

Gelbes Blut

SERIE: GLEISBAU-UNTERNEHMEN, TEIL 3 Vor 115 Jahren begann Leonhard Weiss mit dem Gleisbau. Heute ist die internationale Bauunternehmung europaweit aktiv.

TEXT: ACHIM UHLENHUT FOTOS: ACHIM UHLENHUT (2) · LEONHARD WEISS (3)

Zwanzig Jahre alt war Leonhard Weiss, als er im Jahr 1900 den Schritt zum selbstständigen Bauunternehmer wagte. Zuvor schon hatte er seinen Vater auf Eisenbahnbaustellen in ganz Deutschland begleitet. Vielleicht war auch etwas Glück dabei, dass nun gleich ein guter Auftrag für den Streckenbau der württembergischen Nebenbahn von Aalen über Neresheim nach Ballmertshofen den Grundstein für eine auch internationale Entwicklung darstellte. Weitere Aufträge der Königlichen Eisenbahnverwaltung folgten. Tüchtig und umsichtig soll Leonhard Weiss gearbeitet haben, das Lob »tadellos« wog damals schwer. Dies empfahl ihn alsbald auch für Arbeiten an Gas- und Wasserleitungen, für kommunale Bauvorhaben und den Straßenbau. Das anfangs kleine Bauunternehmen eines jungen Mannes entwickelte sich gut. 1921 erwarb er sein Firmengelände in Göppingen. 1938 war die erste Niederlassung etabliert, doch im selben Jahr starb der Gründer und Namensgeber mit nur 58 Jahren. Nach Krieg und Währungs-



Marcus Herwarth, Geschäftsführer Gleisinfrastrukturbau bei Leonhard Weiss.

reform sollte das Wachstum erst richtig beginnen. Bislang jüngster großer Schritt: Seit dem Jahr 2000 wurden zahlreiche Gesellschaften in aktuell zehn Staaten Europas aufgebaut. Die Leonhard Weiss GmbH & Co. KG ist heute einer der großen Baudienstleister in Deutschland und Europa – und der schlichte Namenszusatz »Bauunternehmung« eher Zeichen schwäbischer Untertreibung.

Unter der Leitung von Sohn und Schwiegersohn als zweiter Generation setzte das Familienunternehmen früh auf Mechanisierung und einen leistungsstarken, eigenen Maschinenpark. Dazu zählte ein Eisenbahndrehkran, 1959 die erste private Gleisstopfmaschine in Südwestdeutschland und die ersten Zweivegebagger. Unter der dritten Generation folgte schon 1979 der erste Gleisumbauzug, in der Entwicklung von den eigenen Experten ebenso maßgeblich beeinflusst wie später die Liebherr-Zweivegebagger, Gleisbau-

krane oder Kippwaggons. Heute, in vierter Generation, gehören auch eigene Lokomotiven zum Fuhrpark – und das ist nur der Bereich Gleisinfrastrukturbau, eine der tragenden und etwa gleich starken drei Säulen des Unternehmens.

Die anderen zwei Standbeine sind Straßen- und Netzbau sowie Ingenieur- und Schlüsselfertigbau. Das sichert einerseits den Fortbestand bei Konjunkturschwankungen der einen oder anderen Branche und führt andererseits zu einer enormen Bandbreite. Die Referenzliste nennt zahlreiche namhafte Projekte. Ob Hochschule oder Museum in München, Verwaltungs- und Wohngebäude in Berlin oder moderne Veranstaltungszentren, Schnellrestaurants bundesweit, viele Autobahnkilometer, Brücken und Unterführungen: Auch all das baut Leonhard Weiss. Im Bahnbereich ist die Liste ähnlich abwechslungsreich, Schnellfahrstrecken sind darunter und S-Bahn-Bauten, Straßen- und Schmalspurbahnen, sogar Kranbahnen, Bahnübergänge und Stellwerke sowie – höher geht's hierzulande nicht hinaus – auch die Gleise der Zugspitzbahn.

Für alle Bahnen erledigt Leonhard Weiss je nach Ausschreibung und Vorgabe längst (fast) alles, Erdbewegung, Gleis- und Weichenbau, Oberbauschweißen und Verkabelung, Signalbrücken und Fahrleitungsanlagen, baut Stationen und Nebenanlagen wie Lärmschutzwände. Leonhard Weiss betreut also Projekte von der grünen Wiese bis zur Inbetriebnahme. Eine termingerechte Fertigstellung gehört zu den Unternehmensleitlinien. Natürlich bedient man sich bekannter Zulieferer, doch für den Kunden kommt alles aus einer Hand: Aufgrund der eigenen Leistungsfähigkeit ist es möglich, als Generalunternehmer aufzutreten. Wenn

ZAHLEN & FAKTEN

- Mitarbeiter: zurzeit über 4200, Tendenz steigend, aktuell 91 neue Auszubildende im ersten Lehrjahr
- Jahresumsatz der Gruppe 2014: 1,011 Milliarden Euro
- Sechs Geschäftsführer, davon drei aus der Gründerfamilie (vierte Generation)
- Hauptsitze: Göppingen und Satteldorf
- Standorte: insgesamt 20 in Deutschland
- Tochterunternehmen und Niederlassungen in Estland, Litauen und Finnland, Norwegen und Schweden, in Österreich und der Schweiz, in Polen und Rumänien
- Internetseite: www.leonhard-weiss.de

anderswo Arbeitsgemeinschaften gebildet und koordiniert werden, setzt man bei Leonhard Weiss als Alleinstellungsmerkmal auf gebündelte Kompetenz aus dem eigenen Unternehmen. »Gelbe Baustelle« heißt das intern, und dies bezieht sich nicht auf das ohnehin beherrschende Goldgelb im Gleisbau, sondern auf die Firmenfarbe. Mehrere Gewerke, alles aus einer Hand, alle aus einem Haus, alle mit Grundfarbe Gelb. Denn Weiss trägt traditionell Gelb. Mehr noch: »In unseren Adern fließt gelbes Blut«, so Marcus Herwarth, seit Anfang 2015 Geschäftsführer Gleisinfrastrukturbau. Das verbindet. Mitarbeiter versteht man in der Gruppe eher als Mitarbeiter. Über Weiterbildungen in der unternehmenseigenen, 2004 gegründeten Leonhard Weiss-Akademie für Ausbildung und Training – jährlich wird ein »deutlich siebenstelliger Betrag« investiert – stehen jedem alle Wege offen, und die reichen bis in Führungspositionen.

Wer hier dabei ist, bleibt in der Regel lange. Auch in dieser Hinsicht ist die Baugruppe also ein gewachsenes Familienunternehmen. Gerade wurde Leonhard Weiss dafür übrigens erneut ausgezeichnet, als »Top-Arbeitgeber 2015«: Nummer eins in der Baubranche, zum zweiten Mal in Folge. Das besondere Arbeitsklima hat seine Gründe. Loyalität und Treue werden genannt, auch hohe Zufriedenheit, Anerkennung und Erfüllung im Job. Hier heißt das »Freude am Bauen erleben« – dieser bis heute aktuelle Leitspruch wurde schon 1989 von rund 500 Mitarbeitern als treffende Losung erdacht. Herwarth interpretiert diese Freude am Bauen auch so: »Was wir machen, wollen wir langfristig machen. Und auf kurzfristige Erfolge verzichten.« Dauerhafte Kundenbeziehungen seien verlässlich nur auf Qualität aufzubauen, ist er überzeugt. Er weiß genau, wovon er spricht, denn er kennt das Unternehmen seit seiner Zeit als Praktikant und Student. Das prägt: »Nur wer Spaß an der Arbeit hat, kann viel bewegen!«

Dank Gesellschaftern und Geschäftsführern mit klarem Konzept kommt die Gruppe ohne Fremdkapital aus, finanziert alle Investitionen aus den Umsätzen. Das schafft Unabhängigkeit, Sicherheit und Verlässlichkeit. Im Aufgabenspektrum



Oben: Südlich von Erlangen entsteht der Knoten Eltersdorf mit einem Überwerksbauwerk. Unten: Wo in Erlangen-Bruck früher zwei Gleise lagen, sind es bald vier.

erkennen Herwarth und seine Kollegen eine Trendwende, denn Streckenreaktivierungen nähmen zu, »und wir sind auch bei der Renaissance der Schiene dabei«. Ideal wäre es freilich, würde die komplette Verantwortung schon in einer frühen Planungsphase an einen Generalunternehmer gegeben. So ließe sich die Zahl der Änderungen zwischen Plan und Fertigstellung reduzieren, was Geld und Zeit spare. Das sind auch bei der Instandhaltung zwei wesentliche Faktoren, wo die Sperrpausen immer kürzer werden. Nach fester Überzeugung der erfolgreichen Experten braucht es »Topmaterial im Topzustand und eine Topmannschaft«.

Daher hat Leonhard Weiss auch einen eigenen Eisenbahnbetriebsleiter und steuert seine Lokomotiven und Arbeitszüge als zugelassenes Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Es steht auch Industriekunden zur Verfügung, etwa für die Bedienung von Anschlussgleisen. Bei diesem umfassenden Auftreten überrascht es nicht, dass die Maschinenwartung durchwegs in eigenen Werkstätten erledigt wird – auch dies zusätzlich für Dritte. 15 bis 20 Prozent ihres Umsatzes erwirtschaftet die Unternehmensgruppe Leonhard Weiss aktuell außerhalb Deutschlands. Gerade der Gleisinfrastrukturbau ist hier seit der Jahrtausendwende stark beteiligt. Die Schnell-



Links: Drei Lokomotiven – davon eine der Baureihe 203 – und zwei Gleisbaukrane gehören zum Maschinenpark von Leonhard Weiss. Rechts: Der jüngste Stopfexpress im Bestand, ein Plasser & Theurer Unimat 09-4x4/4S für kontinuierliches Arbeiten auch in Weichenbereichen.

umbauzüge sind viel im Ausland unterwegs. Langfristige Geschäftsverbindungen bestehen beispielsweise in Skandinavien. Herwarth nennt sie »Qualitätspartnerschaften«. In Norwegen wuchsen sie über einen Zeitraum von 20 Jahren.

Niederlassungen und Tochterfirmen oder Beteiligungsunternehmen gibt es in neun Ländern Europas. Mitarbeiter und Maschinen haben hier ebenso an der Erzbahn nach Kiruna im hohen Norden gearbeitet, wie sie in Südtirol den Neustart der

MASCHINENPARK

Leonhard Weiss setzt im Gleisbau einen umfangreichen Maschinen- und Fahrzeugpark ein. Geachtet wird auf aktuelle Umwelt- und Sicherheitsstandards. Zum Bestand in Deutschland gehören unter anderem:

- 2 Schnellumbauzüge, Stundenleistung bis 350 Meter (»Edelweiss«, »Schwobapfeil«)
- 7 kontinuierlich arbeitende Stopfmaschinen, darunter »Frankenexpress«, »Staufexpress« und weitere, noch neu der »Jagsttalexpress«, eine Plasser & Theurer Unimat 09-4x4/4S, sowie eine selbstverladende Stopfmaschine
- 7 Schotterpflüge
- 2 Gleisbaukrane
- 1 Gleisvormesswagen EM-SAT
- 25 hydraulische Kippwagen mit je drei Kippmulden (Eigenentwicklung)
- 1 Lokomotive der Baureihe 203
- 2 Lokomotiven der Baureihe 214
- 2 Gleiskraftwagen mit Bagger
- 66 Schwellentransportwagen
- Zweivegebagger in großer Zahl
- zahlreiche Lastkraftwagen, Spezial- und Kleinfahrzeuge

Vinschgauer Bahnen bautechnisch möglich machen. Allein im Baltikum samt Finnland sind ständig rund 450 Mitarbeiter von Leonhard Weiss tätig. Selbstverständlich wird dafür Breitspurtechnik vorgehalten und grenzüberschreitend eingesetzt. »Das strahlt inzwischen auch in die umliegenden Länder aus«, deutet Geschäftsführer Marcus Herwarth vorsichtig mögliches Entwicklungspotential an. Von Tallinn (Estland) aus ist das Unternehmen nicht nur im Gleisbau tätig, vielmehr nehmen auch Planung, Bau und Instandhaltung von Energieversorgungsanlagen einen erheblichen Stellenwert ein. Aufgrund der eigenen Struktur können sich die Schwerpunkte aber jederzeit verschieben, neben der starken Betonung von Qualität und Zuverlässigkeit gilt diese Mischung aus Bandbreite und Flexibilität als vorteilhaft auch fern der Heimat.

Ganz anders wahrgenommen werden hierzulande in der Öffentlichkeit allerdings Aufträge, wie sie derzeit im Rahmen des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit VDE 8, der Strecke von München über Erfurt nach Berlin, bearbeitet werden. Mit drei Bauabschnitten ist Leonhard Weiss allein zwischen Nürnberg und Ebensfeld (VDE 8.1) beauftragt, die Auftragssumme liegt hier bei rund 255 Millionen Euro. In Erlangen-Bruck und rund um die anspruchsvollen Überwerfungsbauwerke des Knotens Eltersdorf ist die nahe Zukunft schon erkennbar. Hier werden drei zweigleisige Strecken kreuzungsfrei zu einer viergleisigen Linie für S-Bahnen und ICE verbunden, die wiederum im neu erstellten Einschnitt den Platz der vormaligen zwei Gleise samt Böschungen nutzt. Die alte

Hauptbahn datiert von 1844, ist seit 1892 zweigleisig. Das hält zusätzliche Überraschungen im Untergrund bereit. Gut ist aber auch zu sehen, wie die verschiedenen Gewerke des Generalunternehmers Hand in Hand arbeiten. Straßenbau, Gleisbau und Ingenieurbau sind beteiligt, befasst mit Erdarbeiten und der Anlage der Baustraßen, Entwässerungen, Bohrpfahlwände wegen des begrenzten Platzes, Rampen, Unterführungen, den komplexen Stahlbetonarbeiten und etlichen Weichen sowie mit provisorischen und endgültigen Bahnsteigen. Eine »Gelbe Baustelle« also. Projektleiter Florian Koser deutet von einer Brücke aus auf die schon wieder grüne Wiese zwischen Lärmschutzwand und Bebauung: »Sogar die Sitzstange für Greifvögel haben wir aufgestellt«. Wer baut, habe eben auch Verantwortung für die Umwelt. Und wenn seine Leute abziehen, soll auch wirklich alles fertig sein.

Tüchtig, umsichtig und gründlich wird bei Leonhard Weiss bis heute gearbeitet, das ist vor Ort sofort zu spüren. Maschinen und Fahrzeuge sind sauber, nicht nur in Sachen aktueller Umweltstandards. Da will auch dieses »tadellos« aus der Anfangszeit wieder passen. Während bei anderen Unternehmen ein alternder Kipplaster mit Beulen oder Graffiti verziert ist, ist hier die Nachwuchswerbung auf den Flanken des jungen Euro-6-Spezialfahrzeugs zu finden. Sichtlich stolz bewegen Arbeitskräfte ihre Maschinen, die technisch auf neuestem Stand sind. Und rundherum wirkt alles so, als würden sie zum Ende ihrer Schicht die Baustelle noch eben kurz durchfegen. Damit sie auch morgen wieder »Freude am Bauen erleben« können. ■