



Im Testfeld alpha ventus kommen endlich die ersten Anlagen des Windturbinenherstellers Areva Multibrid auf See zum Einsatz, allerdings läuft es nicht bei allen Maschinen rund. VON RALF KÖPKE

Beim Festakt zur Einweihung des Offshore-Windparks alpha ventus hatte Félix Debierre dem Bundesumweltminister genau zugehört. Die Zeremonie draußen auf der Umspannstation sei nach der Vereidigung vor gut einem halben Jahr sein schönster Tag im Amt, hatte Norbert Röttgen geschwärmt.

Von einem „schönen Tag“ und einer „Feierstunde“ für sein Unternehmen sprach auch der Geschäftsführer der Areva Multibrid. Die Hälfte der zwölf Riesenpropeller trägt das Logo des Unternehmens auf dem Gondelhaus. Mitte August vergangenen Jahres war das Sextett errichtet worden, sozusagen der Stapellauf für den noch kleinen Windturbinenhersteller. „Über die Wintermonate hinweg sind alle sechs Maschinen zuverlässig gelaufen“, erzählt Debierre zufrieden. Nach seinen Angaben lag die durchschnittliche Verfügbarkeit der Maschinen im Probebetrieb bei über 97 %, ein Wert, der sich durchaus mit ausgereiften Onshore-Turbinen messen kann.

Sind weitere Anlagen von Schäden betroffen?

Dass der gebürtige Franzose seinen Satz nicht mit dem Zusatz „bis heute“ formuliert, kommt nicht von ungefähr: Einer der sechs Propeller mit der parkinternen Kennziffer AV9 steht still. Absehbar ist, dass das Gondelhaus ausgetauscht werden muss.

„Über unsere Frühwarnsysteme haben wir eine Fehlermeldung erhalten, wonach ein Schaden durch eine erhöhte Temperatur in einem Gleitlager aufgetreten ist“, erklärt Debierre, „nicht das eigentliche Getriebe ist betroffen, sondern ein Gleitlager.“ Was nach Aufatmen klingt: Ein Konstruktionsfehler im Getriebe hätte das gesamte Innenleben der Multibrid-Maschine in Frage gestellt. Debierre weiter: „Der aufgetretene Fehler besteht, so haben Analysen der von uns eingeschalteten Experten gezeigt, in einem fehlerhaften Lagermaterial.“

Was ärgerlich für Multibrid ist: Im vergangenen Frühjahr hatte der Windturbinenhersteller das Getriebe seines ersten Prototypen, der seit Dezember 2004 am nördlichen Stadtrand von Bremerhaven läuft, gründlich untersuchen lassen. Das Ergebnis: ein fast jungfräuliches, einwandfreies Getriebe.

Bei den sechs Anlagen für das alpha ventus-Projekt hat Getriebehersteller Renk AG, ein Tochterunternehmen des MAN-Konzerns, eine neue Spezifikation für das Lagermaterial gesetzt. „Das ist ohne unsere Zustimmung erfolgt“, sagt Debierre. Die wichtigsten Konsequenzen: „Für alle künftigen Anlagen, die wir bauen, wollen wir von Renk das gleiche Lagermaterial geliefert bekommen wie für unsere erste Maschine.“

Areva Multibrid macht sich zudem auf die Suche nach weiteren Getriebeherstellern, was in der Windbranche Usus ist. Vorgesehen ist auch der Bau eines Getriebeteststandes in Bremerhaven. „Wir müssen unbedingt das Qualitätsmanagement bei unseren Zulieferern verbessern und auch die Schlusskontrolle haben“, insistiert Debierre. Schon im vergangenen Herbst hatte Multibrid Probleme mit einer Anlage im Projekt alpha ventus gehabt (Nr. AV8), was ebenfalls zu einem kompletten Austausch des Maschinenhauses geführt hatte. Nach Debierres Worten war ein „Fremdstoff“ in den Ölkreislauf geraten: „Wir haben es mit einem Testfeld zu tun, daher können, auch wenn es ärgerlich ist, Fehler an den Windturbinen auftreten.“ Davon könne sein Unternehmen aber nur lernen.

bleibt eine spannende Frage: Was ist mit den vier Multibrid-Anlagen, von denen öffentlich noch keine Schäden bekannt sind? „Bei diesen Maschinen laufen Prüfprogramme. Dass es auch bei diesen vier zu einem Gondelaustausch kommt, will ich zum jetzigen Zeitpunkt nicht ausschließen“, meint Félix Debierre.

Der Windmanager mauert nicht. Wichtige Kunden sind umgehend über den aufgetretenen Schaden informiert worden. Ein Verschweigen wäre fatal. Denn Areva Multibrid braucht den Erfolg bei alpha ventus, das kleine deutsche Testfeld ist das langersehnte Schaufenster. Wenn Debierre angesichts der gigantischen Windturbinen von „Multibrid als einem kleinen Hersteller“ spricht, dann ist das trotz der gewaltigen Ausmaße der M5000 richtig. Denn bislang sind nur zehn Anlagen dieses Typs am Netz. Vier Anlagen sind seit Ende 2004 sukzessive rund um Bremerhaven in Betrieb gegangen, die im vergangenen Jahr die Stadtwerke Bochum gekauft haben. In der Seehafenstadt hat Multibrid auch

ein eigenes Produktionswerk aufgebaut. Die Turbinen mit den Anlagennummern 5 bis 10 sind gleich auf See eingesetzt worden, ihrem tatsächlichen Einsatzort.

Kunden bleiben bei ihrer Kaufentscheidung

Damit ist die eigentliche Mission von Ingo de Buhr erfüllt. Der Ostfrieser, Chef des Projektentwicklers Prokon Nord GmbH, hatte 2003 die Lizenzrechte für die Multibrid-Maschine vom Pfeleiderer-Konzern übernommen, der sich aus der Windbranche zurückzog. Da de Buhr ohnehin Offshore-Windparks plante, war es sinnvoll, die Wertschöpfungskette auf die Produktion eigener Maschinen auszudehnen.

Dass Prokon Nord nicht auf Dauer das finanzielle Risiko einer eigenen Anlagenfertigung stemmen würde, war einhelliger Tenor in der Windbranche. Deshalb überraschte es niemand, dass die Ostfriesen im Herbst 2007 einen kapitalkräftigen Partner an Bord holten: die französische Areva-Gruppe, die in einem ersten Schritt 51 % der Anteile an der Multibrid GmbH erwarb. Der staatseigene Nuklearkonzern hatte Wochen zuvor das Bierrennen gegen die indische Suzlon-Gruppe um die REpower Systems AG verloren.

Mit dem Erwerb der Multibrid-Mehrheit, die jüngst auf 100 % ausgebaut worden ist, wollte der Nuklearkonzern nicht nur beim Image punkten. Nach wie vor halten die Franzosen die Vision hoch, ihren Energiekunden CO₂-freie-Lösungen anzubieten. Immerhin bilden die erneuerbaren Energien seit verganginem Jahr eine eigene Geschäftseinheit unter dem Konzerndach. Zwar hat sich Areva Renewables auch Solar- und Biomasseprojekte sowie die Entwicklung von Speichermedien für Wasserstoff auf die Fahnen geschrieben, der Schwerpunkt liegt aber bei der Offshore-Windkraft.

Erste Aufträge liegen auch vor: Willi Balz, der mit seiner Windreich AG mehrere Offshore-Windparks plant, schwört auf die Multibrid-Technologie: „Das ist eine Anlage, die nur für den Offshore-Einsatz

Sollen die Türöffner für weitere Aufträge werden: Die Multibrid-Anlagen im Windpark alpha ventus

entwickelt worden ist. Die M5000 ist für mich der gelungene Kompromiss zwischen einer getriebelosen und einer Getriebe-Anlage.“

Trotz der bekanntgewordenen Schäden sieht auch die Trianel-Allianz, die 40 Anlagen bei Multibrid für das Pro-

jekt Borkum-West II bestellt hat, keinen Anlass für einen Lieferantenwechsel. „Der umsichtige Umgang des Turbinenherstellers mit dem Schaden und die schnelle Information haben unsere Entscheidung für Areva Multibrid bestärkt“, sagt Geschäftsführer Sven Becker. Um auf Nummer sicher zu gehen, habe Trianel Vereinbarungen mit Multibrid getroffen, „die über die üblichen Garantiesprüche hinausgehen“.

Die Testphase für die Multibrid-Maschinen müsste spätestens dann vorbei sein.

E&M



Ein Unternehmen – alle Leistungen. Von der Entwicklung, über den Betrieb, bis zur Vermarktung ist wpd als Windexperte die erste Adresse. Über 1.600 Windenergieanlagen mit einer Leistung von mehr als zwei Gigawatt haben wir bislang erfolgreich umgesetzt. Ebenso wie der Wind kennen auch wir keine Grenzen und machen die Energie nutzbar – onshore und offshore – weltweit. ► www.wpd.de


think energy