

Mit Hightech aus Oberhausen rollen Züge leiser, schneller und sicherer

Bei der Gutehoffnungshütte Radsatz GmbH sind „Hochzeiten“ auf eine Ewigkeit angelegt

Michael J. Walter – das Kürzel steht übrigens für Joachim – steht am Fenster des neuen Verwaltungsgebäudes in der Oberhausener Gartenstraße und zeigt auf das große Freigelände: „Das ist die Produktion von gerade einmal acht Wochen“. Dort draußen reihen sich auf einer Strecke von 150 Metern Tausende Räder und Achsen aus Schmiedestahl für Lokomotiven, S-Bahn-Waggons und Straßenbahnen aneinander. Rostbraun sind sie, doch jedes einzelne Rad trägt schon eingestanzte eine Nummer, anhand der sich Typ, Legierung und weitere Fertigungsmerkmale auch noch nach Jahrzehnten feststellen lassen. Denn alles, was das Werk der Gutehoffnungshütte Radsatz GmbH verlässt, ist dafür gemacht, Menschen und Güter sicher von einem Ort zum anderen zu transportieren. Jedes Rad und jede Achse ist gebaut, um mehrere Millionen Kilometer zurücklegen und dabei Milliarden von Lastwechseln auszuhalten, wie sie bei jeder Umdrehung entstehen. Mit einem riesigen Erfahrungsschatz und ständigen Innovationen ist das Sterkrader Unternehmen Marktführer für Radsatztechnologie in Europa geworden.

Die für Höchstleistungen erforderliche Präzision ist dabei kaum geringer als etwa in der Weltraumfahrt: Ganze 15 Tausendstel Millimeter darf eine 2,20 lange Stahlachse höchstens von der Ideallinie abweichen – ein menschliches Haar ist 50 mal so dick. Mit 574,8 Stundenkilometern – doppelt so schnell wie ein startender Jumbo-Jet – raste 2007 der französische TGV-Hochgeschwindigkeitszug auf solchen Radsätzen zum Weltrekord. Und auch der deutsche ICE hat schon über 400 km/h erreicht, obwohl er im Normalbetrieb „nur“ mit 320 Sachen über die Schienen fegt. Apropos Weltraumfahrt: Auch der Startisch der europäischen Trägerkette Ariane rollt auf GHH-Radsätzen.

Aller Hightechnologie zum Trotz sagt Walter: „Wir im Radsatzbau denken in anderen Zeiträumen – alles ist auf Nachhaltigkeit angelegt“. Denn was heute das Werk

verlässt, soll 30 bis 40 Jahre lang halten. Deshalb sind die „Hochzeiten“ bei GHH Radsatz auch auf lang dauernde Verbindungen angelegt: Mit diesem Wort bezeichnet man den Zusammenbau der Radsätze und ihrer Komponenten. Nicht allein die Welle und zwei Räder gehen dabei die Ehe ein, son-

derung auf die Hochtechnologie-Nische und der Verabschiedung unrentabler Massenprodukte – schlichte Güterwaggon-Räder können auch die Chinesen schmieden – ein hoch moderner Betrieb von Weltruf entstanden, dessen Geschichte Walter seit nunmehr neun Jahren lenkt.

Die Betriebsleitung in einem mittelständischen bayerischen Unternehmen war die nächste Stufe auf der Karriereleiter, ehe im Jahr 2000 der Ruf als Geschäftsführer nach Oberhausen zur Gutehoffnungshütte Radsatz GmbH kam. Dieses Unternehmen blickte schon damals auf eine fast 200-jährige Geschichte

zösischen Mitbewerber „Valdunes Enterprises“ in Trith-Saint-Leger, nahe der belgischen Grenze. Mit „GHH-Valdunes“ will Walter noch stärker als bisher auf dem Weltmarkt angreifen. Erzielte GHH im Jahr 2000 noch 40 Millionen Euro Umsatz, erwirtschaftet mit damals 165 Mitarbeitern, so peilt das verei-

Eine besondere Herausforderung sind die nationalen Differenzen auf den Schienenwegen. Nicht allein, dass es mehrere unterschiedliche Spurweiten und diverse Schienenprofile gibt, in Europa werden beispielsweise auch fünf verschiedene Nennspannungen für die Oberleitungen verwendet. „Ein europäisches Eisenbahnnetz“, so Walter, „entwickelt sich gerade erst“.

Wie aber entstehen die Radsätze? Das Rohmaterial sind stählerne Brammen, von denen in der Gruppe Jahr für Jahr rund 100.000 Tonnen unterschiedlicher Legierungen verarbeitet werden. Zweimal wird der Stahl zuvor in Frankreich gegülht und geschmiedet, dann in Partien geteilt und vergütet. Auf einer gewaltigen Drehmaschine werden in Oberhausen die Räder herausgearbeitet und anschließend mit 40 Tonnen Druck auf die ebenfalls geschmiedeten und gedrehten, hoch präzisen Achsen gepresst. In sorgfältigen Prüfverfahren wird die Bruch- und Reißfestigkeit des Materials gesichert. Jetzt kommen die anderen Komponenten hinzu, bei einer Straßen- oder U-Bahn in wesentlich höherer Zahl als bei der klassischen Eisenbahn: Wegen der engeren Kurvenradien und der schmaleren Spur kommt hier eine wesentlich komplexere Mechanik zum Einsatz. Die Schalldämpfung erfordert weitere Bauteile, beispielsweise flexible Gummipuffer unter dem eigentlichen Radkranz oder Schallabsorber. Hier werden die Getriebe für die Motoren vorbereitet, dort die Bremsenheiten und Bremscheiben montiert. Die filigranen Konstruktionszeichnungen, erstellt von den 18 Entwicklern in Oberhausen und ihren zwölf Kol-



Michael J. Walter im Oberhausener Werk der GHH Radsatz (Foto: Rehbein)

lern es werden Getriebe, Bremsenheiten, elektronische und mechanische Bauteile hinzugefügt. Aus bis zu 400 Einzelteilen besteht schließlich der fertige Radsatz, der für den jeweiligen Kunden natürlich in der eigenen Sterkrader Entwicklungsabteilung entworfen wird.

Aus dem einst schon totgesagten Unternehmen ist mit der Fokus-

Der gebürtige Eutiner trat zunächst in die Fußstapfen seines Vaters und ging zur Bundesmarine. Sechs Jahre später, als Oberleutnant zur See, zog es ihn jedoch von der Küste tief in Deutschlands Süden, nämlich zum Maschinenbaustudium nach München und zum studentischen Nebenjob in der Automatisierungstechnik bei Siemens.

zurück, denn begonnen hatte alles 1808 mit der „Hüttengewerkschaft und Handlung Jacobi, Haniel und Huysen“ (JHH). Die ersten seinerzeit gefertigten Hüttenräder erhielt 1808 der Dampfmaschinen-Pionier Franz Dinnendahl, der im gleichen Jahr die Gute Hoffnungshütte von seiner Nachbarin, der Witwe Krupp kaufte. Bald rollten die Räder aus Oberhausen auch auf Schienen: 1811 wurden damit die „Grubenhunde“ genannten Loren für die Zechen ausgestattet.

Nach einer langen, wechselvollen Geschichte, während der in den Werkshallen nicht nur Räder, sondern auch AKW-Druckbehälter und Brücken entstanden, gehörte die Sterkrader GHH seit 1969 zur MAN. Erst 1994 erlangte das Radsatz-Unternehmen – unter den gemeinsamen „Müttern“ Thyssen Guß AG und MAN seine Selbstständigkeit. Drei Jahre später ging die Gesellschaft an die schwedische SAB Wabco BSI. Die Skandinavier allerdings wichen einem klassischen Management-Buy-Out: Walter und die zweite Management-Ebene übernahmen ab Ende 2005 die Anteile – unterstützt von einer europäischen Private-Equity-Gesellschaft, deren Beteiligung bis heute fortbesteht.

Im Februar 2008 dann der „Coup“: Die Gutehoffnungshütte International Holding GmbH übernahm den doppel so großen fran-

zösischen Mitbewerber „Valdunes Enterprises“ in Trith-Saint-Leger, nahe der belgischen Grenze. Mit „GHH-Valdunes“ will Walter noch stärker als bisher auf dem Weltmarkt angreifen. Erzielte GHH im Jahr 2000 noch 40 Millionen Euro Umsatz, erwirtschaftet mit damals 165 Mitarbeitern, so peilt das verei-

„In unserer Branche läuft alles auf Schienen – wir haben es daher manchmal etwas schwerer, neben den normalen Wegen zu denken“, sagt der 45-Jährige. Dabei sind die Herausforderungen riesig: Immer leiser, schneller und leichter müssen die Radsätze werden. Mit neuartigen Werkstoffen, Feilen an der Radgeometrie und mit Schallabsorbern wird daran gearbeitet. Aber immer steht die Sicherheit an erster Stelle. Wenn wie 2008 bei Köln der ICE-Radsatz eines Konkurrenzunternehmens bricht, gehen auch in Sterkrade die Warnlichter an. Dabei ist „die Bahn immer noch das sicherste und nach der Binnenschifffahrt das ökologisch sinnvollste Verkehrsmittel“, merkt der Geschäftsführer an. Bei immer höheren Geschwindigkeiten jedoch erhöhen sich die Kräfte, welche auf die Radsätze wirken, im Quadrat: „Bei 200 km/h muss das Rad viermal so viel aushalten wie bei nur 100 km/h“. Als ehemaligem Präsidenten des Europäischen Radsatzherstellerverbandes bis 2006 – und seit einem Jahr als Vizepräsidenten des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland – liegt Walter die Gewährleistung ständig steigender Sicherheit besonders am Herzen.

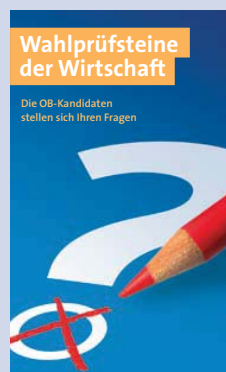
legen in Frankreich, belegen, dass ein modernes Auto keineswegs komplizierter ist als ein Radsatz für Schwerlasten. An der Gutehoffnungshütte Radsatz GmbH geht die Krise in diesem Jahr noch spurlos vorbei. „Aber nächstes Jahr wird sie uns treffen“, ahnt der Geschäftsführer, „wir hoffen aber, das ohne Einschnitte in den Personalbestand durchzustehen“. Mit Abbau von Leiharbeit und Überstunden, Outsourcing und einer generellen Flexibilisierung der Ressourcen will Walter reagieren. Als neuer Vorstandsvorsitzender der Unternehmensverbandsgruppe definiert er zugleich „eine der großen Aufgaben für Arbeitgeber und Arbeitnehmer in den nächsten Jahren, nämlich den intelligenteren Umgang mit dem Thema Arbeitszeit“. Ob das Lebensarbeitszeit-Konten sein werden oder andere Lösungen, „müssen wir unbedingt verhandeln“.

Rainer Rehbein, UVG

Wahlprüfsteine der Wirtschaft

Oberbürgermeister-Kandidaten auf dem Podium

Die UVG Unternehmensverbandsgruppe lädt anlässlich der Kommunalwahl am 30. August 2009 in mehreren Städten des Verbandsgebietes – in Duisburg, Bocholt und Mülheim – wieder zu ihrer traditionellen Veranstaltung „Wahlprüfsteine der Wirtschaft“ ein. Dabei haben Unternehmer sowie Führungskräfte vor Ort die Gelegenheit, den jeweiligen Kandidaten um das Amt des (Ober)Bürgermeisters Fragen zu stellen. Die jeweiligen Kandidaten haben bereits ihre Zusage gegeben, die UVG-Mitgliedsunternehmen erhalten in den nächsten Wochen die persönlichen Einladungen.



Termine

Duisburg
Montag, 17. August 2009, 18 Uhr,
HAUS DER UNTERNEHMER
Anmeldung: klan@uvgruppe.de
Telefon: 0203 99367-205

Bocholt
Donnerstag, 20. August, 17 Uhr,
Hotel Residenz
Anmeldung: hermanns@uvgruppe.de
Telefon: 02871 23698-11

Mülheim
Mittwoch, 26. August 2009, 17 Uhr,
Franky's Wasserbahnhof (Blauer Salon)
Anmeldung: matschke@uvgruppe.de
Telefon 0208 30068-0