

Aufzug-Testturm in Rottweil

Interview mit Projektleiter Hardy Stimmer

Thyssenkrupp Elevator eröffnete im vergangenen Jahr seinen 246 Meter hohen Testturm für Aufzüge in Rottweil. Das Projekt sorgt bis heute für viel Aufsehen. Wir sprachen mit Projektleiter Hardy Stimmer über das Projekt.

Wie lange lief das Projekt – von der Idee bis zur Fertigstellung des Testturms?

Die Wünsche waren seitens Thyssenkrupp Elevator schon länger da. Wir haben dann im Oktober 2013 mit dem Wettbewerb begonnen und sind mit der Anfrage auf den Markt rausgegangen. Baubeginn war im Herbst 2014. Wir sind zunächst in die Tiefe gegangen und haben in Rekordzeit, in viereinhalb Monaten, den Turm in Gleitschalung gebaut. Richtfest war im Juni 2015. Die Fertigstellung des Turmes war am 2.11.2016. Das hieß: Ab da konnten wir den Turm nutzen. Wir waren mit der Membran außen noch nicht ganz fertig, konnten jedoch mit dem Büro- sowie dem Testbetrieb beginnen.

Wir haben eigentlich mit dem Rohbau und Innenausbau eine Punktlandung hinbekommen, wenn man die Membran ausklammert. Es war eine relativ kurze Bauzeit: 25 Monate waren prognostiziert und 25 Monate sind es schlussendlich auch geworden.

Warum wurde Rottweil als Standort gewählt?

Erstens, die Nähe zu unserem Produktionsstandort: Neuhausen auf den Fildern in rund 100 km Entfernung ist über die A81 relativ schnell und gut zu erreichen. Zweitens, die hohe Dichte an Studierenden und Fachkräften in der Region: Wir sprechen von einer Innovationsachse Zürich-Stuttgart. Drittens, man kann so einen Turm nicht in jede Stadt setzen. Aufgrund der Nähe zum Flughafen konnten wir ihn nicht in Neuhausen bauen. In Rottweil hat man uns außerdem mit offenen Armen empfangen und uns Unterstützung angeboten, die man andernorts so nicht bekommen hätte.

Welche Schwierigkeiten und Hürden galt es zu überwinden und gab es auch „Gegenwind“?

Wir mussten die Menschen überzeugen. Das war wahrscheinlich mit eine der anspruchsvollsten Aufgaben. Das hat uns auch am meisten Sorge bereitet, weil Großprojekte in Deutschland eher kritisch gesehen werden. Schließlich hat es jedoch viel mehr Unterstützung und Entgegenkommen gegeben als zunächst vielleicht erwartet – sei es seitens der Behörden oder der Stadt oder der Bürgerinnen und Bürger. Wir haben letztlich mit diesem Projekt alle begeistert.

Gegenwind gab es nur dort, wo sich Unwissenheit und Spekulationen trafen. Ein Beispiel ist die Größe bzw. Höhe des Turms. Da haben Leute angefangen, mit Photoshop skurrile Zeichnungen zu fertigen, auf denen der Turm dreimal so groß wie in Wirklichkeit dargestellt wurde. Wir haben deshalb vor Baubeginn einen Ballon steigen lassen, um die Höhe zu markieren. Außerdem haben wir ein 3D-Modell erstellt und es der Bevölkerung und den Medien präsentiert. So zeigte sich, dass der Turm sehr filigran ist und sich gut in die Landschaft einfügt. Damit ebnete der Gegenwind innerhalb von ein bis zwei Wochen ab.



An einem solchen Projekt sind unzählige Menschen beteiligt. Wie haben Sie den Überblick behalten?

Ja, das ist nicht immer einfach. Es waren über den gesamten Zeitraum rund 150 Ingenieure beteiligt. Auf der Baustelle arbeiteten etwa 160 Leute. Diese wurden von unserem Generalunternehmer gesteuert und geleitet. Wir bei Thyssenkrupp waren für die Planung verantwortlich. Dafür gab es ein kleines Kernteam von vier bis fünf Leuten – vom Vorstand bis zur Projektsteuerung. Das Wichtigste ist aber bei einem solchen Großprojekt, dass sie die Kommunikationswege klar definieren und jeder weiß, was zu er zu tun hat.

Welche Aufzüge werden in diesem Turm getestet, und wie kann man sich einen solchen Test vorstellen?

In dem Turm wird unser MULTI getestet, der weltweit erste seillose Aufzug. MULTI kann vertikal und horizontal fahren. Außerdem testen wir in Rottweil unser Twin-System, bei dem mehrere Aufzüge in einem Schacht fahren. Auch Fall- und Bremsversuche für herkömmliche Aufzüge werden hier durchgeführt. Das Besondere an dem Testturm sind aber die Tests für die Hochgeschwindigkeitsaufzüge für die wachsenden Metropolen dieser Welt: 18 Meter pro Sekunde sind das Ziel. Der Standard sind 8 bis 10 Meter. Das ist auch ein Grund für die Höhe des Turms. Sie brauchen einen 90 Meter langen Beschleunigungsweg; dann fährt der Aufzug 10 bis 20 Meter in voller Geschwindigkeit. Das ist die eigentliche Teststrecke für hohe Geschwindigkeiten.

Der Testturm zieht viele Besucher an. Haben Sie damit gerechnet?

Ja, persönlich habe ich mit so vielen Besuchern gerechnet, weil wir schon in der Bauphase gemerkt haben, dass sich an manchen Samstagen 1.000 bis 3.000 Leute die Baustelle angeschaut haben. Wir hatten rund 70.000 Besuchern in den ersten sechs Monaten und das im Winter und

Frühjahr. Ende Juni begrüßten wir den 100.000 Besucher.

Hätten Sie einen guten Tipp für unsere angehenden Projektleiterrinnen und Projektleiter, was sie beim Thema Projektmanagement unbedingt beachten sollten?

Ich bin selbst Wirtschaftsingenieur, also ein Generalist. Sie müssen nicht alles präzise kennen, aber Sie müssen einen relativ breiten Kenntnisstand haben – das ist mein erster Tipp. Dann ist die Wahl des Studiengangs entscheidend. Besonders wichtig ist die Kommunikation: 80 % des Erfolges eines Projekts hängen davon ab. Ehrlichkeit und Transparenz sind ganz entscheidende Faktoren. Und als dritten Tipp: Beschäftigen Sie sich mit agilem Projektmanagement! Das heißt, sich nicht stur an Pläne zu halten. Dazu braucht es viel Wachsamkeit, Aufmerksamkeit und auch Empathie, um Planungen schnell anzupassen.

Das Interview führte
WING Student Ruben Auber

