

Perspektive

Auf Sand gebaut
Die A 26 wächst über
sich hinaus

Tiefgang
Der Kampf gegen Munitions-
altlasten in der Ostsee beginnt

Die Zukunft im Blick
Im Gespräch mit den Hoch-
wasser-Experten der HafenCity



So weit das Auge reicht: Großbaustelle A26



Hoher Besuch: Umweltministerin Steffi Lemke in Perzerhaken



Im Gespräch mit Jeff Marengwa und Philipp Jahnke

INHALT

BLICKWINKEL

- 4 Auf Sand gebaut
- 7 Unterm Überseering
- 9 Ein guter Grund
- 10 Tiefgang
- 20 Neue Ufer

WEITSICHT

- 12 Die Zukunft im Blick

AUS DEN STANDORTEN

- 15 News

INNENPERSPEKTIVEN

- 16 Talentsuche
- 18 EGGERS intern

MENSCHEN

- 22 Willkommen an Bord
- 23 Weggefährten
- 22 Impressum



Marco Hamann
Geschäftsführer EGGERS Umwelttechnik

Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter,

das Jahr 2024 geht langsam auf sein Ende zu und man fragt sich wieder einmal, wo es geblieben ist. Langweilig war es jedenfalls nicht.

Auch wenn die Baubranche zurzeit in den Bereichen Wohnungs- und Gewerbebau unter großem Druck steht, gibt es andere Bereiche, die weiterhin mit hohen Investitionen der öffentlichen Auftraggeber dafür sorgen, dass wir insgesamt weiterhin eine hohe Auslastung haben, und dies auch mit langfristigen Projekten! Zu nennen sind hier der „Tunnel Altona“ nördlich des Elbtunnels, wo die beiden Baubetriebe in der EGGERS-Gruppe noch über Jahre hinaus eine Grundaustattung haben, die A26 im Süden oder der Neubau der U5 im Norden von Hamburg.

Auch das Projekt „Munition im Meer“ wird uns noch über Jahre begleiten und zeigt, dass wir innerhalb der Gruppe fachlich gut aufgestellt sind.

Die Niederlassungen in Wittenberge, Ibbenbüren und Herzfelde mit insgesamt fast 200 Beschäftigten haben ebenfalls ein arbeitsreiches Jahr hinter sich. Dank der guten Auftragslage wird auch der Start ins neue Jahr erfolgreich sein.

Insgesamt können wir als EGGERS-Gruppe trotz der allgemein etwas eingetrübten Stimmung in der Baubranche positiv und optimistisch in die Zukunft schauen. Das haben wir vor allem Ihnen und Ihrem Einsatz zu verdanken, denn ohne gute und engagierte Mitarbeiter, die im Team arbeiten und über den Tellerrand hinausschauen, wäre das nicht möglich.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen im Namen der Geschäftsleitung und der Familie Eggers ein ruhiges, entspanntes und hoffentlich erholsames Weihnachtsfest.

Ihr Marco Hamann



01

AUF SAND GEBAUT

Am Rande der Stadt Hamburg wächst ein neues Stück der A 26: der Abschnitt 4.1. Die Autobahn ist eines der größten Bauprojekte der Region und soll die Westtrasse zwischen Hamburg und Niedersachsen bilden – um so die Straßen spürbar zu entlasten.

Wir fahren mit dem Baustellenfahrzeug auf einer breiten Sandpiste Richtung Hamburg. Am Steuer sitzt Bauleiter Clemens Liegmann. Neben uns türmen sich hellbeige Sandberge. Abseits der Piste blitzt Wasser auf – die A26 durchquert eine Landschaft aus Moor und Naturschutzgebiet. „Das Ganze hier war mal bis zu neun Meter höher“, erklärt Liegmann und meint damit die Sandstraße. „Unter uns befindet sich das Buxtehuder Moor. Das Gewicht des Sandes sorgt dafür, dass sich der Untergrund konsolidiert, also verdichtet und setzt, damit später der Verkehr darüber rollen kann.“ Allerdings setzt sich der Boden nicht so schnell wie gewünscht. „Deshalb sind wir etwas im Verzug. Das Moor ist eben unberechenbar“, so Liegmann. Bisher konnten er und sein Team lediglich das Sandplanum herstellen. Es bildet die Basis für den

Straßenbau. Nach anschließender Herstellung der Entwässerung folgt die Schottertragschicht von 30 cm Stärke.

Clemens Liegmann ist einer von vier Bauleitern der ARGE – der eigens für dieses Baulos gegründeten Firma, bestehend aus den Unternehmen Holst, Hagemann, Kemna sowie EGGERS Umwelttechnik. Zu Liegmanns Aufgaben gehören Ausführung, Materialeinkauf und Koordination der Baustelle. „Als Bauleiter bist du immer alles und gar nichts“, beschreibt der 33-Jährige scherzhaft seinen Job. Trotz sorgfältiger Planungen im Vorfeld lassen sich Verzögerungen kaum vermeiden. Vor dem eigentlichen Straßenbau müssen Lärmschutzwände errichtet, sowie Entwässerungssysteme und Drainagen hergestellt werden. Sein Team führte bereits die Erdbau-

arbeiten für die Lärmschutzwandfundamente aus. Nun steht das Schichtwasser in den Baugraben so hoch, dass teilweise aufwendige Pumpenarbeiten erforderlich sind, um eine einigermaßen trockene Baugrube zu erhalten. In einigen Bereichen hilft uns unsere Wasserabteilung dabei, weil eine „einfache“ Pumpe nicht mehr ausreicht.

„Das Vorbaulos hat hier Geotextilien eingesetzt, um die Untergrundbedingungen zu verbessern. Das finden wir nun an einigen Stellen wieder“, erklärt Liegmann. „Von den ersten 3,5 Kilometern konnten wir gerade mal 500 Meter so umsetzen, wie es vorgesehen war.“ Alltag auf einer Baustelle. Sein eigentliches Problem ist jedoch der Sand.



02

01 Bis zum Horizont: die 3,5 Kilometer lange Baustelle A 26.

02 Hat alles im Griff: Bauleiter Clemens Liegmann.

01 Hier werden die Fundamente für die Lärmschutzwand gesetzt. Dank moderner Technik lassen sich die Baugruben und Entwässerungsgräben zentimetergenau ausheben.

02 Facharbeiter Marco Bernt auf seinem Radlader – er verlädt den Sand zum Abtransport.

Zwischen Logistik und Improvisation

Das Thema „Sandmanagement“ erfordert auf manchen Baustellen eine eigene Arbeitskraft – so komplex ist die Logistik. Hier ist Liegmann dafür verantwortlich. Aktuell hat er zu viel Sand. „Es ist unsere Aufgabe, den Sand abzutransportieren. Geplant war, ihn an anderer Stelle der A26 einzusetzen.“ Dadurch, dass der Bau statt im Mai erst im Dezember 2023 starten konnte, ist die ursprüngliche Verwendung hinfällig. Wohin also mit dem überschüssigen Sand? „Sand zweimal anfassen bedeutet unnötig Geld verbrennen“, bringt Liegmann es auf den Punkt. Insgesamt müssen über 250.000 Kubikmeter bewegt und davon ca. 100.000 Kubikmeter weggefahren werden – das sind 4.000 LKWs. Kein Pappenstiel. Ein erster Teil konnte auf dem EGGERS-Areal in Grasbrook zwischengelagert werden. „Das Teuerste am Sand ist der Transport“, bemerkt Liegmann pragmatisch. Und so bleibt der Rest vor Ort, bis sich eine Lösung gefunden hat – an Platz mangelt es zum Glück nicht.



01



02

Liegmanns Pragmatismus zeigt sich auch an anderer Stelle: Neben den üblichen gelben Baggern sind auf der Baustelle auch grüne Trecker zu sehen – Geräte der hiesigen Landwirte. Sie unterstützen EGGERS bei den Erdbauarbeiten. „Die Landwirte freuen sich, dass die Trecker Auslastung haben, wenn keine Ernte ist“, weiß Liegmann. Die Kooperation spart Kosten, sonst müssten die Maschinen aus Hamburgs Norden hergebracht werden. „Das Miteinander klappt super“, so Liegmann zufrieden.

Von Wildschweinen, Fasanen und Fledermäusen

Noch weitere Nachbarn aus der ländlichen Umgebung sind auf der Baustelle unterwegs: „Die Kollegen, die hier morgens um 6 Uhr zugange sind, sehen schon mal Wildschweine oder Fasane.“ Die Autobahn führt eben durch ein sensibles Ökosystem. Nicht umsonst umfasst das Baulos 4.1 zwei Fledermausquerungen. „Die Tiere haben ihre festen Routen, die Lärmschutzwand ist über vier Meter hoch“, so Liegmann. Damit sie trotzdem ungehindert zwischen ihren Jagdgebieten pendeln können, werden zwei Fledermausbrücken errichtet. Zudem schützt die Wand die angrenzenden Felder und Flächen vor Straßenlärm. Bäume dienen im Böschungsbereich als Erosionsschutz.

Auf der Zielgeraden

Mit rund 75 Millionen Euro ist das Baulos eines der größeren Projekte, an denen die EGGERS Umwelttechnik beteiligt ist. Die Baustelle erstreckt sich auf acht Kilometern Länge und 60 Metern Breite. EGGERS übernimmt auch den Endausbau – die Autobahn wird komplett befahrbar mit allen Markierungen und der Beschilderung übergeben. Bis März 2026 sollte Liegmanns Abschnitt fertig sein; durch die bereits erfolgte Bauzeitverschiebung und das unvorhersehbare Setzungsverhalten liegt das Bauende aktuell bei Mitte 2027. „Es ist spannend, ein Projekt dieser Größenordnung zu koordinieren und Lösungen zu finden“, resümiert der Bauingenieur, der zugleich Umweltingenieurswissenschaftler ist. Er mag seinen Job zwischen Sand, Moor und Fledermäusen. 🦇

UNTERM ÜBERSEERING



Er kam, sah und legte los: Der mächtige Long-Reach-Bagger ist um 6 Uhr angeliefert worden, kurze Zeit später ist er bereits im vollen Einsatz auf der Baustelle „U5 Ost“. Mit seinem 16 Meter langen Arm greift er direkt in die Erde, zieht sie empor und bereitet damit den Weg für Hamburgs Zukunft: Seit September läuft am Überseering der Tiefbau für die neue U-Bahn-Haltestelle „City Nord“.

Deutschlands größtes U-Bahnprojekt ist in vollem Gange: In der City Nord entsteht eine 16 Meter tiefe Baugrube für die nächste Haltestelle der vollautomatischen U5.

„90.000 Kubikmeter Bodenaushub müssen hier weg.“ Jan Bünning ist sofort im Thema: „Wir heben die Baugrube für einen Tunnel in offener Bauweise aus. Der Trog misst 21,50 Meter Breite und 16 Meter Tiefe“, erklärt der EGGERS-Bauleiter seine Aufgabe für die Docks 1 und 2. In der Baugrube steht ein weiterer Bagger, der dem Long-Reach-Bagger zuarbeitet. Ein dritter soll die freigelegten Schlitzwände mit einem Besen säubern. „Das ist technisch und logistisch schon anspruchsvoll“, betont Bünning. „Die Herausforderung hier mitten in der Stadt lautet: Wie kriegen wir sicher und geordnet die gigantischen Erdmassen bewegt?“

Unberührter Sand

Wir stehen am tiefsten Punkt der Baugrube. Um die Baugrube zu stabilisieren, wurden massive Stahlbetonträger eingebaut, die sich über die Grube spannen. „Diese Aussteifungen sind notwendig, damit die Grube hält, während wir uns in den Untergrund vorarbeiten“, so Bünning. Die Bagger um uns herum arbeiten unbeirrt weiter. Was für den Laien wie einfacher Sand aussieht, entpuppt sich als Besonderheit für Hamburgs Innenstadt: Es ist geogener Boden. „Das heißt, wir befinden uns nun in Tiefen, die unterhalb dessen liegen, was mal von Menschenhand berührt wurde“, weiß

„Das heißt, wir befinden uns nun in Tiefen, die unterhalb dessen liegen, was mal von Menschenhand berührt wurde. Der Sand ist astrein, damit könnten Kinder spielen.“

Bauleiter Jan Bünning



Bei der U5 geht er in die Tiefe: Bauleiter Jan Bünning.

Bünning. „Der Sand ist astrein, damit könnten Kinder spielen.“ Gleichzeitig lassen sich in den Sandschichten dunkle Stellen erkennen. „Hier beginnt Mergel – ein sehr steifer Lehm, fast so hart wie Beton. Der wird gern als Dichtungsmaterial genommen, etwa im Deponiebau. Eingebaut ist er nahezu wasserdicht.“

Nachhaltigkeit im Fokus

Im Minutentakt befahren Lastwagen die Baustelle – sie transportieren den Erdaushub ab. Ein Teil landet im Aufbereitungslager für geogenen Boden im Hamburger Hafengebiet, andere Bodenarten werden von Entsorgungsunternehmen verwertet oder deponiert. Die Umweltauflagen erfordern es, dass das Material genau getrennt wird, weshalb im Baubüro von EGGERS stapelweise Lieferscheine liegen. „Jeder Boden wurde in Rasterproben analysiert – wir müssen ihn genauso abfahren, damit jede Belastungsklasse korrekt verwertet wird“, erklärt Bünning.

Deutschlands derzeit größtes U-Bahnprojekt folgt einem genauen Umweltplan. Neben dem Boden wird auch der Abbruch von Beton recycelt. „Alles, was wir an Beton abtragen, geht in den Wertstoffkreislauf“, erläutert Bünning. „Das Material wird bei EGGERS in der Recycling-Anlage zerkleinert und dient später als Tragschicht für neue Bauprojekte.“ Auch das Wasser, das beim Aushub aus den Sandschichten freigesetzt wird, muss aufwendig aufbereitet werden, bevor es wieder ins städtische Siel gelangt.

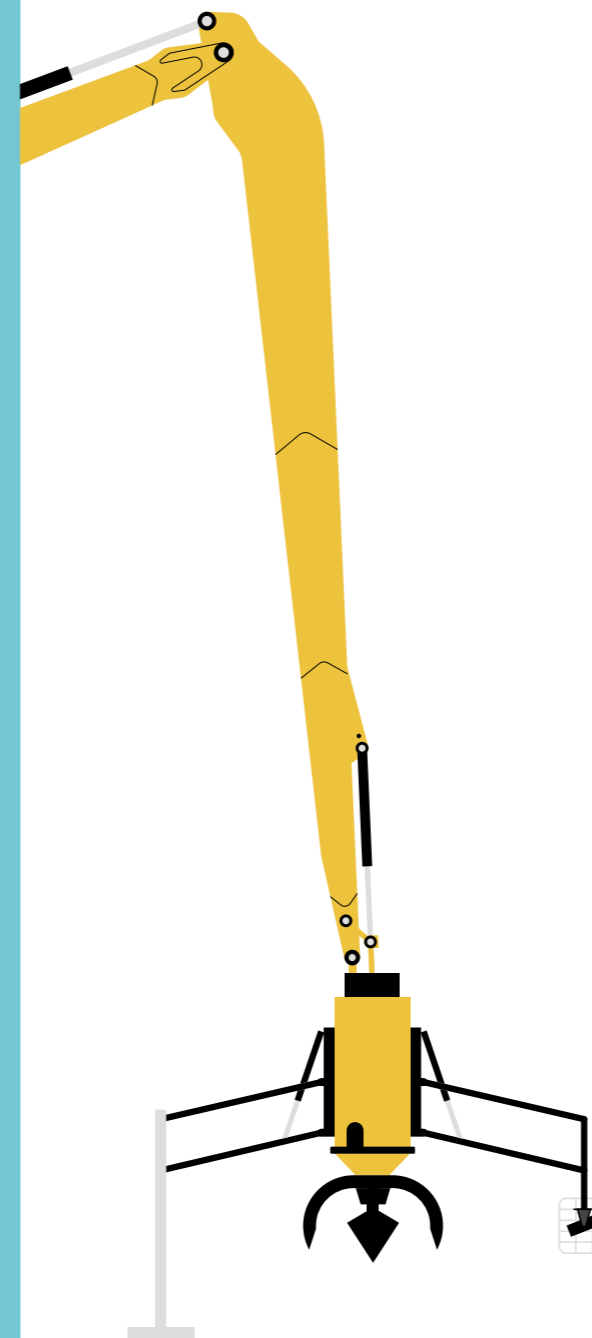
Neben dem Aushub im Trog laufen viele weitere Arbeiten und Nebenleistungen: Baustraßen und Arbeitsebenen müssen erstellt und gepflegt, Abbrucharbeiten für notwendige Verbaumaßnahmen und Hindernisbeseitigungen erledigt werden – teilweise in Handarbeit. Zudem sorgen EGGERS-Mitarbeiter für die Reinigung der angrenzenden öffentlichen Straßen.

Die Faszination von Baustellen

Bis Ende 2026 sollen hier jeweils ein Gleisbett sowie die Treppenhäuser mit Ein- und Ausgängen entstehen. „Das Ganze bewegt sich dann Richtung Stadtpark, wo die geplante Tunnelbohrmaschine zum Einsatz kommen wird.“ Es sind die Größe und die Komplexität der Aufgabe, die Bünning begeistert – der präzise Einsatz von Maschinen, das Hantieren mit Ressourcen, die Sicherheit der Abläufe. „Hier unter den Stützen zu stehen und den Aushub zu sehen, das ist schon spektakulär“, schwärmt der Bauingenieur, während er den Long-Reach-Bagger beobachtet, der seinen Hals wie eine Giraffe nach unten senkt. „Eigentlich 'ne schöne Baustelle“, resümiert er fast liebevoll. 📸

EIN GUTER GRUND

In Wilhelmshaven entsteht ein neues LNG-Terminal. Doch bevor der Bau starten kann, muss der Meeresgrund nach Kampfmitteln abgesucht werden. Jan Leidorf, Projektleiter bei der EGGERS Kampfmittelbergung (EKB), erklärt, wie sein Team diese Aufgabe umsetzt und warum die Nordsee kein einfaches Terrain ist.



Der neue Anleger hat gewaltige Dimensionen: Knapp einen Kilometer wird er vom Land in die Nordsee ragen, in doppelstöckiger Bauweise. Die Inbetriebnahme ist für 2029/2030 geplant. Im Vorfeld muss eine Baugrunderkundung erfolgen, denn noch heute ruhen zahlreiche Kampfmittel aus dem Zweiten Weltkrieg auf dem Meeresboden vor Wilhelmshaven. Das Team von Jan Leidorf hat bereits 387.000 m² Meeresgrund sondiert und 150 Verdachtspunkte ausgemacht. „Das können Munitionsreste, alte Anker oder Industriemüll sein – das wissen wir erst, wenn wir die Objekte freilegen und untersuchen“, erklärt Leidorf.

Für die Bergungsarbeiten setzt die EKB auf spezielles Gerät: Die Jack-up-Plattform „Helgoland“, eine künstliche Insel mit einer Arbeitsfläche von 400 m², dient als Basis und wird für das Projekt dauerhaft in der Nordsee positioniert. Hinzu kommen der Multifunktionsschlepper „Düne“ sowie ein Crew-Transfer-Schiff, das die Arbeiter vom Festland auf die Plattform bringt. Wichtige Bergungsgeräte sind das OctopusTool und ein CAT-374-Bagger, die zusammen eine Reichweite von über 20 Metern unter Wasser haben. „Damit sind bei diesem Projekt der größte Ponton, das größte Schiff und der größte Bagger der EGGERS-Gruppe im Einsatz“, betont Leidorf. Ein ganz schönes Kaliber.

Challenge Nordsee

Der erste Spatenstich für das Terminal soll so früh wie möglich stattfinden, weshalb für die Umsetzung 120 Tage à Zwölf-Stunden-Schichten angesetzt sind. „Winter und Frühjahr – das ist die ungemütlichste Zeit auf der Nordsee“, so Leidorf. Die Crew ist täglich Wind, Wellen und Wetter ausgesetzt. Vom Boot aus besteigt sie die Plattform über eine Leiter – angeseilt und in Überlebensanzügen. Bei Wellen über einem Meter wird's kritisch. Es gilt, das Wetter zu beobachten. Dafür erhält die EKB Live-Daten von einer eigenen Wetterboje sowie Prognosen des Deutschen Wetterdienstes. Die Sicherheit der Crew hat dabei stets Vorrang – gleichzeitig kosten Abbrüche Geld und Zeit.

Eine weitere Herausforderung sind die starken Sedimentbewegungen in der Nordsee. Sie verringern die Sichtweite von Kameras. Um Objekte dennoch identifizieren zu können, braucht es viel Erfahrung. Unterstützung liefert moderne Sonar- und KI-gestützte Technik. „Oberste Regel: Ein Objekt wird nur dann bewegt, wenn es eindeutig als ungefährlich identifiziert werden kann.“ Jan Leidorf weiß, wovon er spricht – neben seinem Wirtschaftsingenieursstudium hat er eine Ausbildung zum Feuerwerker gemacht. Sein Ziel ist es, dem Auftraggeber so schnell wie möglich belastbare Daten zu liefern, damit die Realisierung des für Deutschland wichtigen Flüssigerdgas-Terminals planmäßig beginnen kann. 📸

TIEF GANG



Leif Nebel im Gespräch mit Bundesumweltministerin Steffi Lemke.

30 Tage Rund-um-die-Uhr-Einsatz und wertvolle Erkenntnisse: Mit der Pilotierung des Sofortprogramms „Munitionsaltlasten in Nord- und Ostsee“ startete das verantwortungsvolle Projekt der Bundesregierung zur sicheren Bergung und Vernichtung von Weltkriegsmunition aus den Meeren.



01



02

01 Die Düne ist im Einsatz für die Sicherheit der Ostsee.

02 Ein Blick auf die Unterwasserbilder sorgt für Klarheit.

Dieser Einsatz war eine echte Herausforderung: 30 Tage lang war die Arbeitsgemeinschaft aus EGGERS Kampfmittelbergung und Hansataucher in der Lübecker Bucht nahe Rettin tätig. Gemeinsam sondierten, bestimmten und sicherten die Kooperationspartner rund 27 Tonnen Munition. Erprobte Technologien der Bergetechnik sowie der Prozess- und Verfahrenstechnik sowie in den letzten Jahren entwickelte Lösungsansätze mit hohem technologischem Reifegrad wurden dabei erfolgreich eingesetzt. Der Fokus dieses Pilotprojekts lag vor allem auf den gewonnenen Erkenntnissen, die als Grundlage für den systematischen Einstieg in die industrielle Beseitigung von Munitionsaltlasten in deutschen Meeresgebieten dienen sollen.

Technologische Innovationen für die Sicherheit von Mensch und Umwelt

Zur Erkundung und Identifizierung von Kampfmitteln in den Munitionsschüttungen setzte die Arbeitsgemeinschaft aus EGGERS Kampfmittelbergung und Hansataucher unter anderem ROVs (Remotely Operated Vehicles) mit moderner, KI-basierter Kamertechnologie ein. Wie ein fliegendes Auge liefern diese kleinen, wendigen und teilautomatisierten Maschinen selbst in trübem Wasser klare Bilder. Ein anderes Verfahren, das im Rahmen des Projekts genutzt wurde, ist das Live-Imaging-Sonar. Auch bei bewegter Kameraposition ermöglicht es die Betrachtung von Objekten aus verschiedenen Blickwinkeln, während gleichzeitig Daten zu Größe und Lage der Objekte übermittelt werden.

Ein weiteres technisches Highlight war der Einsatz unseres EGGERS OctopusTools: Mit ihm lassen sich Kampfmittel nicht nur identifizieren, sondern auch schonend aufnehmen und in sicheren Behältern ablegen. Zum Schutz vor einer möglichen Kontamination der Umwelt durch austretende Stoffe wurden die geborgenen Kampfmittel in speziellen, abgedichteten Containern unter Wasser abgelegt und werden dort für die Entsorgung verwahrt. Übrigens kamen Taucher

während des Pilotprojekts nur in Ausnahmefällen zum Einsatz – wenn die Handhabungs- und Transportsicherheit nicht zweifelsfrei durch technologische Mittel festgestellt werden konnte.

Umweltministerin Lemke beeindruckt: erfolgreicher Start der Munitionsbergung in der Ostsee

Während eines Besuchs am 7. Oktober zeigte sich auch Umweltministerin Steffi Lemke von den Ergebnissen und der Bedeutung des Projekts überzeugt: „Ich bin froh, dass wir nun wirklich damit begonnen haben, alte, verrostende Munition vom Meeresboden der Ostsee zu bergen. Mit jeder Patronenkiste und jeder Bombe weniger machen wir die Lübecker Bucht ein kleines Stückchen sicherer – sowohl für die Fischerei und den Tourismus als auch für die Meeresumwelt. Dennoch bleibt die Bergung von Altmunition eine Generationenaufgabe: Auf dem Boden der deutschen Nord- und Ostsee lagern noch immer rund 1,6 Millionen Tonnen Munition, vor allem aus dem Zweiten Weltkrieg. Mit unserem Sofortprogramm Munitionsräumung gehen wir dieses Problem weltweit als Pioniere an. Wir werden nach dieser Testphase zusammen mit Partnern der maritimen Wirtschaft eine Industrieanlage zur Entsorgung von Munitionsaltlasten auf See entwickeln. Es ist geplant, ab 2026 Munition im großen Stil zu bergen und zu vernichten, dank einer einmaligen Prozesskette, die auch die Aufbereitung und Entsorgung auf See beinhaltet. Damit werden wir international Vorreiter sein und eine Technologie entwickeln, die überall dort angewendet werden kann, wo Altmunition im Meer geborgen werden muss.“

Auch Leif Nebel, Geschäftsführer der EGGERS Kampfmittelbergung, zeigt sich vom Erfolg des Pilotprojekts überzeugt und ist zuversichtlich, dass sich bestehende Technologien auf größere Mengen und längere Zeiträume anwenden lassen: „Die Bergung von Munitionsaltlasten ist erwiesenermaßen machbar. Manchmal braucht es experimentellen Forschergeist, um Altes neu zu denken und neue Dinge zu entdecken.“

DIE ZUKUNFT IM BLICK



Für die Hamburger HafenCity spielt der Hochwasserschutz eine zentrale Rolle: Durch ihre direkte Lage an der Elbe ist sie bei Sturmfluten einem erhöhten Hochwasserrisiko ausgesetzt. Eine Gefahr, die durch den Klimawandel stetig zunimmt. Wir sprachen mit Jeff Marengwa und Philipp Jahnke von der HafenCity Hamburg GmbH über aktuelle und zukünftige Herausforderungen beim Schutz vor Hochwasser.

P: Wetterextreme mehren sich, in Mitteleuropa und anderen Teilen der Welt kommt es immer öfter zu Hochwasserkatastrophen. Auch Hamburg ist immer häufiger von Sturmfluten betroffen. Herr Marengwa, Herr Jahnke, Sie sind bei der HafenCity Hamburg GmbH die Experten für Hochwasserschutz: Welche Herausforderungen birgt der Hochwasserschutz für die Infrastrukturplanung in der HafenCity?

JM: Die HafenCity liegt direkt an der Elbe, einem Fluss, der über die Deutsche Bucht regelmäßig von Sturmfluten heimgesucht wird. Dadurch kann es zu Überschwemmungen, bei denen das Wasser an einigen Stellen über die Kaimauern sowohl an der Elbe als auch an den Hafenbecken tritt.

Gleichzeitig stellt die direkte Wasserlage eine einzigartige Qualität des Stadtteils dar. Um sowohl dieser Qualität als auch dem Risiko gerecht zu werden, wurde das Warftprinzip angewandt.

P: Was genau versteht man unter dem Warftprinzip?

JM: Eine Warft ist im Wesentlichen eine künstlich angelegte, erhöhte Insel, die das Fundament für die darauf errichteten Gebäude bildet. Das Warftprinzip in der HafenCity bedeutet, dass das Gelände für das Straßenniveau soweit erhöht wurde, bis es über der Hochwassergrenze lag. Dieses Konzept wurde bereits vor über tausend Jahren auf den Halligen in der Nordsee dazu genutzt, sich vor Hochwasser zu schützen. In der HafenCity war es allerdings weder möglich noch gewünscht, das gesamte Areal auf ein hochwasserfreies Niveau zu bringen. Alle wichtigen Versorgungs- und Fluchtwege sowie die Wohnlagen wurden auf dem Warftniveau angelegt, während die Promenaden auf dem Niveau der historischen Kais geblieben sind, die überflutet werden können.

Mit Herz dabei: Jeff Marengwa und Philipp Jahnke im Interview.



P: Worin unterscheidet sich dieses Vorgehen von den Hochwassermaßnahmen in anderen Stadtteilen?

JM: Hamburg wird größtenteils durch eine Hochwasserschutzlinie geschützt, die aus Deichen und Schutzwällen besteht. Für die HafenCity hat man bewusst das Warftprinzip gewählt, um den einmaligen Bezug zur Elbe und zum Hafen erlebbar zu machen. Auf diese Weise fügt der Stadtteil Hamburg mehr als 10 Kilometer Promenaden am Wasser hinzu. Die Promenaden und Plätze auf dem historischen Niveau können und sollen bei Sturmflut zeitweise unter Wasser stehen. Die Gebäude werden zusätzlich durch hochwassersichere Fenster und Tore geschützt.

PJ: Die städtebaulichen Anforderungen werden besonders deutlich, wenn man sich die benachbarte Speicherstadt ansieht. Auch sie befindet sich auf einem tiefliegenden, überflutungsgefährdeten Gelände. Zur Innenstadt hin gibt es Hochwasserschutzttore, die die dahinterliegende Bebauung schützen. In Gewerbe- und Hafengebieten können auch



Poller eingesetzt werden, die weniger hoch eingedeicht sind. Aber für ein mischgenutztes Gebiet mit hohem Wohnanteil, wie die HafenCity, mussten wir eine andere Lösung finden. Es wurde sichergestellt, dass man über die hochwassersicheren Rettungswege immer aus der HafenCity heraus und in sie hinein kann, wie etwa über die Freihafenelbbrücke oder die Oberbaumbrücke. Zusätzlich kann die Feuerwehr aber auch zum Beispiel die Kibbelstegbrücken nutzen, die durch die Speicherstadt hinter die hochwassersichere Linie der Innenstadt führen. Ohne das Warftprinzip hätte man frühzeitig einen Deich um die HafenCity ziehen müssen. Zudem hätte man auch Kanäle, Schleusen oder Wehre anlegen müssen. Das wäre es eine sehr teure Investition gewesen, die zudem die städtebauliche Flexibilität stark eingeschränkt hätte. Stellen Sie sich vor, Sie spazieren auf einer Promenade hinter einer hohen Schutzwand: Das wäre weder ästhetisch noch praktisch.

JM: Eine alternative Lösung, die in den 1970er Jahren diskutiert wurde, war der Bau eines Sperrwerks weiter stromaufwärts

„Der Hochwasserschutz in Hamburg hat seit der Flutkatastrophe in Wilhelmsburg höchste Priorität. Die Deichlinien werden immer wieder überprüft und angehoben.“

Jeff Marengwa

Zur Person

In seiner Rolle als Bereichsleiter für Integrierte Planung und Realisierung im Infrastrukturbau legt Jeff Marengwa die Grundlage für die Erschließung der Hafencity sowie der anderen Stadtentwicklungsgebiete in der Verantwortung der Hafencity Hamburg GmbH. Gemeinsam mit einem Team aus städtebaulichen Planern entwickelt er optimale Erschließungskonzepte für Straßen, Wege und Ingenieurbauwerke wie Brücken und Kaimauern.

Philipp Jahnke bringt als Projektleiter seine Expertise in verschiedenen Fachdisziplinen ein und begleitet Projekte durch sämtliche Planungs- und Ausführungsphasen. In sein vielfältiges Aufgabenspektrum fallen zum Beispiel die Ausschreibung und Betreuung von Erdbauarbeiten bis hin zur Organisation von Architekturwettbewerben.



Während Versorgungs- und Fluchtwege auf einem erhöhtem Niveau liegen, können und sollen Promenaden bei Sturmflut überflutet werden.

an der Elbe, um auf innerstädtische Hochwasserschutzanlagen zu verzichten. Doch ein Sperrwerk hätte den Hafen bei Sturmfluten immer wieder lahmgelegt. Ein Beispiel für ein solches Bauwerk ist das Maeslant-Sperrwerk in Rotterdam, dessen Tore die Größe des Eiffelturms haben. Ingenieurtechnisch beeindruckend, aber in der Elbe aufgrund der relativ häufigen Sturmfluten ungeeignet.

- P:** Sind die Schutzmaßnahmen in der Hafencity auch bei steigendem Meeresspiegel zukunftssicher?
- JM:** Der Hochwasserschutz in Hamburg hat seit der Flutkatastrophe in Wilhelmsburg höchste Priorität. Die Deichlinien werden immer wieder überprüft und angehoben. Für das Wartprinzip in der Hafencity und den neuen Stadtteil Grasbrook gilt das ähnlich. Zunächst wurde ohnehin mit einer Reserve geplant. Zudem wurde das Schutzniveau in der Hafencity im Laufe der inzwischen mehr als 20jährigen Entwicklung von ursprünglich 7,50 Metern über Normalnull auf 8,30 Meter im östlichen Teil angehoben. Zum Vergleich: Das historische Niveau der Promenaden, das überflutet werden kann und soll, liegt bei 4,0 bis 5,5 m NHN.
- PJ:** Auf dem Grasbrook gehen wir sogar auf 9,70 m NHN. Einen absoluten Schutz vor Sturmflutkatastrophen gibt es allerdings mit keiner Bautechnik. Daher ist es wichtig, sich mit dem unvermeidbaren Restrisiko ständig auseinanderzusetzen. Das tun wir in Zusammenarbeit mit Universitäten und Behörden.
- JM:** Sollten künftige Anpassungen notwendig sein, könnten diese durch neue Bauprogramme umgesetzt werden – das wäre möglicherweise ein Infrastrukturprogramm für unsere KindsKinder.
- P:** Vielen Dank für das Gespräch. 🙏

NEWS

Unsere Kollegen sind auf verschiedenen Baustellen in Norddeutschland unterwegs.

Fotos: Daniel Steinmetz, Jan Müller, David Köbbing, LIFE HAMBURG und André Schwark



Ibbenbüren

Unsere Kolleginnen und Kollegen aus Ibbenbüren arbeiten seit September für den Osnabrücker ServiceBetrieb (OSB) auf der Zentraldeponie Piesberg in Osnabrück. Sie wurde am 1. September 1976 in Betrieb genommen und am 31. Mai 2005 geschlossen. In diesem Zeitraum wurden sechs Millionen Kubikmeter Abfall eingelagert. Im Zuge der Stilllegungsarbeiten der ehemaligen Hausmülldeponie müssen neun Kombibrunnen ausgebaut und durch Gasbrunnen ersetzt werden. Daran anschließend wird in Teilbereichen auf ca. 4.000 Quadratmetern die Kunststoffdichtungsbahn saniert. Um dem Gefährdungspotenzial aus Deponiegasen, Sickerwasser und kontaminiertem Hausmüll zu begegnen, handelt es sich bei der Maßnahme um eine Schwarz-Weiß-Baustelle mit erhöhten Anforderungen an den Arbeitsschutz.



Hamburg

Für den Auftraggeber Hamburger Energiewerke ist die „ARGE PS Haferweg bis Grindel“, bestehend aus EGGERS Tiefbau und TerraCon, mit der Entsorgung von Bodenmaterial beauftragt. Hintergrund des Auftrags ist der Ausbau des Fernwärmenetzes auf eine Strecke von 4,7 Kilometern. Zusätzlich zum Leitungsbau werden insgesamt drei Pumpstationsanlagen als Neu- und Erweiterungsbauwerke errichtet. Das beim Neubau der Pumpstationen sowie bei der Freilegung der Fernwärmestrassen anfallende Bodenmaterial umfasst knapp 40.000 Tonnen. Es teilt sich in Erdmassen, Abraum- und Abbruchmaterialien und ist verschiedenen Belastungsklassen zuzuschreiben. Ein Großteil der anfallenden Mengen im Los 1 wird der Aufbereitung und Behandlung mit dem Ziel der anschließenden Verwertung zugeführt.



Tangstedt / Hamburg

Mitte November feierte der Zukunftscampus von LIFE HAMBURG in Bramfeld seinen ersten Spatenstich. Damit auf der rund 15.000 Quadratmeter großen Fläche an der Werner-Otto-Straße ein Bildungs- und Begegnungszentrum entstehen kann, sondierte unser Team der EGGERS Kampfmittelbergung das Grundstück und befreite es von verdrängten Objekten. Für unsere Kollegen von EGGERS Tiefbau beginnt mit dem Aushub von insgesamt ca. 25.000 Kubikmetern Erde das Anschlussprojekt. Mit dem Austausch des Bodenmaterials erfüllt der Bauherr die Auflagen zur Löschung des Grundstücks aus dem Altlastenhinweiskataster.



Herzfelde

Damit etwas Neues entstehen kann, müssen Altlasten entsorgt werden. Seit April führen unsere Kollegen in Berlin unter Vollschutz einen partiellen Bodenaustausch im Wabenverfahren durch. Dabei steht die Sicherheit der Mitarbeiter im Fokus: Sie tragen nicht nur Atemmaske und Schutanzug, sondern ihre Geräte und Fahrzeuge sind im Schwarzbereich auch mit Schutzbelüftung ausgestattet und es findet eine messtechnische Überwachung der Umgebungsluft statt. Ziel der Maßnahme ist eine signifikante und nachhaltige Minderung der Schadstoffbelastung. Zusätzlich zu den Sanierungsmaßnahmen installieren die Kollegen eine Grundwasser- bzw. Abluftreinigungsanlage und transportieren sowie entsorgen oder dekontaminieren 1.200 Tonnen kontaminierten Boden, unter anderem in unserer Bodenwaschanlage in Wittenberge.



Wittenberge

Für das Landesamt für Umwelt (LfU) Brandenburg sind unsere Kollegen der EGGERS Umwelttechnik aus Wittenberge im Einsatz. Ziel des Vorhabens ist die Wiederherstellung der Standsicherheit des Elbe-Deiches am sogenannten Wilkens Brack auf einer Länge von ca. 100 Metern. Dafür wird der Deich instandgesetzt. Zu diesem Zweck stellen unsere Experten eine Baustraße aus Schottermaterial her. Die Ertüchtigung der Böschung und des Bermenweges erfolgt mit klassifiziertem Stützkörpermaterial und Wasserbausteinen. Vorher werden ca. 3.200 Kubikmeter Altdeichmaterial ausgebaut und entsorgt. Anschließend erfolgt der Einbau von 3.000 Kubikmetern Stützkörpermaterial und 2.500 Tonnen Wasserbausteinen. Die Arbeiten werden voraussichtlich bis Ende Februar 2025 abgeschlossen sein.

TALENTSUCHE

Früher reichte eine klassische Stellenanzeige, um die richtigen Mitarbeiter zu finden. Doch der Arbeitsmarkt hat sich gewandelt – auch im Baugewerbe. Wie geht das Recruiting-Team der EGGERS-Gruppe mit dieser Herausforderung um?



Unsere Experten bei der Talentsuche: Anna-Katariina Tiusanen, Tom Einecke und Christine Kaltwasser

Unsere Belegschaft wächst kontinuierlich. Während die EGGERS-Gruppe Anfang 2023 noch 750 Mitarbeiter zählte, sind es heute bereits 800. Ein Erfolg, der in Zeiten eines Bewerbermarktes, eines Fachkräftemangels und der vielzitierten Ansprüche der Bewerbergenerationen Y und Z nicht selbstverständlich ist.

Ein Recruiter braucht einen guten Spürsinn.

Außer auf eine klare Strategie setzt das Recruiting-Team der EGGERS-Gruppe auf Flexibilität, Offenheit für neue Wege und einen kreativen Maßnahmenmix. Denn unterschiedliche Berufe verlangen unterschiedliche Ansätze – ein detailliertes Stellenprofil allein reicht da nicht aus. Entscheidend ist, zu verstehen, wo wir die Zielgruppe erreichen: Auf welchen Businessplattformen sind Geophysiker aktiv? Wo begegnen wir wechselfreudigen Maschinisten? Und über welche Kanäle sprechen wir kaufmännische Fachkräfte an?

Ein Recruiter ist ein guter Markenbotschafter.

Ein hoher Bekanntheitsgrad und ein positives Unternehmensimage sind die Grundlage für ein erfolgreiches Recruiting und bilden die Basis für weitere Maßnahmen. Dafür arbeiten der Personalbereich und unsere Unternehmenskommunikation Hand in Hand. Einheitliche Farben und Schriften sowie eine konsistente Bildsprache sorgen dafür, dass wir in Anzeigen, Messeauftritten oder auf Bauzaunbannern sofort wiedererkennbar sind. Zudem ist ein Recruiter ein Markenbotschafter, denn er präsentiert unsere Unternehmensgruppe authentisch und vermittelt unsere Unternehmenskultur. Mit einer klaren Botschaft: Bei uns finden Mitarbeiter nicht nur einen Job, sondern auch ein Team und eine klare Zukunftsperspektive.

Ein Recruiter ist empathisch.

Neben strategischem Denken braucht ein Recruiter vor allem Feingefühl. Um passende Kandidaten zu gewinnen, müssen wir verstehen, was sie bewegt. Warum wollen sie ihren Job wechseln?

„Recruiting bedeutet für mich, sicherzustellen, dass für die vor uns liegenden Aufgaben die richtige Mannschaft auf dem Feld steht!“

Recruiter Tom Einecke

Was suchen sie in ihrer beruflichen Zukunft? Dabei achten wir nicht nur auf die fachliche Eignung, sondern auch auf die Persönlichkeit: Passt der Bewerber ins Team? Wie geht er mit Herausforderungen um? Denn unsere Ziele sind neben einer schnellen Besetzung immer auch eine langfristige Zusammenarbeit. Empathie ist nicht nur im Umgang mit Kandidaten gefragt. Die EGGERS-Gruppe besteht aus verschiedenen, durchaus sehr individuellen Gesellschaften, die gemeinsam ein starkes Ganzes bilden. Im Bewerbungsprozess ist es entscheidend, diese Eigenheiten zu repräsentieren: immer im Sinne der Gruppe, aber mit Blick auf die Besonderheiten der einzelnen Unternehmen. Das erfordert ein Gespür dafür, wie sich diese Vielfalt vermitteln lässt.

Für unsere Mitarbeitersuche kombinieren wir bewährte Wege mit kreativen Ideen. Plattformen wie StepStone, Karriere Hamburg oder LinkedIn bieten eine gute Reichweite, während Active Sourcing, also die aktive Ansprache potenzieller Bewerber, vor allem bei spezialisierten Fachkräften erfolgreich ist. Zusätzlich setzen wir auf direkten Kontakt, zum Beispiel auf Messen, sowie auf unkonventionelle Ansätze: Mit Display-Werbung in Supermärkten oder Elektronikläden, aber auch durch einen „JobBus“ auf Hamburgs Straßen erreichen wir die Menschen in ihrem Alltag.

Ein Recruiter muss den Überblick behalten.

In engem Austausch mit den Fachabteilungen.

Die EGGERS-Gruppe lebt durch die Vielzahl der Berufe: Im kaufmännischen Bereich sind dies zum Beispiel die Assistenz, der Buchhalter, oder der Vertriebler, auf den Baustellen oder auf dem Betriebsgelände die Bauhelfer, Schlosser und Maschinisten. Aber auch seltenere, spezialisierte Berufe wie der Geophysiker, Taucher oder Konstruktionsingenieur sind bei uns vertreten. Ein gutes Verständnis für die einzelnen Tätigkeiten sowie ein enger Austausch mit den Fachabteilungen sind daher ein Muss.

Die Betreuung der Bewerber endet auch nicht mit der Vertragsunterzeichnung: Ein Recruiter bleibt Ansprechpartner, während der zuständige Personaler zusammen mit den Kollegen aus verschiedenen Abteilungen einen reibungslosen Einstieg sicherstellt. Von der Handyverwaltung bis zur Arbeitssicherheit sorgen alle dafür, dass neue Mitarbeiter ab dem ersten Tag bestens ausgestattet sind. Eine gute Vorbereitung und enge Zusammenarbeit machen den Unterschied.

Als EGGERS-Gruppe meistern wir die Herausforderungen des Bewerbermarktes mit Erfahrung, Flexibilität und innovativen Ansätzen. Dennoch gibt es noch viel zu tun, damit das richtige Team für die Aufgaben von morgen bereitsteht. Gemeinsam gestalten wir die Zukunft! 🚀

EGGERS INTERN

Neues aus der EGGERS-Gruppe. Auch abseits der Baustellen passiert viel bei uns. Ein Blick hinter die Kulissen.

AUFSCHLAG

Die NordBau in Neumünster gilt als größte Baumesse Nordeuropas und bietet eine ideale Plattform für Unternehmen aus der Branche, wenn es darum geht, sich vor einem breiten Fachpublikum zu präsentieren. Als EGGERS-Gruppe waren wir in diesem Jahr erstmals mit einem eigenen Stand vertreten und zogen mit einem modernen Auftritt und vielseitigen Informationsangeboten zahlreiche Besucher an. Ein engagiertes Team aus Kolleginnen und Kollegen aus verschiedenen Bereichen informierte Interessierte über Ausbildungs-, Studien- und Karrieremöglichkeiten und bot einen Überblick über das vielseitige Leistungsspektrum unserer Unternehmen.

Auch für praktische Einblicke war gesorgt: Ein Baggersimulator weckte Neugier und forderte insbesondere die Geschicklichkeit zahlreicher junger Besucher. Ein herzliches Dankeschön geht an alle Kolleginnen und Kollegen, die vor Ort und hinter den Kulissen zur erfolgreichen Präsentation unserer Unternehmensgruppe beitrugen!

Foto: Sebastian Engels



AUFBRUCH

An unserem Standort an der Hovestraße ist aktuell einiges in Bewegung. Auf dem Firmengelände finden Baumaßnahmen zur Verlegung neuer Abwasserleitungen statt. Hintergrund ist eine neue genehmigungsrechtliche Vorgabe zur Abwassertrennung, die den Schutz des Grundwassers zum Ziel hat. Künftig werden Abwässer aus der Bodenbehandlungsanlage der TerraCon sowie von Straßen und Arbeitswegen getrennt vom Regenwasser der Dachflächen aller Gebäude abgeführt. Damit stellen wir sicher, dass unser Standort den neuesten Umweltvorgaben entspricht.

Im Rahmen dieser Baumaßnahmen wird auch der bestehende Parkplatz umfassend modernisiert: Er wird übersichtlicher, funktionaler und ansprechender gestaltet – ein zusätzlicher Gewinn für unsere Mitarbeiter und Besucher.

Foto: Konrad Thun

GROSSE SCHRITTE

Bei der Herstellung von Produkten entsteht CO₂. Auch auf unserem Brecherplatz, wo wir mineralische Bauabfälle oder Betonbruch aufbereitet werden – zum Beispiel, um daraus den Recycling-Beton „Hamburger Mische“ herzustellen. Doch wie hoch sind eigentlich die CO₂-Emissionen, die bei der Rohstoffgewinnung und Produktion anfallen, und lassen sie sich durch die Nutzung erneuerbarer Energien bei der Aufbereitung spürbar senken?

Diesen Fragen ist EGGERS Sand und Kies nachgegangen und hat die TUHH Hamburg University of Technology mit der Ermittlung unseres CO₂-Fußabdrucks beauftragt. Dafür wurde genau hingeschaut: Die wesentlichen Prozesse zur Herstellung unserer Materialien erfolgen durch dieselbetriebene Radlader und Bagger sowie durch einen elektrischen Brecher, der hybrid mit einem Dieselgenerator betrieben werden kann. Die Materialwäsche geschieht ebenfalls elektrisch – der benötigte Strom stammt aus unserer betriebseigenen Photovoltaikanlage.

Das Ergebnis ist eindeutig: Die Umstellung von dieselbetriebenen auf mit erneuerbaren Energien betriebenen Brechern senkt den CO₂-Fußabdruck der Materialien signifikant. Das zeigt sich besonders am Beispiel der „Hamburger Mische“ in der Körnung 0-2: Hier lagen die Emissionswerte für mit Dieselmotoren erzeugte Materialien mit 9,38 kg CO₂e/t um das 3,8-Fache höher als beim Betrieb der Maschinen mit erneuerbarer Energie. Unser Fazit: Wir bleiben am Ball und streben eine weitere Reduktion des Dieserverbrauchs an.

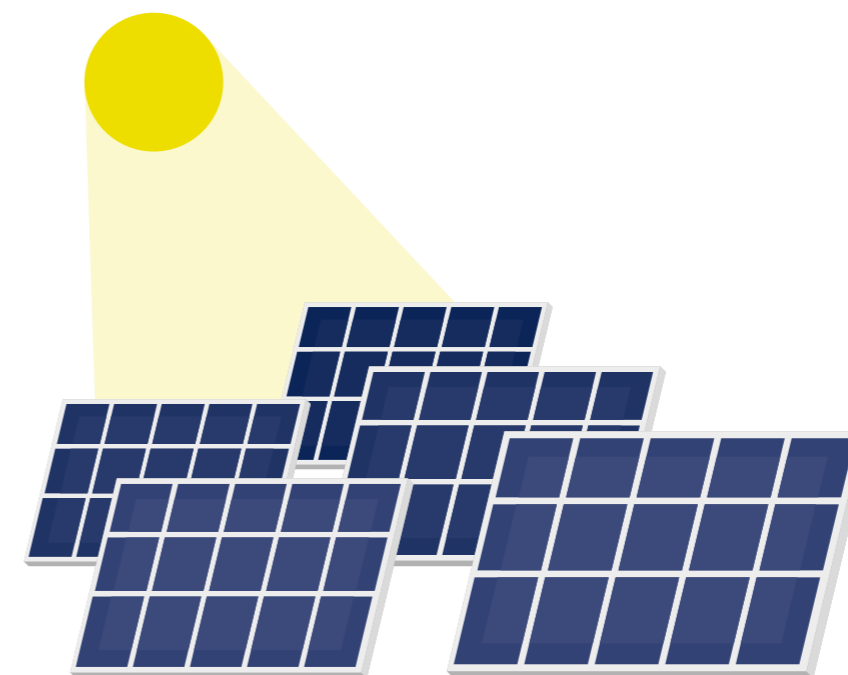


Foto: Lucas Unger



Foto: Verena Lauenstein

STROMSCHLAG

Nicht nur mit unserer Photovoltaikanlage in Tangstedt setzen wir gruppenübergreifend auf Elektromobilität. Aktuell testen wir, wie vollelektrische Fahrzeuge unsere Arbeit effizienter und umweltfreundlicher machen können. Der vollelektrische Lkw Mercedes-Benz eActros 300 hat sich bereits bewährt und ist fest in den Fuhrpark integriert. Mit einer Reichweite von 300 Kilometern und kurzen Ladezeiten zeigt er, dass emissionsfreier Transport im Alltag funktioniert.

Auch ein vollelektrischer Radlader des Herstellers LiuGong wurde bereits von uns getestet. Dieser 25-Tonnen-Radlader ist leistungsstark und wird mit Strom aus unserer PV-Anlage betrieben. Ein weiterer Kandidat wird folgen: der XCMG XC975-EV, einer der modernsten vollelektrischen Radlader auf dem Markt.

Mit diesen vollelektrischen Fahrzeugen haben wir starke Ergänzungen in unserem Fuhrpark, die nicht nur Arbeitsprozesse effizient unterstützen, sondern auch maßgeblich zur Reduktion unserer Emissionen und zur Schonung der Umwelt beitragen.

NEUE UFER

Am Aland bei Warenberg entsteht unter der Regie der EGGERS Umwelttechnik ein neuer Deich. Wir haben mit Dominic Krüll, dem stellvertretenden Leiter der Niederlassung Wittenberge, über den aktuellen Stand und die Besonderheiten des Hochwasserschutzprojekts gesprochen.



01

- P:** Herr Krüll, was passiert derzeit beim Deichbau am Fluss Aland?
- DK:** Wir setzen dort momentan zwei Baumaßnahmen um. Begonnen haben wir mit einer Deich-Rückverlegung: Dabei bauen wir einen neuen Deichabschnitt von 650 Metern vor einen näher am Wasser gelegenen Deich. Wir nehmen also die kürzere Strecke einer Kurve und entfernen ca. 750 Meter des alten Deiches. Dadurch schaffen wir mehr Retentionsraum – so kann sich das Hochwasser bei Bedarf ausbreiten, ohne gleich Schäden zu verursachen.
- P:** Warum werden die bestehenden Deiche nicht einfach erhöht?
- DK:** Die meisten Deiche sind hoch genug. Es geht eher um Verstärkung und Modernisierung. Der zweite Deichabschnitt von 1.600 Metern wird verbreitert und verstärkt. Dort gleichen wir Unebenheiten aus, bringen den Deichverteidigungsweg auf den neuesten Stand und erhöhen die Tragfähigkeit.
- P:** Welche Rolle spielt der Deichverteidigungsweg beim Hochwasserschutz?
- DK:** Es handelt sich um einen befestigten Weg auf der Landseite des Deiches. Er ermöglicht im Hochwasserfall den schnellen Transport von Sandsäcken und die Kontrolle des Deiches mit Fahrzeugen, ohne dass dabei die Deichkrone belastet wird, die bei Nässe aufweicht. Bisher gibt es dort nur schmale Spurbahnplatten aus DDR-Zeiten. Diese Platten werden entfernt und durch stabile Pflastersteine ersetzt.
- P:** Wie sieht die konkrete Umsetzung der einzelnen Baumaßnahmen aus?
- DK:** Der Deichverteidigungsweg wird auf der Berme des Deiches aufgebaut – so, wie es auch im Straßenbau üblich ist: Wir nehmen die alten Platten herunter, bauen den Weg mit Sand neu auf, darauf kommen vernünftige Schottertragschichten und zuletzt Pflaster. Dafür verarbeiten wir 80.000 Kubikmeter Sand. Der neue Deich wird mit 200.000 Kubikmetern Aueton aufgebaut, den wir vor Ort aus Flutrinnen gewinnen. Diese werden bis zu fünf Meter tief ausgehoben. Die so entstehenden Teiche sind Teil der naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen und dienen später als Biotope für Amphibien und andere Tiere.

01 Gut zu erkennen: Der Verlauf des alten Deiches links. Dieser wird entfernt, wodurch mehr Raum für das Wasser zur Verfügung steht.

02 Rund 200.000 Kubikmeter Ton und 80.000 Kubikmeter Sand werden auf dieser Baustelle bewegt.

03 Stellvertretender Niederlassungsleiter Dominic Krüll

- P:** Worin liegen die größten Herausforderungen bei diesem Projekt?
- DK:** Zum einen erfolgen die Baggerarbeiten in den Flutrinnen unter Wasser, wir befinden uns dort bereits im Grundwasserbereich – das ist eine besondere Herausforderung. Zum anderen ist Ton ein empfindliches Material: Wird er zu nass, lässt er sich kaum bearbeiten, ähnlich wie Schmierseife. Allerdings hatten wir im Herbst Glück mit dem Wetter, der Deichneubau ist so gut wie abgeschlossen.
- P:** Welche Maschinen stehen Ihnen vor Ort zur Verfügung?
- DK:** Wir nutzen verschiedene Walzen: Schaffußwalzen für den Ton und Glattmantelwalzen für den Sand. Schaffußwalzen imitieren den Effekt von Schafen, die mit ihren Hufen den Boden verdichten – bei der Walze geschieht dies mit Metallpickeln. Zusätzlich kommen Bagger, Raupen, Fräsen und Dumper zum Einsatz.
- P:** Wie lässt sich das Projekt in Bezug auf Dimensionen und finanzielles Volumen einordnen?
- DK:** Wir sprechen von insgesamt 2,3 Kilometern Deichbau – das ist schon ordentlich – und einem Volumen von rund 5,3 Millionen Euro.
- P:** Die Hochwasserereignisse 2002 und 2013 waren in unmittelbarer Umgebung des EGGERS-Firmensitzes ...
- DK:** Ja, damals waren auch Mitarbeiter von uns betroffen. 2013, als der Deich bei Fischbeck brach, floss viel Wasser ins Hinterland. Das zeigt, wie wichtig sichere Deiche sind – für die Region und für uns als Wasserbauunternehmen.
- P:** Zu wann rechnen Sie mit der Fertigstellung der Bauarbeiten?
- DK:** Wir planen, die Arbeiten bis Ende 2025 abzuschließen. Ob weitere Abschnitte folgen, hängt von der Finanzierung durch das Land Sachsen-Anhalt ab. Wir stellen unser Knowhow natürlich gern wieder zur Verfügung.
- P:** Vielen Dank für die interessanten Einblicke in dieses Projekt. 🙏



02



03

WILLKOMMEN AN BORD

Ein herzliches Willkommen an unsere Neuzugänge!

EKB

EGGERS Kampfmittelbergung

Björn-Martin Garrandt Sondierer
Yelda Ürem Mitarbeiterin Verwaltung
Michael Voß Kapitän
Guido Werner Bauleiter
Niklas Philipp Wolff Berufstaucher

Lukas Hagen Dualer Student
Bauingenieurwesen
Paul Handke Azubi Tiefbaufacharbeiter
Björn Hannemann Baugeräteführer
Brian-Yannek Häuser Azubi
Vermessungstechniker
Laura Henke Azubi Kfm. Angestellte
Pascal Herrmann Bauleitung
Lukas Kemken Bauleitung
Sylwester Kilian Bauhelfer
Maximilian Knaack Tiefbaufacharbeiter
Andreas Kosack

Baustellenbegleitung / Geotechnik
Kim-Noah Lamberts Azubi
Tiefbaufacharbeiter

Andreas Lauck Maschinist
Laura-Sophie Lehmann Kalkulation
Thomas Paule Azubi Tiefbaufacharbeiter
Fabian Podlich Azubi Baugeräteführer
Christina Pusch Kfm. Angestellte
Steven Renkawitz Abrechner
Keanou Rohde Azubi Tiefbaufacharbeiter
Max Gustav Sauer Bauleitung
Jan-Ole Schmidt Azubi Baugeräteführer
Christian Schön Maschinist
André Schwark Bauleitung
Diana Carolina Sifuentes Mejia Werkstudentin
Bauingenieurwesen
Kathy Stolter Kalkulation
Silvio Techentin Maschinist
Chris-Kevin Fritz Teschke Bauhelfer
Benjamin Usko Straßenbauer
Thomas Dirk Percy Wehlert Projektleiter
Leon Zimmermann Azubi Baugeräteführer

KES

Karl Eggers & Sohn

Torsten Damerow LKW-Fahrer
Joao Paulo Da Silva Diamantino Laranjo
LKW-Fahrer
Thomas Grimm LKW-Fahrer
Patrick Krause LKW-Fahrer
Benjamin Lorenz Disponent ET
Mirco Schaefer Werkstattleitung
Martin Schreiber Fachkraft für
Arbeitssicherheit
Daniel Kampe Personalreferent
Katja Larissa Kristen
Personalsachbearbeiterin
Anna-Katariina Tiisanen Recruiterin
Dennis Wegener LKW-Fahrer

ESK

EGGERS Sand-
und Kieshandelsgesellschaft

Daniela Lembcke Kfm. Angestellte

ET

EGGERS Tiefbau

Jan Bünning Bauleiter
Mehmet Hüsnü Çakır Bauhelfer
Vladimir Gorbunov Maschinist
Martin Hofmann Maschinist
Johann Lasse Klüßendorf Dualer Student
Bauingenieurwesen
Raif Kurtishi Bauhelfer
Yosuf Ortaç Bauhelfer
Jürgen Schmitt Bauhelfer
Klaus Stradtner Oberbauleiter

EUT

EGGERS Umwelttechnik

Vladimir Boger Bauhelfer
Marten Bunes Azubi Vermessungstechniker
Darius Christofzik Dualer Student
Bauingenieurwesen
Muhamet Celik Bauleitung
Saskia Duckstein Bauleitung
Jörg Engel Maschinist
Frederik Eschenbrenner Bauleitung
Kaan Fidan Tiefbaufacharbeiter
Florian Gennburg Azubi Baugeräteführer

Impressum

Herausgeber
EGGERS-Gruppe
Harksheider Straße 110
22889 Tangstedt
info@egggers-gruppe.de
www.egggers-gruppe.de

Redaktion
Daniel Steinmetz (verantwortlich)
Verena Lauenstein
Telse Prah

Gestaltung
olli design gmbh
Ludwig-Erhard-Straße 6
20459 Hamburg

Fotos
Sebastian Engels
(Titel, S. 2, 3, 4–8, 12–13, 17, 18, 24)
Patrick Lux (S. 2, 10–11)
Thomas Hampel (S. 14)
LIFE HAMBURG (S. 15)
David Köbbing (S. 15)
Jan Müller (S. 15)
André Schwark (S. 15)
Daniel Steinmetz (S. 15)
Konrad Thun (S. 18)
Verena Lauenstein (S. 18, 19)
Lucas Unger (S. 19)
Anja Fisch (S. 20–21)

Illustration
Sascha Elmers (S. 9)

Druck
Langebartels+Jürgens GmbH
Wördemanns Weg 58
22527 Hamburg

Papier
Gedruckt auf zertifiziertem Recycling-Papier

WEGGEFÄHRTEN

Wir gratulieren zum Firmenjubiläum!



Simon Hinsch 01.07.2019
Lisa Dzedzitz 01.08.2019
Björn Eckes 01.08.2019
Kevin Marquardt 01.08.2019
Andreas Zimmermann 01.08.2019
Andrea Bichlapp 26.08.2019
Vasfi Zulfeari 26.08.2019
Alasan Sidikou Ali 01.09.2019
Lucas Hartmann 01.09.2019
Carlo Kosack 01.09.2019
Detlev Binge 02.09.2019
Uwe Rosenkranz 01.10.2019
David Köbbing 15.10.2019
Arne-Frank Meyer 01.11.2019



Jürgen Steineke 01.07.2014
Heike Bösch 14.07.2014
Christian Emme 01.08.2014
Dennis Weska 01.08.2014
René Herrmann 01.09.2014
Baris Güler 13.09.2014
Thomas Schnoor 17.11.2014



Daniel Quirandt 15.07.2009
Hakan Karakuş 16.07.2009
Torsten Ragowski 16.09.2009
Tarik Özkan 21.09.2009
Hüseyin Korkmaz 29.09.2009
Marco Scheffler 20.10.2009



Karsten Peschel 08.07.2004



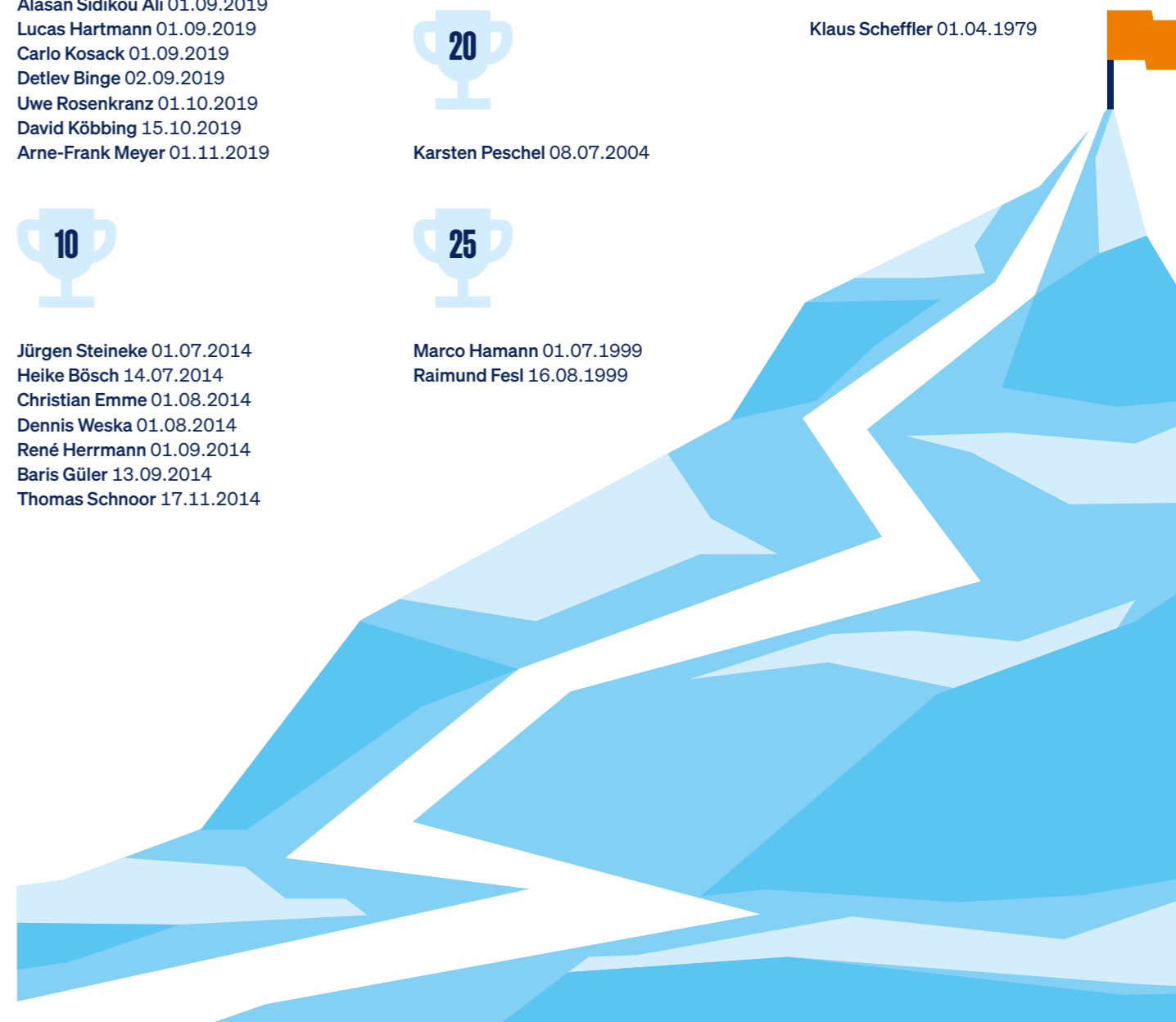
Marco Hamann 01.07.1999
Raimund Fesl 16.08.1999



Uğur Eker 22.10.1984



Klaus Scheffler 01.04.1979





Julio Lopez ist seit Mai 2022 Teil der EGGERS Kampfmittelbergung und seit Anfang des Jahres als Nautischer Wachoffizier auf der Düne im Einsatz. In dieser Position ist er unter anderem für die Routenplanung, die Ladung und die Sicherheit des Schiffes sowie des Personals verantwortlich. Er steuert das Schiff, wenn der Kapitän auf der Brücke abwesend ist, und unterstützt das Team an Deck. Gemeinsam mit den Kolleginnen und Kollegen vor Ort sorgt er dafür, dass die Ostsee geschützt und von Munitionsaltlasten befreit wird.