

# Wieder auf der Rolle

Diese Firma stand vor dem Aus. Jetzt investiert sie kräftig



Nachschub vom Nachbarn: TWB bezieht seinen Stahl von einer Firma, die gleich nebenan sitzt.

**Hagen.** Den Bolzen in die Feder reindrücken, spannen – fertig. Jetzt wartet Michael Schwalb einen Moment auf das Okay des Messgeräts. Alles bestens! Dann prüft der Monteur noch, ob Kratzer im schwarzen Lack sind. „Und ab geht's!“ Bald wird ein Autofahrer bequem auf dem Ergebnis dieser Arbeit sitzen. Schwalb hat gerade eine Rückenlehne zusammengebaut.

## „Die Stimmung ist entspannt“

Sein Arbeitgeber Prevent TWB ist führender Komponentenhersteller von Autositzen. Allein für die Modelle des VW-Konzerns produzieren die Hagener die Metallteile von

1,2 Millionen Rück-sitzlehnen pro Jahr.

Pressen, stanzen, lackieren, mit Teppich bekleben: In den Hallen herrscht reger Drei-Schicht-Betrieb. Dabei stand das Unternehmen vor nicht mal zwei Jahren vor dem Aus.

Die damaligen Eigentümer hatten sich mit einem riskanten Kredit verschuldet, hinzu kam die Wirtschaftskrise. Einer der gefürchteten Finanzinvestoren hatte ein Auge auf den Mittelständler geworfen. Der Betrieb entschied: Lieber Insolvenz als Heuschrecke.

„Unsere Kunden standen zu uns: Wir haben keinen einzigen Auftrag in dieser Zeit ver-



## Info: Prevent TWB GmbH & Co. KG

Das Hagener Unternehmen ist auf die Metallstrukturen von Autositzen spezialisiert und gehört zu Prevent DEV in Wolfsburg. Es beschäftigt rund 470 Mitarbeiter. Hauptkunde (über 65 Prozent) ist der VW-Konzern. 2010 setzten die Westfalen rund 100 Millionen Euro um.

Hier packt man an: Waldemar Hoffmann (links) und Rafet Ludwig richten eine Stahlrolle in der Schneidmaschine ein. Fotos: Roth (5)



In der Montage: Auf das Ergebnis der Arbeit von Michael Schwalb können sich die Autofahrer zurücklehnen.



Hightech in Hagen: Suvad Durakovic an einer neuen Laserschweißanlage, die den Bau extrem leichter Lehnen ermöglicht.

loren“, erinnert sich Hanno Welp, Geschäftsleiter Technik. Ein halbes Jahr später die Wende. Prevent, Hersteller von Autotextilien und -schäumen mit Sitz in Wolfsburg (weltweit 11 000 Beschäftigte) übernimmt die Firma. Von damals 490 Mitarbeitern in Hagen muss jeder zehnte gehen. „Heute haben wir wieder fast so viele Leute wie vor der Insolvenz“, so Betriebsratsvorsitzender Admir Smajlovic. „Die Stimmung ist entspannt.“

Kein Wunder. Die Autokonjunktur läuft gut: Von Januar bis August wurden laut Branchenverband VDA hierzulande 1,5 Millionen Pkw deutscher Marken neu zugelassen – gegenüber dem Vorjahreszeitraum ein Plus von 13 Prozent.

Der Export stieg um 8 Prozent auf 2,95 Millionen. Und auf der Internationalen Automobilausstellung waren die deutschen Hersteller in Feierlaune. „Das wirkt sich natürlich auch



Technik-Chef Hanno Welp: „In der Krise standen die Kunden zu uns.“

bei uns aus“, erklärt der TWB-Geschäftsleiter Finanzen Mark Kraneis.

Die Hagener werden ab März 2012 die Hintersitzlehnen für die ganze MQB-Reihe (Modularer Querbaukasten)

von VW liefern. Es handelt sich um 1,8 Millionen Fahrzeuge: Audi A3, VW Golf und Passat sowie einige Skoda- und Seat-Modelle. Wobei die Automarken unterschiedliche Anforderungen stellen.

## Auch BMW fährt auf Leichtgewichte ab

„Die MQB-Struktur haben wir in unserem Hause entwickelt, wir sind mächtig stolz darauf“, sagt Technik-Chef Welp.

Wichtig sei die Gewichtersparnis. Wog die Rücksitzlehne des 4er-Golfs vor 15 Jahren fast 23 Kilo, ist die für die MQB-Reihe nur noch neun Kilo schwer. Möglich macht

das der Einsatz spezieller Stähle. Und das Laserschweißen: Dadurch sind die Berührungsflächen kleiner, was Gewicht einspart. Für den VW-Großauftrag baut TWB zwei weitere komplette Anlagen mit Lasertechnik auf.

Die leichten Lehnen öffnen die Tür zu neuen Märkten: So haben die Hagener den Zuschlag für die Ausrüstung des elektrischen Stadtwagens von BMW erhalten, der zum großen Teil aus Karbon bestehen und 2013 auf den Markt kommen soll. Mark Kraneis: „Wir wollen der größte europäische Hersteller dieser extrem leichten Sitz-Komponenten werden.“ MATILDA JORDANOVA-DUDA

## Eisen für die Ritter

Im Schloss- und Beschlägemuseum ist das Mittelalter eingezogen

**Velbert.** Nur viel Eisen machte den Ritter im Mittelalter zum wehrhaften Kämpfer. Waffen, Kettenhemden, Rüstungen und Helme: All das präsentiert das Deutsche Schloss- und Beschlägemuseum bis zum 6. November in der Schau „Eisen – der Stoff aus dem die Ritter sind“.

Die Ausstellung zeigt außerdem, wie das Eisen im Mittelalter gewonnen und zu Waffen sowie anderen ritterlichen Gegenständen verarbeitet wurde. Zu sehen sind viele historische Exponate, die von anderen Museen, wie Schloss Burg, dem Deutschen Klingensmuseum Solingen oder dem Märkischen Museum Burg Altena zur Verfügung gestellt wurden.

Besucher können auch selber einmal ein Kettenhemd anziehen, den Helm aufsetzen und ein Schwert in die Hand nehmen.

Übrigens: Eine komplette Rüstung war bis zu 30 Kilo schwer. WH



Eisenhart: Wer eine Rüstung trug, durfte nicht schwächling sein. Foto: Veranstalter

[www.museum-velbert.de](http://www.museum-velbert.de)



## Auf den Gleisen wird's eng

Bis 2025 dreimal so viel Güterverkehr in Nordrhein-Westfalen

**Münster.** Ohne Investitionen in zusätzliche Gleise und moderne Signaltechnik steht das Schienennetz in NRW vor dem Kollaps. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie der

Universität Münster im Auftrag des Verkehrsverbandes Westfalen.

Bereits heute gebe es vor allem im Güterverkehr deutliche Engpässe, warnt Professor

Karl-Heinz Hartwig. Diese würden sich bis 2025 noch verschärfen.

Höchste Eisenbahn, dass etwas passiert: Bis 2025 wird sich der Güterverkehr, etwa

## Güterzugstrecke in Bochum:

Die Wirtschaft braucht eine gute Infrastruktur. Deshab muss die Bahn in ihr Netz investieren. Foto: WAZ

von den großen Häfen in den Benelux-Staaten, nahezu verdreifachen.

Um das Netz auszubauen, bräuchte man 3,8 Milliarden Euro, so der Verkehrswissenschaftler. Da aber die öffentlichen Kassen leer sind, müssten mit den vorhandenen wenigen Mitteln die größten Engpässe beseitigt werden.

## Rheinschiene entlasten

Daher empfehlen die Forscher vor allem mehr Überholgleise und den Ausbau von Ausweichstrecken.

Um die schon jetzt stark befahrene Rheinschiene gen Süden zu entlasten, könnten künftig mehr Güterzüge von Rotterdam über Hagen und Siegen weiter nach Basel und Norditalien fahren. Dafür müssten aber die vielen Tunnel auf der Ruhr-Sieg-Strecke für die Secontainer vergrößert werden.

Das Schienennetz in NRW ist das dichteste in Europa. Fast 6 000 Kilometer ist es lang. WH