

Rückenwind für die Windkraftsparte

Eickhoff verbucht mit seiner Getriebesparte einen Jahresumsatz von beinahe 200 Millionen Euro. Das Werk in Dresden ist ausgelastet, am Stammwerk in Bochum wird Personal gesucht

Von Andreas Rorowski

Tief unten in der Erde haben sie jahrzehntelang zuverlässig ihren Dienst versehen. In Bergbaumaschinen von Eickhoff steckte immer auch ein Getriebe aus dem eigenen Haus. Die Stückzahl von Fräsmaschinen oder Walzenladern ist mit der Kohlekrise und der Energiewende zwar in den Keller gegangen. Dafür werden Getriebe made in Wieselhausen heute vor allem für die Verwendung in luftiger Höhe hergestellt. So geht Strukturwandel.

SERIE

Produktionswirtschaft

- Teil 1: Prognos-Studie – Wirtschaft und Wissenschaft
- Teil 2: Smart Production
- Teil 3: Hochleistungswerkstoffe
- Teil 4: Antriebstechnologie

2011 herrschte beim Tochterunternehmen „Eickhoff Wind Power“ zwar buchstäblich Flaute, weil die Finanzkrise von 2007 zeitverzögert auch den Windenergiemarkt erfasste. Und noch immer gibt es weltweite Überkapazitäten. Aber Eickhoff produziert mit Rückenwind. Das Werk in Klipphausen bei Dresden arbeitet unter Volllast, mehr als die derzeit 650 jährlich hergestellten Getriebe geht nicht.

„Darauf sind wir stolz, zumal wir nicht nur einen Getriebetyp fahren, wie das beim Bau des Werks 2006/07 geplant war, sondern einen Produktmix fahren mit vier bis fünf Plattformen“, so Dr. Ralf Wittor, Geschäftsführer der Eickhoff-Töchter Antriebstechnik und Wind Power. Die Auftragslage fordere das Haus „auf eine besondere Art und Weise“.

Entwicklung und Service in Bochum

Und auch am Stammsitz in Bochum, wo der Servicebereich ausgebaut wurde, die Entwicklungsabteilung beheimatet ist, die Prototypen getestet und unter anderem in Kühlkammern Härtetests unterzogen und wo die ersten 50 Stück neuer Serien produziert werden, laufen die Geschäfte offenbar gut. Investiert werden soll in eine effektivere Abwicklung der Montage. Und nachdem das Mutterhaus sich vor Monaten von Personal trennen



„Deckel drauf“: Lars Gleising und Pietro Raimondo bringen mit Hilfe eines Krans eine tonnenschwere „Planetensstufe“ eines Windkraftgetriebes an.

FOTOS: INGO OTTO

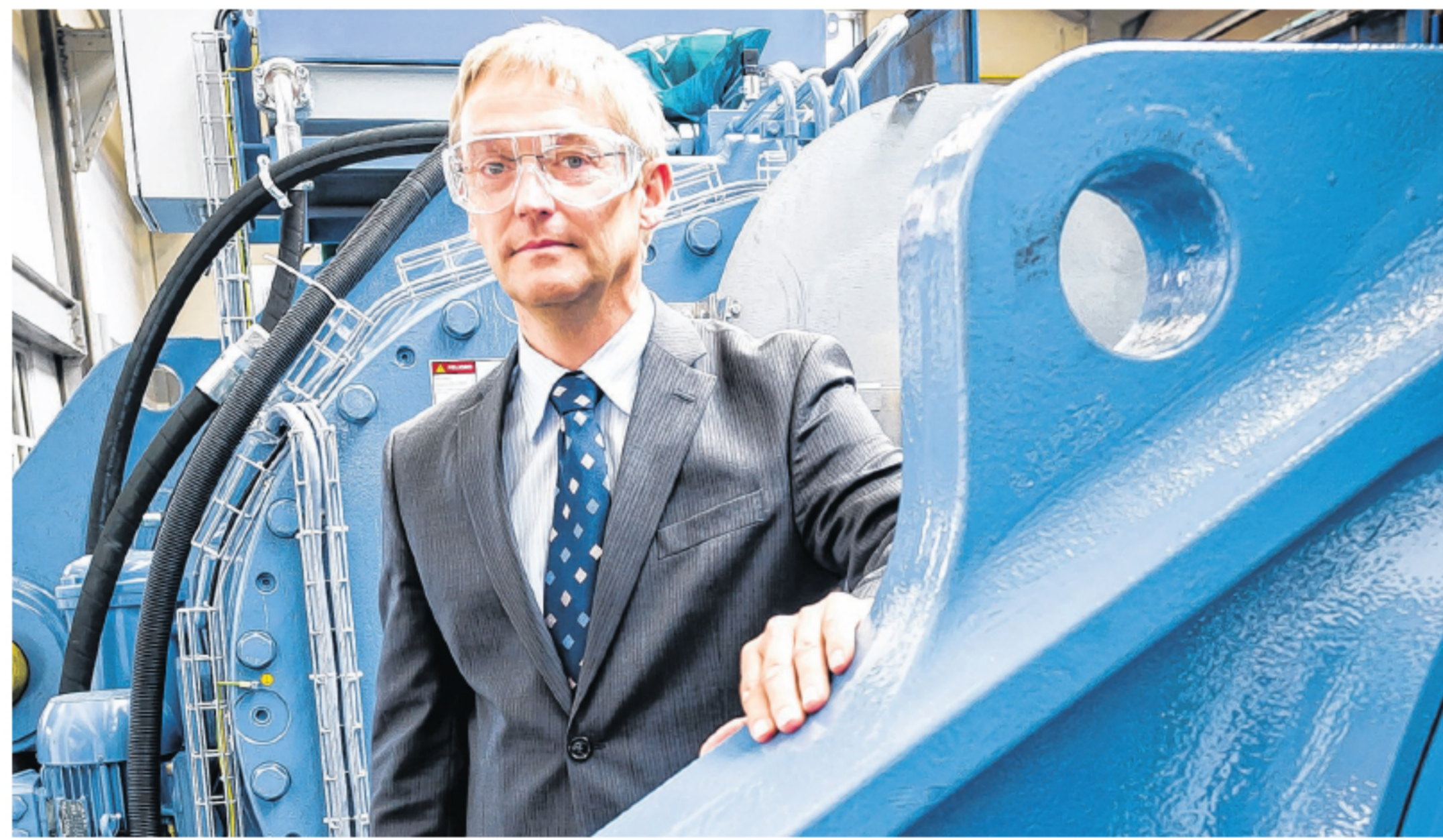
25 152 Windkraftträder an Land in Deutschland

■ Von Januar bis Juni wurden in Deutschland 285 neue **Windenergieanlagen an Land** (onshore) mit einer Leistung von knapp 1100 Megawatt errichtet. Die Gesamtzahl erhöhte sich auf 25 152 Anlagen, die Gesamtleistung auf gute 39 000 Megawatt.

■ **Die meisten Anlagen** stehen in Niedersachsen (5628). In NRW sind es insgesamt 3059.

musste, werden wieder Arbeitskräfte gesucht: Ingenieure, Entwicklungsingenieure, Zerspanungsmechaniker und andere Fachkräfte mehr will Eickhoff einstellen.

Es läuft. Fast 200 Millionen Euro beträgt der Jahresumsatz im Getriebebereich. Der Löwenanteil entfällt dabei auf das Windgeschäft, das ein wichtiger, wenn nicht der wichtigste



Mannshoch und größer sind die Getriebe, die bei Eickhoff unter der Leitung von Geschäftsführer Dr. Ralf Wittor hergestellt werden.

Pfeiler des Hauses ist.

Großen Mitbewerbern wie Siemens oder ZF hat die Wind-Power-Sparte „das eine oder andere vom Brot genommen“, sagt Ralf Wittor. In deren Phalanx vorzudringen sei aber nicht das Ziel. „Wir wollen den mittelgroßen Qualitätsspielern aus Deutschland die Möglichkeit geben, flexibel zu arbeiten.“ Die eige-

ne Flexibilität, auf die es neben hervorragenden Produkteigenschaften und termingerechter Lieferung ankomme, sei das Pfund, mit dem Eickhoff wuchere. Sechs Monate nach Auftragsingang kann eines der tonnenschweren Getriebe aus etwa 600 Einzelteilen fertiggestellt sein. „Wir liefern 20 bis 30 Tonnen Stahl, der hochpräzise und hochge-

nau bearbeitet und der in seiner Güte immer am oberen Rand der Toleranzen eingekauft werden muss. Man muss sehr viel Aufwand betreiben, um das richtige Material durch die Wärmebehandlung und die Fertigung zu kriegen“, so Wittor.

Und man müsse in der Lage sein, bei Bedarf eines der Getriebe zur Seite zu stellen, um ein anderes, eigentlich für einen späteren Lieferzeitpunkt vorgesehenes Getriebe vorzuziehen. Das schätzen vor allem zwei Hersteller besonders: Nordex und Senvion, deren Onshore-Windenergieanlagen mit Getrieben von Eickhoff bestückt sind.

Der Chef der Antriebstechnik verschweigt nicht, dass er gerne noch einen dritten großen Abnehmer hätte. Aber der sei nicht einfach zu kriegen. Immerhin: „Was uns ein bisschen ruhiger schlafen lässt, ist, dass die Verteilung bei unseren Kunden in die Märkte hinein sehr stark differenziert ist.“ Kein unwichtiger Aspekt auf dem politischen Markt der Windkraft.

„In NRW ein Auto mit NRW-Playern bauen“

Beinahe wäre das „BoMobil“ in Serie gegangen. Opel-Schließung kam dazwischen. Neue Chancen

Von Andreas Rorowski

Das Auto hat eine Motorhaube – aber ein Motor ist nicht drin. Viele Kabel, Apparaturen. Aber der Antrieb des Kleintransporters mit einer Ladefläche vom Umfang einer Europalette steckt ganz woanders. Er befindet sich zur Verblüffung des Besuchers des Instituts für Elektromobilität an der Hochschule Bochum hinten in der Radfelge.

Im „BoWerk“ gebaut, dem bald abgerissen Opel-Werk I in Laer, und mit Standardteilen wie Achsen oder Bremsen von Opel ausgestattet, haben Studenten der Hochschule mit einem „innovativen Ansatz ein neues Fahrzeug konzipiert“, so Professor Michael Schugt. Und wäre die Schließung des Opel-Werks nicht gekommen, das „BoMobil“ wäre in Laer womöglich in Serie gegangen.



Beinahe in Serie gegangen wäre das „BoMobil“, das Hochschulstudenten unter der Leitung von Professor Michael Schugt entwickelt haben.

FOTO: JÜRGEN THEOBALD

„Wir haben gekämpft dafür, dass wir den Produktionsstandort Bochum nicht verlieren“, so Schugt. „Zum Elektroauto gehört ja nicht nur, dass man ein Auto hinstellt, eine Batterie reinpackt und Motoren baut. Sie müssen Fahrzeugbau-

Know-how in einem neuen Bereich aufbauen. Und das haben wir getan. Das war unser Ziel: In NRW ein Auto mit NRW-Playern zu bauen.“

Bei aller Enttäuschung darüber, dass das vom Land mit einer Millionen Euro geförderte Projekt zwar in

Studenten so früh wie möglich in die Praxis einbinden

Zwei Missionen verfolgen die Hochschul-Professoren Michael Schugt und Friedbert Pautzke: Sie wollen mit ihren Studenten die Elektromobilität technisch vorantreiben und werben für eine größere gesellschaftliche Akzeptanz. Zumal, so Schugt, nach Untersuchungen des ADAC 98 Prozent aller täglichen Autofahrten in Deutschland unter 130 Kilometer liegen. Das heißt: mit aktuellen E-Mobilen bestritten werden könnten. Und sie wollen ihre Studenten so früh wie möglich in die Praxis einbinden. Der gebürtige Bochumer ist selbst ein gutes Beispiel dafür, dass ein kluger wissenschaftlicher Kopf auch ein erfolgreicher Unternehmer sein kann. Vor seiner Hochschulkarriere arbeitete er in der Wirtschaft. Er ist Mitgründer und Gesellschafter des Unternehmens Scienlab, das 90 Mitarbeiter beschäftigt.

KOMPAKT

Antriebstechnikspezialisten

REICH KUPPLUNGEN

Kupplungen für den Industriebereich

1946 gegründet, stellt Reich Kupplungen mit weltweit 220 Mitarbeitern, 170 in Bochum, hochelastische Kupplungselemente her. Anwendungsbereiche sind Stromerzeugungsaggregate, Pumpen, Kompressoren sowie Prüfstandstechnik für die Automobilindustrie.

„Wir sind ein zukunftsprägendes Unternehmen, weil wir in der Lage sind Veränderungen am Markt zu antizipieren und daraus kundenorientiert anwendungsspezifische Lösungen zu entwickeln.“

Herwig Reich Geschäftsführender Gesellschafter

AUKTORA

Simulation, Tests und Bau von Antrieben

Mit neun Mitarbeitern beschäftigt sich Auktora seit dem Vorjahr vor allem um die Simulation von Elektro- und Hybridfahrzeugen, die Entwicklung und Fertigung von elektrischen Antrieben wie z.B. Radnabenmotoren und um Test, Ein- und Umbau von elektrischen Antrieben in Fahrzeugen.

„Elektromobilität ist unser Antrieb“

Benjamin Geiger Geschäftsführer

VOLTAVISION

Beraten, testen und produzieren

Das Entwicklungs- und Testzentrum für Leistungselektronik und Energiespeicher (2011 gegründet, zwölf Mitarbeiter) beschäftigt sich mit entwicklungsbegleitenden Tests von elektrischen Antriebskomponenten, mit Konstruktion und Herstellung von Batterien und mit Beratungsleistungen.

„Hochmoderne Batterien für zukünftige Fahrzeugkonzepte und zur Speicherung regenerativ erzeugter Energie werden in unserem Entwicklungs- und Testzentrum in Bochum optimiert und für die Großserien abgesichert.“

Nils Stentenbach Gründer und Geschäftsführer