahrzeugen: Sie stoßen deutlich weniger Emissionen aus. „Das ist gerade in Großstädten ein Riesenthema“, sagt Paul Schuster. „Da wollen wir natürlich so umweltfreundlich wie möglich unterwegs sein – und keine Angst vor Fahrverboten haben müssen. Unsere Kunden müssen sich darauf verlassen können, dass wir wirklich immer zur Stelle sind.“

Seit drei Jahren sind LNG-Trucks fester Bestandteil der Schuster-Flotte. 18 von 86 Fahrzeugen sind mit runden statt eckigen Tanks unterwegs und die ersten Fahrzeuge sind bei Kilometerständen um

„Gerade in Städten wollen wir **SO SAUBER WIE NUR MÖGLICH** unterwegs sein. LNG ist daher für uns ein Zukunftsthema“

Paul Schuster



WASCHTAG IN LIMBURG

Regenwasser aus der Zisterne unter dem Hof und ein biologisch abbaubares Reinigungsmittel: Umweltschutz spielt bei Schuster immer eine Rolle



400000. „Es scheint, als wären die LNG-Trucks wartungsärmer als die Diesel“, sagt Paul Schuster. „Bislang haben wir keinerlei Probleme und ich glaube auch nicht, dass es bis zum Leasingende bei 600000 Kilometern noch welche geben wird.“

1200 KILOMETER REICHWEITE

So schön sauber die LNG-Technologie auch ist: Für die Fahrer ist es eine Umgewöhnung. „Gerade beim Tanken merkt man den Unterschied“, sagt Verkehrsleiter Ulrich Sauerwald, der für die rund 100 Fahrer und ihre Fahrzeuge verantwortlich ist. Während man Diesel theoretisch auch in kurzen Hosen und ohne Handschuhe in den Tank litern kann, geht bei LNG ohne vollständige Schutzausrüstung nichts. Dicke Handschuhe, Visier vor dem Gesicht sowie bedeckte Arme und Beine: Bei minus 163 Grad ist

mit Gas nicht zu spaßen, erst recht nicht, wenn man 350 Kilo braucht. „Wenn es erst im Tank ist, ist eigentlich alles super“, sagt Ulrich Sauerwald. „Wir haben bis zu 1200 Kilometer Reichweite, Ansprechverhalten und Power sind genauso gut wie bei ’nem Diesel, aber es gibt natürlich immer wieder auch mal Kollegen, die neuer Technologie gegenüber eher zurückhaltend sind.“

Warum das so ist, dafür hat Sauerwald eine eigene Theorie. „Ich glaube, wir haben alle zu viele Explosionen im Kino gesehen“, sagt Sauerwald. „Das ist noch ein bisschen das Imageproblem vom Gas. Tatsächlich ist es nicht gefährlicher als Diesel – und dennoch: Umweltschutz muss man halt wollen. Da muss man sich auch mal von alten Verhaltensmustern befreien und braucht dann eben ein paar Minuten länger fürs Tanken.“



Foto: Volvo Trucks

Die Männer und Frauen am Steuer zu überzeugen, gehört zu Sauerwalds Job. „Früher war er Fahrlehrer, von daher dürfte das klappen, zudem hat man in Limburg ja auch schon einiges an Erfahrung gesammelt. „Die Flotte wird jedes Jahr modernisiert“, sagt Sauerwald. „Alle Fahrzeuge entsprechen der Euro-6-Norm und sind nicht nur sauber, sondern auch technisch tipptopp in Schuss. Der Chef achtet sogar darauf, von verschiedenen Herstellern zu kaufen, damit unsere Partnerwerkstätten in der Gegend mit Service und Wartung auch gut klarkommen.“

KILOMETER

Die LNG-Trucks brauchen 26 bis 28 Kilogramm Gas für 100 Kilometer, die dieselenden Kollegen sind mit 30 bis 32 Litern unterwegs. In der Praxis aber sind das nur grobe Richtwerte. Auf ebener Autobahn

schafft man die 100 Kilometer auch mal mit 27 Litern oder 24 Kilogramm und im Stop-and-Go in der Stadt oder auf schwierigen Baustellen kann der Verbrauch um bis zu 25 Prozent höher liegen.

„In der Dispo wird mit eingeplant, wo und wann wir LNG tanken müssen. Du musst halt wissen, welche Tankstellen das Gas temperiert haben, damit man nicht warten muss“, sagt Sauerwald und schnappt sich seine neongelbe Schuster-Jacke. Gemeinsam geht es raus zu den Sattelschleppern und zu einem Blick unter die Hauben der blauen Riesen. Der aber fällt weit weniger spektakulär aus, als man erwarten dürfte. Der Tank ist anders, die Tankanzeige im Cockpit des Fahrers ebenfalls und Profis erkennen auch ein paar ungewöhnliche Leitungen. Unterm Strich also sind es die inneren Werte, die den Unterschied machen. Wie so oft. ■■■■■■■■

DIE BLAUEN RIESEN

Zwar nicht mit Limburger Luft, aber dafür mit flüssigem Erdgas fahren immer mehr Sattelkipper von Blasius Schuster

Auf den ersten Blick sehen sich Gas- und Dieseltrucks zum Verwechseln ähnlich. Wirklich anders ist nur der Tankvorgang, bei dem bis zu 350 Kilogramm Gas bei minus 163 Grad gezapft werden

Stadt, Bahn, Fluss



Ob BODENAUSHUB, BAUSCHUTT ODER GLEISSCHOTTER - Blasius Schuster bewegt jedes Jahr MEHRERE MILLIONEN TONNEN AN MATERIAL. Die Zeiten endloser Lkw-Kolonnen sind allerdings längst vorbei: Bei der Logistik setzt das Unternehmen auf ÖKONOMISCH UND ÖKOLOGISCH SINNVOLLEN TRANSPORT

Text: Verena Vogt · Foto: Michael Bode, Dimitri Dell





Geschmeidig und leise gleitet Marie über den Main. Während die Skyline der Frankfurter City im Licht der Morgensonne erstrahlt, hinterlässt das schwer beladene Frachtschiff sanfte Wellen im ruhigen Fluss. Der gemächliche Riese hat eine Reise von rund 400 Kilometern vor sich – und wird fast einen ganzen Tag unterwegs sein, um seine Fracht sicher und sorgsam ans Ziel zu bringen.

LOGISTIKZENTRALE HAFEN

Marie ist eines von rund 250 Binnenschiffen, die Blasius Schuster jedes Jahr mit durchschnittlich 3000 Tonnen Material bepackt auf die Reise schickt. „Die Schiffe fahren von Hessen, Baden-Württemberg und Bayern aus für uns im Regelfall Richtung Rheinland-Pfalz, NRW oder Niederlande“, erklärt Daniel Imhäuser, Geschäftsführer der Blasius Schuster KG. Der Wasserweg hat zusammen mit Schiene und Straße eine zentrale Bedeutung für die



Logistik der Unternehmensgruppe. Denn moderner Transport ist trimodal - das heißt, Material wird nicht mehr nur über die Straße, sondern auch mit Bahn und Schiff befördert.

Vier der sieben Standorte von Blasius Schuster – drei in Frankfurt, einer in Aschaffenburg – dienen mittlerweile als multimodale Logistik-Hubs: Sie liegen in Häfen und verfügen über einen direkten Wasser- und Gleisanschluss. Das bedeutet: Die Logistikketten werden effizienter, da die Verkehrsträger optimal miteinander kombiniert werden können. Böden werden in der Regel per Lkw von der Baustelle zur Anlage gefahren, und von dort in kürzester Umschlagszeit je nach Bedarf per Schiff oder Bahn weitertransportiert.

„JEDES KILO AUSREIZEN“

In Sachen Transportvolumen steht ein Güterzug einem Schiff dabei kaum nach: Rund 2300 Tonnen

kann ein Zug im Schnitt laden – das entspricht fast 100 Lkw. Mehr als 7500 Güterwaggons verlassen pro Jahr die Verladestellen; einen Zug mit 33 Waggons hat Blasius Schuster sogar langfristig gemietet. Bei der Bahn setzt die Unternehmensgruppe auf paarige Verkehre: Der Zug nimmt nicht nur etwas mit, sondern bringt vom Zielort auch immer etwas zurück, damit keine Leerfahrten nötig sind. „Der Anspruch besteht natürlich, jedes Kilo in beiden Richtungen auszureizen, damit da der ökologische und kaufmännische Hebel auch funktioniert“, sagt Imhäuser. Und dieses Ziel verfolgt das Unternehmen mit großem Erfolg: „Ich wüsste nicht, wer in Deutschland mehr Erdaushub auf Schiff und Bahn befördert.“

Der Nutzen für die Umwelt liegt auf der Hand. Durch den Einsatz von Bahn und Schiff werden pro Jahr knapp 50 Millionen Lkw-Kilometer und die damit verbundenen CO₂-Emissionen eingespart – ein

VOM BAGGER ZUR ANLAGE

Die Logistikkette beginnt auf der Baustelle: Radlader und Bagger sammeln den Bodenaushub ein und schaufeln ihn zum Weitertransport auf den Lkw

Bestenfalls wird das Material nur wenige Kilometer weiter im trimodalen Logistik-Hub auf Schiffe und Züge verladen

substanzieller Beitrag zum Klimaschutz. Ein weiterer wichtiger Vorteil der trimodalen Logistik: Planungssicherheit für die Kunden. „Bei der Entsorgung über die Autobahn und über längere Strecken Straße ist die Störanfälligkeit natürlich enorm“, erklärt Imhäuser. „Wenn Sie dann eine milliarden schwere Baustelle haben, können Sie es sich überhaupt nicht erlauben, dass durch einen Stau auf der Autobahn auf einmal die Entsorgung für mehrere Stunden steht. Das sind Effekte, die bei manchen Bauvorhaben innerhalb weniger Stunden schon mit mehreren Zehntausend Euro zu Buche schlagen.“

WENIGER LKW-KILOMETER

Trotzdem: Der Lkw ist und bleibt für Blasius Schuster unverzichtbar. „Am Schluss überlagert die Straße einfach immer Bahn und Schiff, weil eine Baustelle so gut wie nie am Gleis liegt“, erklärt Imhäuser. Langfristiges Ziel ist aber, im Idealfall nur noch Kurzstrecken mit dem Lkw zurückzulegen, also möglichst schnell von der Baustelle an eine Umschlagstelle zu kommen – ein weiterer Pluspunkt der vier Hafen-Standorte: Der Weg, der von den City-Baustellen an die stadtnahen Häfen führt, ist meistens kürzer als zu den Entsorgungsstrukturen, die oft weit außerhalb liegen. Im Regelfall könne so mehr als die Hälfte an Lkw-Kilometern eingespart werden, „im besten Fall ist auch schon mal eine Reduktion um 90 Prozent möglich“. Auch nach dem Weitertransport mit Bahn und Schiff wird ein möglichst kurzer Weg bis zum endgültigen Bestimmungsort des Materials angepeilt. „Das hehre Ziel unserer Unternehmung ist es, die letzte Meile so kurz wie möglich zu hal-

ten. Unser Anspruch ist deshalb, Partner zu haben, bei denen die letzte Meile im besten Fall gar nicht mehr stattfindet, weil sie über die entsprechende Infrastruktur verfügen“, sagt Imhäuser. Und um den ökologischen Fußabdruck des Unternehmens

„ES IST DAS HEHRE ZIEL unserer Unternehmung, DIE LETZTE MEILE SO KURZ WIE MÖGLICH zu halten“

Daniel Imhäuser, Geschäftsführer

weiter zu verkleinern, werden immer mehr Lkw mittlerweile von klimafreundlichem LNG (Flüssigerdgas) angetrieben.

MIT VOLLDAMPF IN DIE ZUKUNFT

Blasius Schuster ist also bestens gerüstet, um den Spagat zwischen maximaler Transportleistung und minimalen Emissionen auch in Zukunft erfolgreich zu meistern. Und es ist klar, was für das Unternehmen beim Thema Logistik weiterhin oberste Priorität hat: „Dass wir in der bisher gelebten Konsequenz genau da weiterdenken, wo immer sich die Chance bietet, große Stoffströme auf Wasser oder auf Schiene zu bringen“, fasst Imhäuser zusammen. Es wäre also durchaus denkbar, dass es nicht bei vier trimodalen Standorten bleiben wird ...





REIBUNGSLOSER ABLAUF

Güterzug und Frachtschiff warten darauf, beladen zu werden. Beide können mehrere Tausend Tonnen Material transportieren

Bagger und Kräne sorgen dafür, dass der Umschlag von der Straße auf Wasser und Schiene innerhalb kürzester Zeit abgewickelt wird

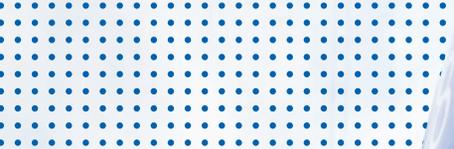


Die Heldin des Alltags

Dichter Verkehr, genervte Autofahrer, enge Baustellen: Für die Lkw-Fahrer von Blasius Schuster ist der Arbeitstag immer wieder aufs Neue eine Herausforderung. Was hilft, ist Gelassenheit. Und davon hat Truckerin **INGE ZOLK** eine ganze Menge. Wir durften sie auf ihrer Tour begleiten – und stellten fest, dass zwischen den großen Baustellen eben nicht nur **HELDEN UNTERWEGS** sind, sondern auch ziemlich toughe Heldinnen

Text: Stephan Fuhrer · Foto: Jigal Fichtner





INGE MACHT DAS SCHON

Rückwärts über eine viel befahrene Straße in die Baustelle fahren? Für Truckerin Inge Zolk kein Problem



SCHUSTER



AUF ACHSE

Einsam ist Inge Zolk in ihrem Alltag nicht. Unterwegs trifft die Truckerin auch immer wieder Kollegen und bekannte Mitarbeiter von anderen Baufirmen (oben)

Das Gefährt der 57-Jährigen ist hochmodern ausgestattet. Und das sowohl beim Thema Sicherheit als auch in Sachen Komfort. „Hier gibt's für alles Knöpfe, da muss ich mich am Anfang bei jedem neuen Lkw erst mal ordentlich reinfuchsen“, meint Inge und lacht



Es wuselt wie auf einem Ameisenhaufen. Von überall her drängen Autos und Lkw auf die Straßen rund um das ehemalige Mercedes-Areal im Frankfurter Osten. Hupen plärren, Bagger und Presslufthammer donnern und hämmern um die Wette. Es lärmt und staubt. Und mittendrin bringt Inge mit größter Gelassenheit ihren 40-Tonner in der morgendlichen Rushhour ans Ziel – bewundernswert! Sie setzt den Warnblinker und fährt in eine schmale, von Baken und Bauzäunen umfasste Lücke. Noch ein kurzer Griff zum Funkgerät, um sich zu vergewissern, dass sie auch wirklich an der Reihe ist. Und ja – sie ist die Nächste. Im Rückspiegel sieht die Truckerin den Hintermann in seinem Pkw fluchen. „Da musste jetzt halt kurz warten, Jungchen“, sagt sie vor sich hin, legt den Rückwärtsgang ein und setzt ihren Bock auf die Baustelle. Das ging dann doch fixer als gedacht. Gut so, denn der Baggerfahrer wartet schon...

MAN KENNT SICH

Das bisschen Hupen bringe sie nicht aus der Ruhe, erzählt Inge Zolk. Warum auch? „Würde ich mich darüber aufregen, wäre ich ja den ganzen Tag über ein Nervenbündel“, meint sie. Klar, es gebe Situationen, da fahre man auch mal aus der Haut. Doch dies zu vermeiden, sei eine der vielen Herausforderungen ihres Jobs. „Ich fahre immer defensiv und vorausschauend“, erzählt Inge. Ob das ihre männlichen Kollegen auch so handhaben, wollen wir wissen. „Oha. Da ist sie ja schon, die Männlein-Weiblein-Frage“, sagt Inge und lacht ihr lautes, ansteckendes Lachen. „Manche. Aber sicherlich nicht alle...“

Inge ist nicht die Einzige an diesem Morgen, die mit ihrem Blasius-Schuster-Truck hier am Frankfurter Oststern aufschlägt. Knapp 500 Wohnungen sowie Flächen für Gewerbe und Büro entstehen derzeit auf dem ehemaligen Industrieareal mit seinen 59 000 Quadratmetern. Damit ist die Baustelle an der Hanauer Landstraße sicherlich nicht die größte

„Würde ich mich über **DAS GEHUPE AUFREGEN**, wäre ich ja den ganzen Tag ein **NERVENBÜNDEL**“

Inge Zolk

in der Stadt, aber durch ihre Lage eben nur schwer zugänglich. Fast schon im Minutentakt winkt Inge einem Kollegen zu. Und klar: Sie kennt nicht nur die eigenen, sondern auch die Mitarbeiter anderer Baufirmen aus der Region. „Manchmal trifft man einen Baggerfahrer auch erst nach fünf Jahren mal wieder“, erzählt die Fahrerin. „Dann ist die Wiedersehensfreude aber umso größer.“

25 TONNEN IN WENIGEN MINUTEN

Inge öffnet das automatische Verdeck über der Ladefläche, schnappt sich ihre Warnweste und klettert rücklings aus dem Fahrerhaus. Ein bisschen Papierkram und ein paar Sprüche mit den Arbeitern vor Ort und schon schaufelt der große Bagger den Erdaushub auf Inges Ladefläche. Knapp 25 Tonnen Boden – genauer gesagt Bohrgut, Verwertungsklasse Z 2 – landen in wenigen Minuten auf dem Lkw. Und so schnell die Truckerin anfangs auf die Baustelle gefahren ist, so schnell ist sie auch wieder weg. Glücklicherweise ist ihr Ziel, der Hof bei Blasius Schuster an der Franziusstraße, gar nicht so weit weg. „Zehn Minuten“, meint Inge und gießt sich an der Ampel

erst mal einen Tee aus ihrer Thermoskanne in den Becher. Zeit genug also, um noch ein bisschen mehr über Inge zu erfahren...

TRUCKERIN MIT LEIDENSCHAFT

Bereits seit 20 Jahren lenkt die Westerwälderin ihre Lkw durch die Republik. Ihr Ex-Mann hatte sich seinerzeit als Fuhrunternehmer selbstständig gemacht. Um das Risiko zu minimieren, machte Inge auch den Führerschein. „Das hat mir so viel Spaß gemacht, dass ich dabei geblieben bin“, erzählt sie. Und das obwohl der Job sicherlich zu den härteren gehört – gerade für Frauen. Inge ist eine von derzeit zwei Fahrerinnen in der fast 100 Mann starken Flotte von Blasius Schuster. „Wenn ich schön lockeres Material geladen habe und sich das einfach abkippen lässt, ist alles gut“, erzählt sie. Doch wenn schlammiger, nasser Aushub mal hängen bleibt und Inge zur Schaufel greifen muss, um die Ladefläche frei zu machen, wird es hart. „Wenn man drei Tonnen von Hand runtergeschaufelt hat, weiß man am Ende des Tages, was man gemacht hat“, sagt Inge und grinst.

Dabei sind ihre Tage sowieso schon lang. Inge ist Heimschläferin, das sind nicht alle Fahrer. Tagtäglich geht es für sie um viertel nach drei Uhr morgens aus dem Haus im rheinland-pfälzischen Meudt. Nach der routinemäßigen Abfahrtskontrolle ihres Lkws fährt sie dann in den frühen Morgenstunden auf die Baustellen im Großraum Frankfurt. Mal stehen, je nach Strecke, drei bis vier Ziele auf dem Tagesplan, im Stadtverkehr dann deutlich mehr. In anderen Jobs habe man es sicherlich leichter, meint Inge noch. „Aber ganz ehrlich: Ich liebe diesen Job einfach viel zu sehr.“

Endstation. Inge setzt den Blinker und fährt auf den Hof. Ringsum türmen sich die riesigen Erdaushub- und Bauschuttberge in die Höhe, die die Flotte von

den zahllosen Baustellen zusammenträgt. Doch bevor Inge ihre Ladung loswird, heißt es erst mal vor der Waage Schlange stehen. Zeit für eine Zigarette, ein paar Gespräche mit Kollegen und für Platzmeister Martin Härtel, der am Funkgerät durch den Truckeralltag führt. Wer kommt gleich wann und wo um die Ecke, ist die Einfahrt frei oder besetzt, gibt es irgendwo Staus und Wartezeiten, dafür vielleicht eine Umleitung? Platzmeister Härtel weiß es. Und er begleitet mit seinen Kollegen nicht nur Inge, sondern auch alle anderen Blasius-Schuster-Fahrer durch den Alltag.

ALLES WIRD GUT!

Von der Waage geht es für Inge dann rüber zur Siebanlage. Nun wird die Truckerin ihre Ladung endlich los. Doch auch hier hat sich eine kleine Warteschlange gebildet. Es ist kurz nach elf am Morgen. Alle verfügbaren Fahrer sind im Einsatz. Radlader mit riesigen Schaufeln und Schiebern arbeiten im Akkord, damit die Massen an Material möglichst schnell auf den vorgesehenen Haufen landen. Ein großer Bagger schaufelt alles von links nach rechts, von unten nach oben. Inge betätigt ein paar Schalter und schon hebt sich die Ladefläche in die Höhe. Mit einem dumpfen Schlag rutscht die Ladung heraus. Und zwar komplett. Inge ist erleichtert.

„So, und jetzt Pause!“, sagt die Truckerin und lenkt ihren Truck rüber zum Hafen. Wenn nicht gerade ein Schiff beladen wird, ist hier Platz für sie und ihren Truck, „Im Sommer sitze ich hier oft auf der Promenade und gucke aufs Wasser“, sagt Inge und lacht schon wieder herzhaft. Dann hält sie inne. Die Hektik und der Lärm, der sie durch den Alltag begleitet, sind einen Moment lang ganz weit weg. Inge gießt sich noch einen Tee in ihren Becher. „Ein bisschen Ruhe ist doch auch mal ganz nett.“



RUNTER MIT DEM ZEUG

Wenn Inge die Ladung abkippt, geht es nach kurzer Pause direkt wieder raus zum nächsten Job





Thüringens Grand Canyon

Im thüringischen Starkenberg gibt es **SAND** vom Feinsten in rauen Mengen und dieser Referenzsand wird dort gebraucht, wo Baustellen sind und Bodenaushub anfällt. Was also liegt näher, als Sand und Boden in vollen Zügen zu bewegen? An genau dieser Stelle beginnt die Kooperation der Starkenberger Gruppe mit Blasius Schuster und es geht auf Schienen, die hier viel bedeuten

Text: **Pascal Cames** · Fotos: **Dimitri Dell, Michael Bode, Oliver Kranz**





VOLLE LADUNG

Leerfahrten gibt es nicht in Starkenberg. Oben: Zwei Züge mit Sand- und Bodenaushub. Rechts: Ein Zug mit Bodenaushub kommt an. Unten rechts: Be- und entladen in Starkenberg

Silber, Erz, Uran... In Thüringen, Sachsen und Umland sorgte über Jahrhunderte der Bergbau für Arbeit. Jetzt ist Sand das große Thema. Dafür müssen keine Schächte gegraben werden. Der Sand wird bei der Starkenberger Gruppe im Altenburger Land einfach im Tagebau gebaggert.

DER IDEALE SAND

Das 850 Hektar große Gebiet rund um Starkenberg ist in Sachen Fördermenge eine der größten Sandtagebaustätten Europas. Sand und Kies gibt es hier sprichwörtlich „wie Sand am Meer“. Es ist die fast unbegrenzte Menge an höchster Qualität, die besticht. Starkenberger Sand gilt als Referenzsand, mit ihm wird an Universitäten Betontechnologie gelehrt. Und es ist die schiere Menge davon, die ihn so wertvoll macht. Die Gründe für diesen fast schon einzigartigen Cluster von Qualität und Quantität liegen in der Eiszeit. Gletscherabrieb und ein Fluss

sorgten für Sandkörner mit Abrundungen und ohne Kanten. Dieser Sand geht dorthin, wo man Beton in rauen Mengen braucht, zum Beispiel in Frankfurt. Da Starkenberger ausschließlich Referenzsand hat, ist damit die Idealrezeptur für Beton möglich. Im Vergleich zu herkömmlichen Sanden braucht es viel weniger Wasser. Das spart auch Zement, der in der Herstellung sehr energieintensiv ist. Es geht hier also nicht nur um finanzielle Aspekte – sondern auch um Umweltschutz.

NICHT SPRENGEN, EINFACH BAGGERN!

Aber wie kommt der Sand aus der Erde? „Immer der Wand lang“, heißt es, denn der Sand wird an Abbruchkanten abgebaggert. Wenn es dann aber beim Abbau in die wasserführenden Schichten geht, greift ein Schleppschaufelbagger den Rohkies ab. Für diesen Bergbau braucht es keinen Sprengmeister, dafür aber Baggerführer.



ORT: STARKENBERG
(THÜRINGEN &
SACHSEN-ANHALT)

FLÄCHE:
850 HEKTAR

MITARBEITER:
130

SANDZUG:
33 WAGGONS,
400 METER LÄNGE,
2270 TONNEN
NETTOTONNAGE

FÖRDERMENGE SAND
FÜR BLASIUS
SCHUSTER 2021:
RUND 450 000 TONNEN



VON DER STRASSE AUF DIE SCHIENE

Starkenberg im Altenburger Land ist von vielen großen Baustellen Hunderte von Kilometern entfernt. Wie kommen Sand und Kies von A nach B? Anfangs rollten dafür Lkw über die Landstraßen und Autobahnen, denn ein Transport mit Schiffen wie entlang des Rheins ist schwierig, weil Starkenberg weitab von verlässlichen Bundeswasserstraßen liegt.

2014 gelang die Weichenstellung zu mehr Effizienz und Umweltschutz. Die Starkenberger Gruppe wurde ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und nutzt seitdem das Schienennetz der DB. 2014 wurden von der Wismut AG (ehemals viertgrößter Uranproduzent der Welt) Werkloks gekauft, dazu neue Loks wie die Voith Maxima 40 CC und drei Stadler Eurodual. Aber ob nun bewährt oder ganz neu, bullig oder stylish, was zählt, ist die Traktion, um möglichst viele der insgesamt 146 Waggons zu ziehen. Allerdings ist auch hier Deutschlands Topographie eine Herausforderung. Nach Westen und Süden ist es hügelig, hier schaffen die neuen Lokomotiven nur 33 Waggons, jeder mit 68,8 Tonnen Sand. Der fast 400 Meter lange Zug ersetzt rund 90 Sattelkipper!

Nach Norden ist das Land flach, dann kann die Lokomotive 52 Waggons bewegen. Hier können rund 140 Sattelkipper eingespart werden. Da die Starkenberger Gruppe das ganze Jahr am Graben, Verladen und Ausfahren ist, kann man sich ungefähr vorstellen, wie sehr der Verkehr entlastet wird – und wie viel CO₂ nicht in die Atmosphäre stößt.

Blasius Schuster ist für den Sandzug aus dem Osten einer der ganz großen Abnehmer, pro Woche rollen vier Züge in dessen Auftrag nach Südwesten. Die einzige Bremse stellt das Wetter dar, wenn wie im Februar 2021 eine Kältewelle (Thüringen meldete minus 22 Grad Celsius) das Land lahmlegt. Dann kann die DB ihre Weichen nicht mehr stellen und alles steht still. Auch der Sandzug.

ZURÜCK ZUR NATUR

Der Ursprung der Kooperation zwischen Blasius Schuster und der Starkenberger Gruppe beginnt ironischerweise dort, wo der Tagebau endet. Nämlich als Loch in der Landschaft oder als sehr große Grube, die sorgfältig rekultiviert werden muss. Der Umweltschutz ist im Altenburger Land genauso

**SANDTAGEBAU**

Oben: Je tiefer im Sandtagebau gegraben wird, desto größer die Chance auf Grundwasser zu stoßen.
Links: Immer der Wand lang wird der Sand abgebaggert



Foto: STARKENBERGER GRUPPE



DIE NATUR, DAS COMEBACK

Aus leeren Sandgruben werden manchmal Kröten-Biotope oder auch Refugien für Schwäne

maßgeblich, wie die Ansprüche der Landwirte, von denen Starckenberger Land pachtet.

Die Vorgabe für die Sandförderer ist dabei anspruchsvoller als nur die Landschaft so zurückzugeben, wie sie vorgefunden wurde. Das über Jahrhunderte landwirtschaftlich genutzte Altenburger Land soll neue Akzente bekommen, die das Landschaftsbild auflockern und stärker strukturieren, zum Beispiel durch Bachläufe, Tümpel, Seen, Senken und Hügel. Die Natur bekommt durch den Tagebau mehr Fläche. Auch die Wälder werden wertvoller. Es geht weg von der tradierten Monokultur und hin zu mehr Artenvielfalt. Platanen, Pappeln und Eichen sollen den Klimawandel meistern.

VOLL-VOLL-VERKEHR

Vom Tagebau bis zur Rekultivierung geht viel Zeit ins Land. Zum einen können bis zur Genehmigung der landschaftspflegerischen Begleitpläne zehn Jahre vergehen, der Tagebau dauert weitere fünf bis zehn Jahre, nur die Rekultivierung geht dank Maschinenpower (Planierraupen, Bagger) zügig. In ein, zwei Jahren ist das Gelände wieder geeignet

für Gewerbe, Landwirtschaft oder Naturschutz. Dafür braucht es Verfüllböden, durchwurzelbare Schichten und Mutterboden. Dieser ist original aus dem Altenburger Land und wird vor dem Sandabbau abgeräumt, danach auf Halde gebracht, bis er wieder gebraucht wird. Die güteüberwachten Verfüllböden wiederum liefert Blasius Schuster. Sie entstammen diversen Bodenaushubmaßnahmen aus dem Rhein-Main-Gebiet und wurden zuvor sorgsam analysiert. Unterm Strich rollen so genauso viele Züge von Frankfurt nach Osten, wie von Starkenberg nach Westen. In der Branche spricht man von Voll-Voll-Verkehr oder neudeutsch einer Win-win-Strategie.

Zu den Gewinnern zählt eindeutig die Natur, denn Biotope und Habitats werden neu angelegt, ökologisch aufgewertet oder vergrößert. Die Zauneidechse, die nachtaktive Wechselkröte (*Bufo viridis*) sowie andere Tiere, die auf der Roten Liste stehen, werden wo notwendig um- und eingesiedelt. Wer könnte bei dieser Idylle schon ahnen, dass hier einmal kein Stein mehr auf dem anderen lag, geschweige denn ein Sandkorn? ■■■■■■■■■■

SAND AUF HALDE

Starkenberger-Sand lagert Blasius Schuster in Frankfurt und Aschaffenburg. Verladebagger Desi füllt hier die Sattelkipper für die letzte Meile bis zur Baustelle oder ins Betonwerk





EIN GUTER PLAN?

Daniel Imhäuser (l.)
und Ralph Lang auf
dem künftigen Be-
triebsgelände der
Rohstoff Pool GmbH

Urban Mining für die Umwelt

Der Schutt von heute ist das Baumaterial von morgen. So die Vision von Daniel Imhäuser und Ralph Lang. Mit der ROHSTOFF POOL GMBH werden sie Bauschutt und Bodenmaterial zu neuen Rohstoffen verarbeiten. Dieser RECYCLING-ANSATZ in Frankfurts Hafen setzt auf die Nähe zu fünf Betonwerken. Damit dürfte sich das neueste Umwelt-Engagement von Blasius Schuster und der Weimer-Gruppe auch finanziell auszahlen

Text: Barbara Garms · Foto: Michael Bode

Ortstermin an der Dieselstraße im Frankfurter Hafen. Hier wird die hochmoderne Aufbereitungsanlage, das Herzstück der Rohstoff Pool GmbH, entstehen. Die Lage ist denkbar günstig: In weniger als zwei Kilometern Entfernung liegen gleich fünf Betonwerke, die nach den Plänen der Geschäftsführer Daniel Imhäuser und Ralph Lang von hier in Zukunft mit mineralischen Rohstoffen versorgt werden.

URBAN MINING

Doch hier wird nicht nach Rohstoffen gegraben, sondern mineralischer Bauschutt und Bodenmaterial aus dem Rhein-Main-Gebiet in seine Einzelteile zerlegt und zwar so, dass daraus wieder wertvolle (Sekundär-) Rohstoffe werden. Material gibt es genügend. Jährlich fallen deutschlandweit alleine 60 Millionen Tonnen Bauschutt an – Tendenz steigend. Es ist vor allem der Umweltgedanke, der die beiden Männer umtreibt: „Wir wollen die Mineralik zurück in den Kreislauf bringen und zwar hier vor Ort im Rhein-Main-Gebiet. Stichwort Urban Mining“, erklärt Daniel Imhäuser, kaufmännischer Kopf der Rohstoff Pool GmbH. Viel zu oft noch bewegt Blasius Schuster die recycelten Rohstoffe über große Distanzen. „Mittelfristig ist es eine sehr

viel bessere Perspektive, den Bauschutt wieder in seine ursprünglichen Einzelteile zu zerlegen und als hochwertige Zuschlagstoffe wie Sand oder Kies zum Beispiel für die Betonherstellung vor Ort zu nutzen.“ Ralph Lang, auch Geschäftsführer dieses Bereichs in der Weimer Gruppe und damit bestens aufgestellt im Thema Baustoff-Recycling, ist der technische Kopf des Geschäftsführer-Duos. Er bearbeitet derzeit die Abstimmung mit den Genehmigungsbehörden: „Wie hoch dürfen die Silos sein? Welche Vorgaben müssen wir, neben denen des Bundesimmissionsschutzgesetz, zusätzlich erfüllen?“, so Lang. „Erst dann können wir die finalen Details bestimmen. Um den Lärm zu minimieren, wird es ein Gebäude geben. Darin eine Anlage, die technisch ihresgleichen sucht: Neben feinsten Siebtechnik und einer hochmodernen Waschanlage wird es auch eine automatische Farbseparation geben.“ Mehr will Lang noch nicht verraten. Eine zweistellige Millionen-summe nehmen die Geschäftsführer für das Projekt in die Hand. Geht es nach den beiden Visionären, sollen die Bauarbeiten im Sommer 2022 beginnen – ein Jahr später könnte sie in Betrieb gehen und Frankfurts Bedarf an mineralischen Rohstoffen einfach vor Ort decken.







122 Wie Blasius Schuster der EZB den Boden bereitet hat

126 Abenteuer THE FOUR:
Ab in Frankfurts Unterwelt

136 Der Bau der neuen U-Bahn
ins Europaviertel

Von Grund auf gelungen!

Wo einst Obst und Gemüse im großen Stil gehandelt wurden, wird heute über den europäischen Binnenmarkt entschieden: Auf dem Areal der ehemaligen Großmarkthalle im **FRANKFURTER OSTEND** hat seit 2014 die **EUROPÄISCHE ZENTRALBANK** ihren Sitz und verwaltet einen der größten Wirtschaftsräume der Welt. Mit seinem Know-how hat Blasius Schuster dem **GELDFLUSS** sprichwörtlich den Boden bereitet

Text: Karen Heckers

DIE MACHT AM MAIN

Das Areal der EZB im Ostend
wurde von Blasius Schuster
vorbereitet





VISIONÄR

Sehenswert sind die zwei polygonalen Hochhausscheiben, die mit der denkmalgeschützten Großmarkthalle baulich verbunden sind

Ein Areal von 12 Hektar zu bearbeiten und dabei annähernd 400000 Tonnen Erdmassen zu bewegen, ist selbst für einen großen Entsorgungsspezialisten wie Blasius Schuster keine Alltäglichkeit. „Wir betreuen viele große Vorhaben“, sagt Meinolf Eckhardt. „Aber die Arbeiten für die Europäische Zentralbank waren etwas ganz Besonderes“, erinnert sich der diplomierte Geograph, der das Großprojekt auf dem Hafensareal an der Sonnemannstraße betreut hat.

PRESTIGEOBJEKT

Das betrifft nicht nur den durchaus beeindruckenden Umfang. „Ein solches Prestigeobjekt in den Referenzen zu haben, ist einfach klasse“, sagt Eckhardt und resümiert: „Blasius Schuster war damit aber auch

Teil von etwas Visionärem, Zukunftsweisendem.“ Noch dazu auf historisch bedeutsamem Boden: Die Großmarkthalle markierte in den 1920er-Jahren den Aufstieg Frankfurts zur Wirtschaftsmetropole im Rhein-Main-Gebiet und ist seit 1974 ein Architekturdenkmal. Diese Gedanken spielten bei den eigentlichen Arbeiten allerdings keine Rolle. „Alle waren komplett auf den reibungslosen Ablauf fokussiert“, erklärt Eckhardt. Eine Überschreitung des vorgegebenen Zeitplans hätte eine Verzögerung für die nachfolgenden Gewerke bedeutet. „Der erste Beladungstermin war am 5. März 2010 und die letzte Tour wurde am 14. Oktober 2014 gefahren“, erinnert sich der Entsorgungsfachmann. Mission mehr als erfüllt.

VOM RESTSTOFF ZUM WERTSTOFF

„Ich habe das im Nachhinein noch mal überschlagen“, erläutert Meinolf Eckhardt: „Insgesamt haben wir mehr als 13600 LKW-Ladungen bewegt.“ Der größte Teil der Reststoffe – insgesamt 375000 Tonnen – wurde in den Werken von Blasius Schuster wiederverwertet und diente anschließend als Rohstoff für neue Sekundär-Baustoffe. Den Mammutanteil stellte dabei der Bodenaushub, daneben fielen Beton, Bauschutt sowie teerhaltiger Straßenaufbruch. Letztere gehören aufgrund der enthaltenen PAK (Polyaromatische Kohlenwasserstoffe) zu den gefährlichen Abfällen, die gesondert behandelt werden müssen. „Auch darin sind wir Spezialisten“, sagt Meinolf Eckhardt, der mit der elektronischen Nachweisführung betraut ist. Dabei geht es – vereinfacht ausgedrückt – um die lückenlose Dokumentation dieser Gefahrenstoffe vom Aushub bis zur Anlieferung auf der Deponie oder in der Verwertungsanlage. Das geschieht mittels einer elektronischen Signaturkarte, die nur ausgewählte Mitarbeiter von spezialisierten Firmen dürfen. Sie ist quasi der Reisepass für diese Reststoffe.

FEIERN IM DENKMAL

Ein zentrales Anliegen der EZB bei dem Neubau war der Nachhaltigkeitsgedanke: Das Gebäude sollte ressourcensparend betrieben werden. Auch die notwendigen Vorarbeiten spielten bei dem Energiekonzept eine Rolle. „Bei der Ausschreibung der EZB haben wir mit unserem Gesamtpaket aus Entsorgungskonzept und Leistungsfähigkeit überzeugt“, erinnert sich der ehemalige Leiter des Vorzeigeprojekts. „Wir sind mit etwa drei bis vier Lkw ab 7 Uhr bis 18 Uhr im Umlauf gefahren, der Weg von der Sonnemannstraße bis zu unseren Betriebsanlagen in der Franziusstraße ist kurz.“ Lediglich bei den gefährlichen Abfällen waren die Strecken länger. „Unsere Disposition hat wie üblich aber super funktioniert“, lacht er.

Bevor der erste Blasius-Schuster-Kipper das Areal verließ, wurde ein bisschen gefeiert. „Das war toll“, erinnert sich Meinolf Eckhardt: „Wir durften in die Großmarkthalle und haben unter einem historischen Bananenplakat miteinander angestoßen.“

**„BEI DER
AUSSCHREIBUNG
haben wir
mit unserem
Entsorgungskonzept
ÜBERZEUGT“**

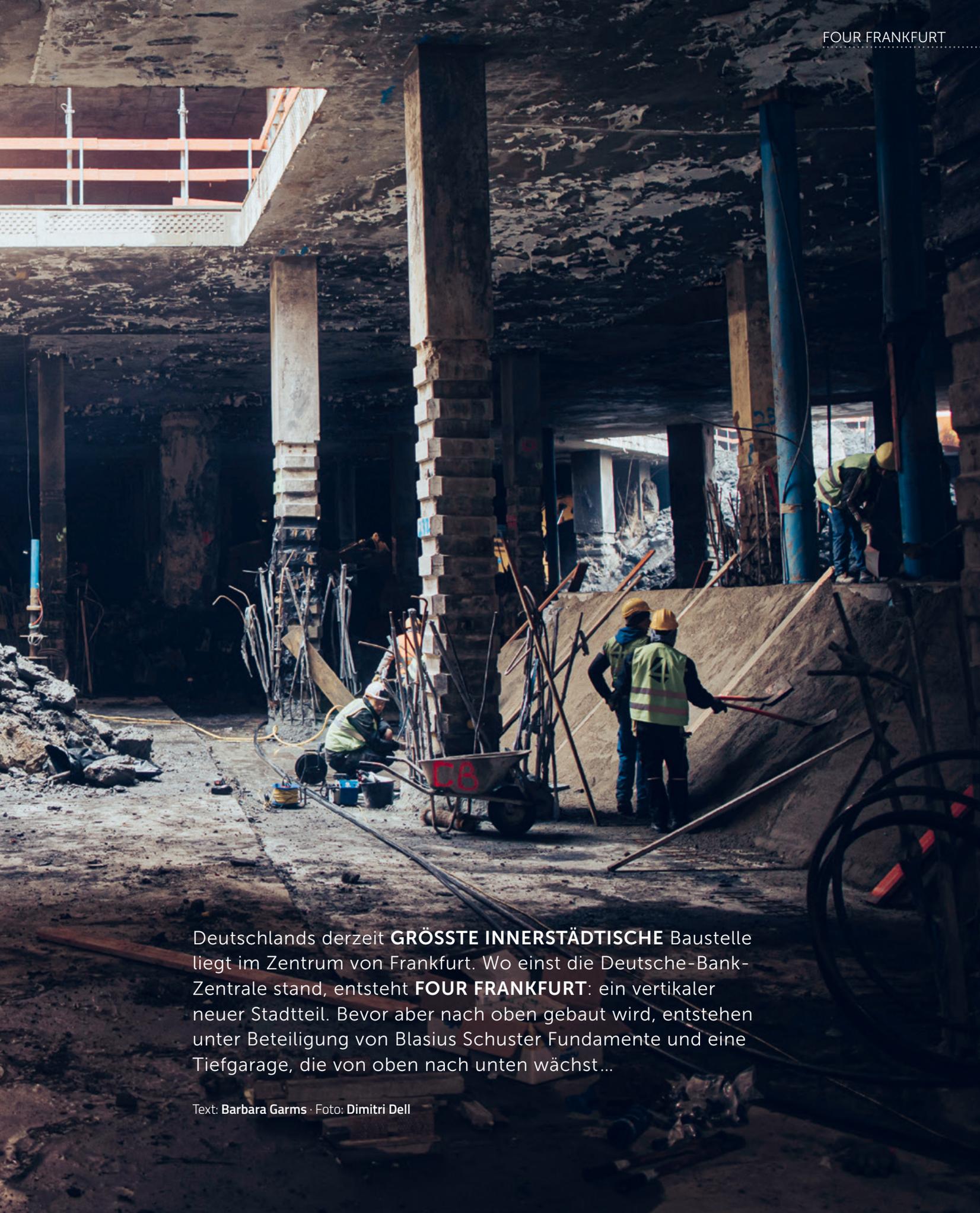
Meinolf Eckhardt

TEIL DER GESCHICHTE

Auf dem Weg ins Büro kommt der Entsorgungsprofi fast täglich an der EZB vorbei und ist stolz: „Wir haben da mitgemacht, sind also ein bisschen Teil der Geschichte.“ Was auf dem Areal geschaffen wurde, findet er sehenswert. „Die Türme der EZB und die direkt daran angeschlossene Großmarkthalle heben sich vom Stadtbild ab.“ Das Haus-in-Haus-Prinzip und die Verbindung von moderner und denkmalgeschützter Architektur gefällt ihm. Ebenso die Tatsache, dass die einstige ‚Gemüsekirche‘, wie die Großmarkthalle hier liebevoll genannt wird, wieder eine Funktion hat: Sie dient als Besucher- und Konferenzzentrum sowie Lobby und Cafeteria. „Dazu die Grünanlagen und die fantastische Lage am Mainufer – das Ganze ist toll geworden.“ Er plant schon mal eine Besichtigungstour, ganz privat... ■■■■■■■■



In die Unter- welt



Deutschlands derzeit **GRÖSSTE INNERSTÄDTISCHE** Baustelle liegt im Zentrum von Frankfurt. Wo einst die Deutsche-Bank-Zentrale stand, entsteht **FOUR FRANKFURT**: ein vertikaler neuer Stadtteil. Bevor aber nach oben gebaut wird, entstehen unter Beteiligung von Blasius Schuster Fundamente und eine Tiefgarage, die von oben nach unten wächst...

Text: Barbara Garms · Foto: Dimitri Dell



GEHEIMNISVOLL

20 Meter unter der Erde wird gearbeitet (nächste Doppelseite)

ZUSCHAUER

Wer sein Büro im Omniturm hat, hat bestens im Blick, wie die Bagger die noch dampfende Erde an die Oberfläche holen (links)

MARTIN ECKERT (rechts)

Für Blasius Schuster dirigiert er die Lastwagenflotte und koordiniert den Abtransport der enormen Mengen Erdaushub











PROJEKTENTWICKLER:
GROSS & PARTNER

INVESTITION:
>1 MILLIARDE EURO

ARCHITEKT:
BEN VAN BERKEL/
UN-STUDIO

ERDAUSHUB:
400 000 TONNEN

GESCHOSSFLÄCHE:
213 000 QM

ABRISS + BAUZEIT:
6 JAHRE

SCHWIERIGKEIT:
HOCH

Der riesige Baggerlöffel verschwindet langsam in einem Loch der Betondecke. Wir befinden uns auf minus eins der zukünftigen Tiefgarage von Frankfurts zurzeit größter und wohl auch spektakulärster Baustelle. „Dieser Bagger wurde extra für diese Baustelle umgebaut. Die Schaufel kann mittels einer Hydraulik aus bis zu 20 Metern Tiefe Erde heraufholen“, erzählt Martin Eckert. Als Bauleiter von Blasius Schuster ist er hier dafür verantwortlich, dass die 400 000 Tonnen Erdaushub, die in den vergangenen Monaten nach oben befördert wurden, nun zeit- und vor allem ordnungsgemäß abtransportiert werden. Dafür kommt die Baggerschaufel jetzt auch wieder ans Tageslicht und spuckt schwarzbraunen, klebrigen Frankfurter Ton in den Schuster-Kipper. Abfahrt – und der nächste Lkw wartet schon.

WIR BAUEN VON OBEN NACH UNTEN

Dass noch in diesem Maße gebaggert wird, erstaunt, denn wir stehen auf einer so gut wie fertigen Parkhaus-Geschossdecke. „Jetzt tauchen wir in eine andere Welt“, sagt Martin Eckert und lächelt. Er führt uns über eine Bautreppe nach unten. Wir passieren ein Parkhaus-Geschoss im Rohbau, auch im nächs-



Rendering: Groß & Partner

DIE ZUKUNFT

Im Jahr 2024 soll der vierte und letzte der vier Türme von FOUR Frankfurt fertig sein – nach den Plänen von Star-Architekt Ben van Berkel

ten Stockwerk sieht es aus, als könnten hier bald erste Autos stehen – aber aus dem Untergeschoss schallt uns ein immer lauter werdendes Brummen entgegen. Letztes Stockwerk, wir ducken uns, um schneller zu sehen, was uns erwartet, und plötzlich stehen wir in einer anderen Welt: Dunkel! Laut! Wild! Der Boden ist schlammig, unbefestigt und mehrere leuchtende Augenpaare strahlen uns an. Das sind die Lichter der Schaufelbagger, die sich wie Urzeitameisen durch Jahrmillionen altes Erdreich wühlen. An dieser Stelle wird die Baugrube noch ausgehoben und die noch warme, dampfende, schwarze Erde zum großen Loch geschoben, durch das sich schüchtern ein wenig weiches Tageslicht nach unten tastet. Der Bagger mit dem extra langen Arm, den wir zu Beginn gesehen haben, wird hier gefüttert. „Diese Baustelle wird von oben nach unten gebaut“, sagt Martin Eckert. „Schon spektakulär, oder?“

UND SO FUNKTIONIERT'S

Kurzer Exkurs: Damit die Hochhäuser rundherum, unter anderem Main Tower, Commerzbank Tower und Omniturm nicht in die 14 000 Quadratmeter große Baugrube rutschen, wurde diese befestigt, bevor die Aushubarbeiten überhaupt richtig in Gang kamen. Rund um das Gelände wurde eine Schlitzwand gefertigt, die auch zur Gründung der späteren Hochhauswände dient. Für weitere 370 Stützen und Gründungspfähle, die die vier neuen Gebäude in Zukunft tragen sollen, wurden Löcher gebohrt und die Stützen inklusive Anschlussstellen für die Geschossdecken darin im Ganzen versenkt. Erst nachdem die obere Geschossdecke fertig war, war das Konstrukt ausreichend stabil, um in die Tiefe zu graben.

Jede neue Decke wurde jeweils auf einer Sauberkeitsschicht direkt auf den Erdboden gegossen. Durch Löcher konnten sich die Bagger anschließend Stück für Stück unter der neuen Betondecke nach unten buddeln. Mit dieser sogenannten Deckelbauweise gräbt sich das Gebäude Stück für Stück in die Erde. Heute stehen wir bereits auf einer Tiefe von 20 Metern. Noch rund einen Monat laufen die Aushubarbeiten für das letzte unterirdische Geschoss. Hinter uns sind Arbeiter bereits damit beschäftigt, gigantische Baustahlkörbe für die bis zu vier Meter dicke, finale Bodenplatte vorzubereiten.

LOGISTISCHES MEISTERWERK

Beinahe wie ein Ballett dirigiert Martin Eckert täglich die blaue Lastwagenflotte durch Frankfurts Innenstadt und über die enge Baustelle. „Die Kunst für uns von Blasius Schuster war es: Wann immer eine Schaufel Erdreich nach oben befördert wurde, einen Lastwagen bereitzustellen und das Material abzutransportieren. Und Sie können sich vorstellen, unsere Fahrzeuge waren auf dieser Baustelle nie allein unterwegs.“

Ganz wichtig für den Projekterfolg ist die gute Zusammenarbeit mit Tom Kelz vom Abbruchunternehmen AWR. Seine Männer, elf Spezialisten für das vier Fußballfelder große Gelände, bringen das Material Tag für Tag nach oben. Kelz weiß, welche Mengen jeweils zu erwarten sind. In der Spitze waren es schon 124 Lkw-Ladungen. Die Fahrzeuge pendelten an solchen Tagen bis zu neunmal zwischen Baustelle und dem Umschlagplatz im Hafen. Dann verfolgt Martin Eckert in seinem Container-Büro die Flotte per GPS. Gibt es ein Problem bei der Anfahrt, findet er eine Lösung. „Vielleicht ist ein anderes Fahrzeug schon in der Nähe und kann vorgezogen werden?“ Warten ist indes keine Option, schließlich müsste sonst die Baustelle gestoppt werden.

Was transportiert wird, wissen Eckert und Kelz sehr genau. Maximal alle 1000 Tonnen wird der Aushub im Labor genau auf seine Zusammensetzung überprüft. „Diese Baustelle ist außergewöhnlich. Da ist man schon stolz, wenn man dabei sein kann!“

FOUR FRANKFURT

Jetzt wächst das Projekt in den Himmel. Bis zum Dach werden es am Ende 233 Meter sein. Architekt Ben van Berkel und sein Team von UN-Studio öffnen mit ihrem Entwurf das bisher unzugängliche Gelände wieder für die Menschen und verbinden Innenstadt und Bankenviertel. Gleichzeitig wird FOUR Frankfurt ein multifunktionaler, in sich geschlossener Innenstadtbereich, wo Leben und Arbeiten nah beieinander liegen. Denn in den vier Türmen mischen sich Nutzungen wie Hotel, Serviced Apartments, Wohnungen und Büros. Die wie Kristalle eingeknickten Fassadenelemente stehen in Beziehung zueinander und werden die berühmte Skyline nachhaltig beeinflussen. 2024 soll das letzte der vier Gebäude fertig sein.



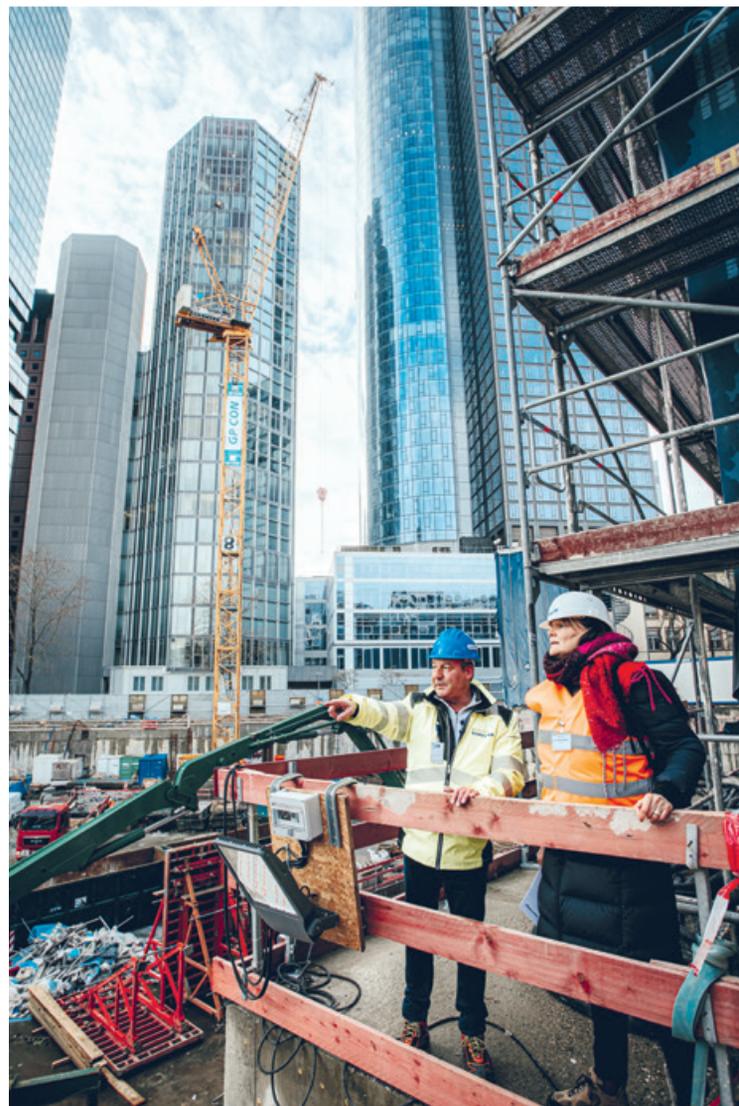


DAS BLAUE BALLETT

Die Polonaise der blauen Sattelschlepper aus Sicht des Kranfahrers: Diese Power braucht es, damit die Arbeit auf Frankfurts größter Baustelle nie ins Stocken gerät (oben)

Direkt an der Baustellenkante: Frankfurts Hochhäuser. Damit diese keinen Schaden nehmen, wird die Baugrube von Anfang an befestigt, erklärt Blasius-Schuster-Mann Martin Eckert (rechts)

Der Mann der Unterwelt: Bauleiter Tom Kelz nimmt sich auf der untersten Ebene der FOUR Frankfurt Grube kurz Zeit für einen Fotografen (unten)



A photograph of a large, blue-painted tunnel under construction. The tunnel is curved and has several yellow and blue triangular markers attached to its inner surface. The perspective is from inside the tunnel, looking down its length. The text is overlaid on the left side of the image.

Blasius Schuster schaut in die Röhre...

...für die Verlängerung der U-Bahn-Linie 5, die gerade im Frankfurter Europaviertel realisiert wird. Doch nicht nur das, die Westerwälder kümmern sich auch gewohnt kompetent um den Abtransport der anfallenden Böden und Bauabfälle, die anschließend am Osthafen analysiert und für ihre Wiederverwertung aufbereitet werden. Insgesamt also ein echtes Mammut-Projekt, das die ein oder andere Überraschung parat hält

Text: Patrick Czelinski · Foto: Klaus Helbig, SBEV GmbH



LICHT AM ENDE
DES TUNNELS?

Nein, das ist noch
kein Zug. Erst 2025
soll die erste
U-Bahn durch diese
Röhre rollen

INVESTITION:
373 MILLIONEN EURO

PROJEKTART:
TIEFBAU, TUNNELBAU

MATERIALMENGE:
800–1000 TONNEN
AUSHUB PRO TAG

BAUZEIT: 8 JAHRE

Wenn irgendwo rund um Frankfurt tief gegraben wird, kann man sicher sein, dass Blasius Schuster nicht weit ist. Auch auf der Baustelle der Verlängerung der U-Bahn-Linie 5 ins Frankfurter Europaviertel ist das so. Während sich der Kopf der Tunnelvortriebsmaschine *Eva* unermüdlich seinen Weg durch den Untergrund der Mainmetropole bohrt, stehen die Experten von Blasius Schuster bereit, um den anfallenden Aushub abzutransportieren. Im Minutentakt fahren die dunkelblauen Brummis vor, perfekt im Takt als blaues Ballett. „800 bis 1000 Tonnen Erdmasse werden hier jeden Tag bewegt“, sagt Meinolf Eckhardt, Diplom-Geograph und Verantwortlicher von Blasius Schuster auf der Großbaustelle. „Überwiegend handelt es sich bei den anfallenden Materialien um Bodenaushub, aber auch Beton und Asphalt müssen abtransportiert werden.“ Ein Großteil davon wird mit Lastwagen in die Aufbereitungsanlage am Osthafen gebracht. Dort geht der Stoff dann seinen gewohnten Weg: Er wird gesiebt, recycelt und kann später wieder dem Baustoffkreislauf zugeführt werden.

NEUE HEIMAT FÜR 30 000 MENSCHEN

Auf dem ehemaligen Gelände des Frankfurter Güterbahnhofs entsteht das Europaviertel, in dem 30 000 Menschen leben und arbeiten werden, große Teile davon sind bereits fertiggestellt. Ein solches Mega-Quartier braucht natürlich eine entsprechende Anbindung an das Nahverkehrsnetz, weshalb die bestehende Stadtbahnlinie U5 über den Hauptbahnhof hinaus in das neue Viertel verlängert wird.

Auftraggeberin ist die SBEV Stadtbahn Europaviertel Projektbaugesellschaft mbH. Für die Arbeiten verantwortlich zeichnet eine Arbeitsgemeinschaft

aus den Tiefbauunternehmen Porr Deutschland und Stump Spezialtiefbau. Das Gesamtvolumen beträgt 373 Millionen Euro. Mit dem Ausbau der Strecke nach Westen erhält das Europaviertel seinen Anschluss an das Frankfurter U-Bahn-Netz. Die bestehende Linie wird hierfür um einen 2,7 Kilometer langen Abschnitt mit vier Haltestellen erweitert: der unterirdischen Station Güterplatz und den oberirdischen Haltepunkten Emser Brücke, Europagarten und Wohnpark. Knapp ein Kilometer der Strecke wird unter der Erde verlaufen. Die Südröhre wurde bereits im September 2020 fertiggestellt, der Vortrieb der Nordröhre hat im Februar 2021 begonnen.

DIE ZWEITE RÖHRE WIRD GEBOHRT

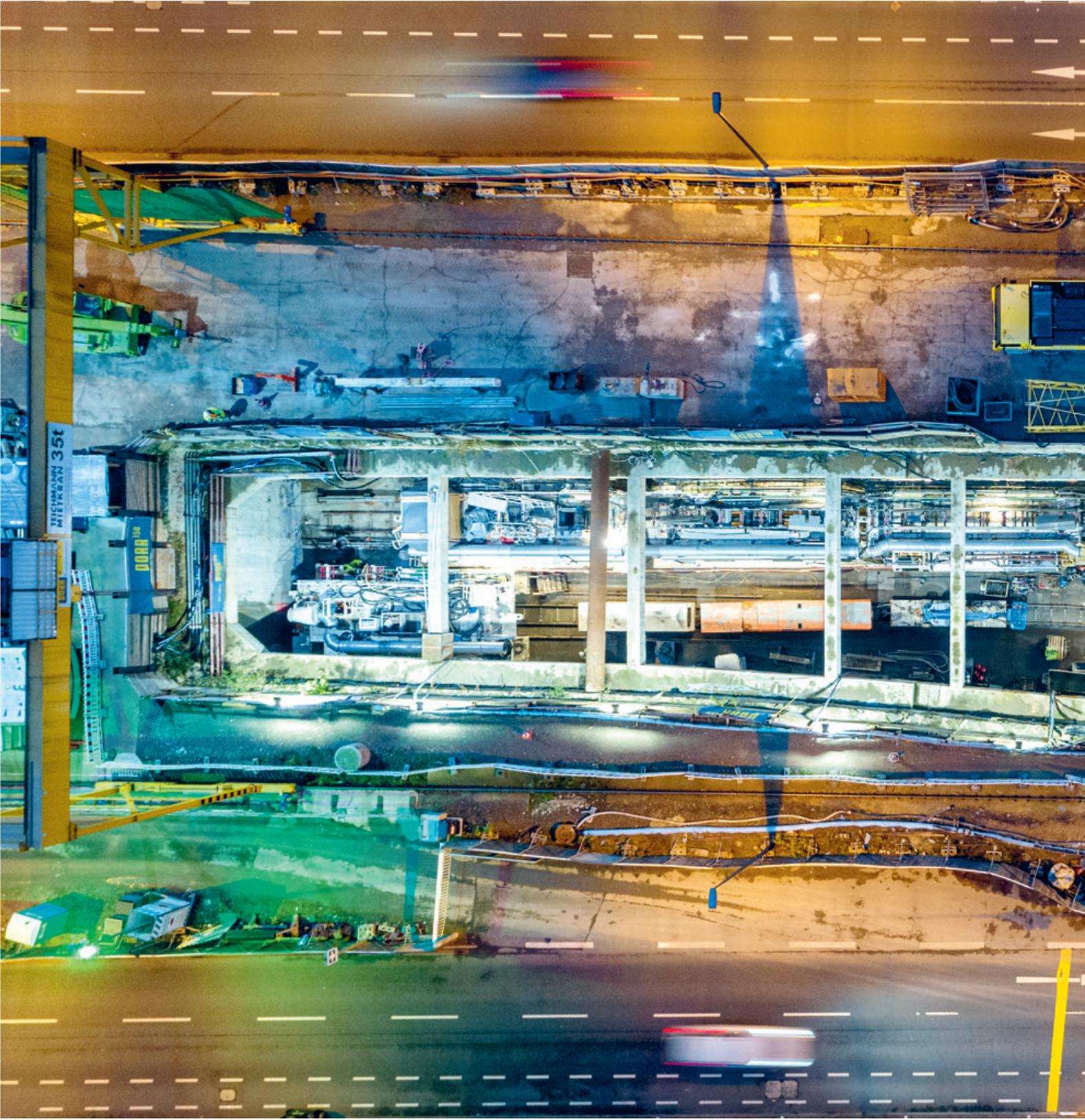
Blasius Schuster ist auch jetzt, beim Bau der zweiten Röhre, wieder an vorderster Front dabei. Auch im Winter, so Meinolf Eckhardt, sei der Materialtransport reibungslos gelaufen. Zwar erfordere der etwas nasse Boden Vorsicht, dennoch sei man auch in der kalten Jahreszeit gut vorangekommen und will mit diesem Tempo nun weitermachen. Bis der erste Zug der U5 im Jahr 2025 rollt, ist es zwar noch ein ziemlich langer Weg, dank der Arbeit von Blasius Schuster ist der Abtransport des Materials aber in besten Händen.

Die Menschen, die bereits jetzt im Europaviertel leben und arbeiten, können viele der Bauarbeiten, die momentan dort erfolgen, quasi „live“ miterleben – sie finden jeden Tag vor ihren Augen statt. Allerdings bekommen sie nicht von allem, was unter der Erde vor sich geht, etwas mit. Sie dürfen aber sicher sein: Dank der Kreislaufwirtschaft von Blasius Schuster ist die Nahverkehrsanbindung ihres Quartiers auf nachhaltige Weise entstanden. 



OPERATION AM OFFENEN HERZEN

Das Luftbild bietet einen spektakulären Blick ins Innenleben der Frankfurter Europa-Allee. Oben fahren Blasius-Schuster-Laster den Aushub weg, unten leistet die Tunnelvortriebsmaschine Eva ganze Arbeit. Seit Februar 2021 bohrt sie die zweite U-Bahn-Röhre





WEITER, IMMER WEITER

... bohren sich die Bauunternehmen durch das
ehemaliger Güterbahnhofsareal in Frankfurt.
Später fährt hier die U5

Vom Aufbruch in eine neue Zeit

Text: Patrick Czelinski · Foto: Dimitri Dell





Peter Kurth ist der Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Entsorgungs-, Wasser- und Rohstoffwirtschaft (BDE). Im **INTERVIEW** mit Patrick Czelinski erklärt er, warum es bundeseinheitliche Regelungen für die **ENTSORGUNG** von Bauabfällen braucht – und zu was ein bayerischer Sonderweg führen könnte.

Eins ist für Kurth nämlich klar: An smarterer **KREISLAUFWIRTSCHAFT** wie bei Blasius Schuster führt künftig kein Weg vorbei

KREISLAUFWIRTSCHAFT

Blasius Schuster bereitet an mehreren Standorten Baufälle und Böden wieder auf und gewinnt so hochwertige Recycling-Baustoffe



DER PRÄSIDENT

Der Jurist Peter Kurth ist seit 2008 Vorsitzender des BDE und seit 2020 Präsident der Europäischen Föderation der Entsorgungswirtschaft (FEAD)

Herr Kurth, in einigen Monaten findet die Bundestagswahl 2021 statt. An welchem Punkt steht die Kreislaufwirtschaft heute und was hat die Regierung in den vergangenen Jahren dafür getan?

Die deutsche Entsorgungswirtschaft hat in den vergangenen Jahrzehnten für ein wirklich gutes Entsorgungssystem gesorgt, bei vielen Stoffströmen gelingt auch das Schließen der Kreisläufe. Bei einigen Stoffströmen sehen wir, dass es ohne gesetzliche Regelungen keine Entwicklung hin zu einer Kreislaufwirtschaft gibt. In diesem Punkt enttäuscht die Bundesregierung, weil etwa im Klimaschutzpaket oder im Coronapaket keinerlei Impulse für die Kreislaufwirtschaft zu finden sind, obwohl hier massive Klimaschutzpotenziale lägen. Das Verständnis, dass Kreislaufwirtschaft mehr ist als Entsorgung, hat sich bei vielen Akteuren leider noch nicht durchgesetzt.

Nach mehr als zehn Jahren hat der Bundesrat im Herbst 2020 die Mantelverordnung für die Entsorgung von Baustoffen verabschiedet. Aber um das neue Regelwerk tobt weiter Streit. Warum?

Die Mantelverordnung für Ersatzbaustoffe und Bodenschutz, wie das Regelwerk offiziell heißt, soll die Verwertung mineralischer Abfälle einheitlich für ganz Deutschland festlegen. Übrigens ist es das einzige stoffstrombezogene Projekt, das es in den Koalitionsvertrag dieser Bundesregierung geschafft hat. Wir sind fast am Ziel und haben nach fünfzehn

Jahren Debatte und Diskussion einen länder- und parteiübergreifenden Kompromiss. Widerstand gibt es nur im Freistaat Bayern, der sich eine Länderöffnungsklausel wünscht, um weiterhin Materialien zu verfüllen, die anderswo deponiert werden müssen. Diese Praxis möchte das Bundesland gern beibehalten, steht aber mit diesem Wunsch allein da. Trotzdem ist das Bundesumweltministerium dem Freistaat nun noch mal entgegengekommen.

Warum ist die Mantelverordnung als erste bundeseinheitliche Regelung zum Umgang mit mineralischem Abfallaufkommen so wichtig?

Mineralische Abfälle sind mit einer Gesamtmenge von mehr als 260 Millionen Tonnen der größte Abfallstrom in Deutschland. Dies ist schon für sich genommen ein guter Grund, eine bundeseinheitliche Regelung zu schaffen. Immerhin will die EU die gesamte Getrennsammlung vereinheitlichen.

Außerdem kann es nicht sein, dass die Verbringung von beispielsweise Schlacken über eine Grenze zwischen zwei Bundesländern zu einer unterschiedlichen rechtlichen Bewertung dieses Materials führt. Gleiches gilt für eine im Bau befindliche Straße, die über eine Landesgrenze führt. In einem solchen Fall kann es je nach Bundesland zwei unterschiedliche Bewertungen der verwendeten Materialien geben. Eine bundesweit einheitliche Regelung schafft hier Klarheit.

Welche Folgen hätte es, wenn die Mantelverordnung nicht in Kraft träte?

Fünfzehn Jahre lang wurde an dieser Verordnung gearbeitet. Es wäre absurd, wenn nach dieser Zeit, kurz vor der Zielgeraden, aus regionalpolitischem Interesse der gefundene Kompromiss verhindert wird – und es wäre eine Brückierung aller, die mit dieser Verordnung befasst waren. In der Praxis droht der Zustand, dass jedes Bundesland in diesen Rechtsfragen sein eigenes Ding macht. Ein solcher Rückfall in längst vergessen geglaubte Kleinstaatelei, während in Brüssel der EU-Green Deal angekurbelt wird, wäre niemandem zu erklären.

Was entgegnen Sie den Kritikern der Verordnung?

Die vorliegende Fassung der Mantelverordnung ist

ein Kompromiss aus einer besonders langen Zeit der Diskussion auf Bundes- und Länderebene. Bei Kompromissen machen alle Beteiligten Zugeständnisse zugunsten einer einheitlichen Lösung. Die breite länder- und parteiübergreifende Zustimmung zur Kompromisslösung bestätigt mich in meiner Einschätzung, dass die Vorlage eine tragfähige Lösung ist. Im Bundesrat hat sich gezeigt, dass alle Parteien in der Lage waren, diesen Kompromiss zu finden. Es ist das Wesen einer solchen Einigung, dass sich niemand gänzlich durchsetzt. Wenn Kritiker der Verordnung dies nicht bedenken, beschädigen sie letztlich den Föderalismus, denn der setzt Kompromissbereitschaft voraus.

Welche Möglichkeiten des Recyclings von Baustoffen gibt es jetzt und in Zukunft?

Schon jetzt können durch Sortierung, Aufbereitung und Recycling von Bauschutt hochwertige Recyclingbaustoffe hergestellt werden. Im Jahr 2016 waren das rund 72,2 Millionen Tonnen. Dies entspricht einem Recyclinganteil von rund 34 Prozent, in dem mineralischer Bauabfall zu hochwertigen Gesteinskörnungen aufbereitet wird. Doch aufgrund der unterschiedlichen Qualitäten der Bau- und Abbruchabfälle ist eine Aufbereitung zu Recyclingbaustoffen nicht immer möglich.

Die Verwertungsmöglichkeiten der Materialien hängen ganz entscheidend von ihren bautechnischen und umweltrelevanten Eigenschaften sowie ihrer stofflichen Zusammensetzung ab. Neben den Qualitäten der Ausgangsmaterialien ist auch maßgeblich, in welcher Verfahrensweise der Abbruch oder Rückbau erfolgt sowie eine Getrennthaltung der Fraktionen und die Art der Aufbereitungstechnik stattfindet. So haben wir im Jahr 2016 für die Fraktion Bauschutt mit einem Anfall von 58,5 Millionen Tonnen eine Recyclingquote von 77,7 Prozent beziehungsweise 45,5 Millionen Tonnen verzeichnet. Für Baustellenabfälle waren es hingegen nur 4,5 Prozent. Neben der Aufbereitung zu hochwertigen

Recyclingbaustoffen werden mineralische Bau- und Abbruchabfälle überwiegend im Straßen-, Wege- und Verkehrsflächenbau sowie im Erdbau eingesetzt. Die Verwertungsquote liegt im Durchschnitt über alle Fraktionen bei 89,8 Prozent oder einer Tonnage von 192,6 Millionen Tonnen.

Vor dem Hintergrund knapper werdender Primärressourcen gilt es, die Einsatzmöglichkeiten für mineralische Abfälle sowie auch die daraus hergestellten Ersatzbaustoffe und hochwertigen Recyclingbaustoffe zu nutzen, sie auszubauen und die Rahmenbedingungen für den Absatz und insbeson-

„Es hat sich noch nicht überall durchgesetzt, dass Kreislaufwirtschaft viel **MEHR IST ALS NUR ENTSORGUNG**“

Peter Kurth

dere die Akzeptanz von Recyclingbaustoffen zu verbessern. In diesem Zusammenhang ist auch RC-Beton ein innovativer und zugelassener Baustoff, der auch effektiv im Hochbau eingesetzt werden kann und massiv zur Ressourcenschonung beiträgt.

Welchen Beitrag leistet Blasius Schuster zur Kreislaufwirtschaft in Deutschland?

Die Innovationskraft der Entsorgungs- und Kreislaufwirtschaft in Deutschland beruht auf den Stärken familiengeführter mittelständischer Unternehmen. Sie prägen die Branche seit Jahrzehnten. Blasius Schuster gehört als feste Größe dazu, und letztendlich machen diese Unternehmen auch die Stärke der deutschen Wirtschaft aus. Kreislaufwirtschaft in Deutschland ist ohne inhabergeführte Unternehmen nicht vorstellbar.





sagen wir an dieser Stelle all unseren Kunden, Mitarbeitern, Pensionären, Partnern, Wegbegleitern und Möglichmachern.

Vielen Dank für Ihr, für Euer Vertrauen! Für die stets großartige Zusammenarbeit! Für unermüdlichen Einsatz! Danke, dass Ihr schätzt, was wir tun, dass wir das gleiche Ziel vor Augen haben, dass wir zusammen stark sind und gemeinsam wachsen!

Herzlichen Dank für die vielen spannenden Projekte, die wir gemeinsam verwirklichen dürfen und für alles, was wir dabei erleben. Wir sind glücklich, dass unser Familienunternehmen heute eine große Familie ist und eben nicht nur eine Firma. Wir sind dankbar für 75 gute Jahre und freuen uns auf alles, was noch kommt – getreu dem Wahlspruch der Westerwälder: **Hui! Wäller? Allemol!**

IMPRESSUM

Herausgeber Blasius Schuster KG,
vertreten durch Paul Schuster
und Daniel Imhäuser
Waldstraße 13a, 57627 Gehlert
www.blasiusschuster.de

Konzept & Realisierung
team tietge
Wilhelmstraße 31, 77654 Offenburg
www.tietge.com

Redaktion und Text
Ulf Tietge (Chefredaktion)
Katerina Ankerhold (Projektleitung)

Patrick Czelinski, Pascal Cames,
Stephan Fuhrer, Barbara Garms,
Thomas Glanzmann, Karen Heckers,
Imke Rosebrock, Verena Vogt,
Heike Schillinger (Lektorat)

Grafik und Gestaltung
Stefan Hilberer, Susanne Tietge,
Kristina Fischer

Fotografie
Michael Bode, Dimitri Dell,
Jigal Fichtner, Jan Reiff
Klimaneutral gedruckt bei
Burger Druck GmbH, August-Jeanmaire-
Straße 20, 79183 Waldkirch

© 2021 – alle Rechte vorbehalten

75 JAHRE BLASIUS SCHUSTER.
SEHR BEWEGEND SEIT 1946.

1946 hat Blasius Schuster im Westerwälder Örtchen Gehlert eine Einzelfirma gegründet. 75 Jahre später ist das Familienunternehmen unter Führung von Paul Schuster und Daniel Imhäuser in halb Deutschland tätig. Dass die Westerwälder inzwischen 95 Prozent der mineralischen Stoffe aufbereiten und wiederverwerten, setzt Maßstäbe in der Branche. Blasius Schuster ist damit einer der Innovationsführer bei Verwertung und Transport mineralischer Baustoffe.

Vom kleinen Fuhrunternehmer zum Umwelt-Dienstleister: Dieses Buch nimmt Sie mit in Europas größte Tagebaue, an die Ufer von Main und Rhein sowie in die Frankfurter Unterwelt. Mit Schiffen, Zügen und Sattelschleppern geht es zu Menschen, die wirklich Großes bewegen. Mal nur 25 Tonnen – mal aber auch 400 000.

Immer mit dabei: gelebte Nachhaltigkeit. Nicht um einen Trend aufzugreifen, sondern weil es zu schade ist, unsere Erde zu entsorgen. Daher bereiten wir sie lieber auf.

**BLASIUS
SCHUSTER**