

Wirtschaftszeitung Aktiv

Hightech-Schmiede für Lkw und Co.

Hörmann feiert 150 Jahre Standort Ginsheim-Gustavsburg



Andreas Meyer, Geschäftsführer von Hörmann Automotive Components in Ginsheim-Gustavsburg, findet klare Worte: „Was fehlt, ist eine Abwrackprämie für Lkws und Busse. Aber davon können wir wohl leider nur träumen.“

So kommentiert er die aktuelle Lage des Werkes kurz vor dem 150-jährigen Jubiläum. Das Unternehmen entwickelt und produziert mit seinen 870 Mitarbeitern hochwertige Chassis-, Karosserie- und Anbauteile für die Lkw- und Pkw-Fertigung, von Fahrerhauskabinen und komplexen Schweißbaugruppierungen bis zu meterlangen Rahmenlängs-Rahmenlängsträgern für Schwerlasttransporter.



Zuversicht: *Andreas Meyer setzt auf die Mitarbeiter und das selbst entwickelte Produktionssystem (GPS).*

Als Zulieferer für die Nutzfahrzeug-Industrie wurde das Werk besonders hart von der Krise getroffen. „Nach der Boomphase der Jahre 2003 bis 2008 ist speziell die Nachfrage aus den osteuropäischen Ländern nahezu komplett erloschen. Protektionistische Maßnahmen und Finanzierungsprobleme der Speditionen in allen Zielmärkten führen zu den massiven Einbrüchen“, so Meyer.

Durststrecke überwinden

Er hofft, dass sich die Wogen bald glätten und spätestens 2011 wieder mehr Aufträge eingehen. „Bis dahin müssen wir hier alle zusammenhalten und Kosten senken“, betont der Geschäftsführer. „Durch Kurzarbeit, die natürlich allen weh tut, tragen wir Mitarbeiter unseren Teil zur Überbrückung der Durststrecke bei“, sagt Produktionsmitarbeiter Gerald Kliner. „Jetzt brauchen wir nur noch Aufträge, damit wir zeigen können, was in uns steckt“, ergänzt Schichtführer Uwe Kretzer. Seit 1860 wird am Standort produziert.



Zunächst entwickelte sich eine Fabrik für den Brückenbau, die später auch andere Stahlbauten und Stahlteile fertigte. So entstanden hier die Frankfurter Festhalle, die Thousand Islands Bridge über den Sankt-Lorenz-Strom in Kanada und die Startanlage für die Ariane-Raketen in Südamerika. Auch Karosserie-Teile und Rahmen für Pkws und Lkws wurden hier ab 1917 hergestellt.

***Ab die Post:** Die bis zu zwölf Meter langen Lkw-Rahmensets verlassen taktgenau die Montage direkt zum Werk des Kunden # natürlich per Lkw.*

35 Millionen Euro investiert

Mitte der 80er-Jahre konzentrierte man sich dann ganz auf die Fertigung von Pressteilen und Komponenten für alles, was sich bewegt. „Inzwischen gelten wir als Technologieführer in diesem Bereich, vom Engineering bis zur automatisierten Fertigung und Montage“, betont Meyer. Rund 35 Millionen Euro wurden in den letzten Jahren in neue Technologien und Fertigungsabläufe investiert. Eine der größten Lackieranlagen Europas und ein breit aufgestelltes Presswerk mit verketteten Automationen bis zu sechs Pressen und Presskräften von maximal 5 000 Tonnen sind in Betrieb. Zukünftig sollen verstärkt nun auch komplette Systeme im Takt der Kundenwerke geliefert werden.



Hoffen auf die Zukunft: Gerald Kliner (links) und Uwe Kretzer mit einem Innenstrukturteil eines Lkw-Daches.

Meyer: „Dank des ungeheuren Know-hows unserer Mitarbeiter in Entwicklung, Logistik und Produktion ist das für uns kein Problem # wenn sich die Märkte wieder erholen.“ MAJA BECKER-MOHR