

compact

2/2006

Das Kundenmagazin von ThyssenKrupp Steel

www.thyssenkrupp-steel.com

160-Millionen-Euro-Investition

**Rasselstein ist weltweit
größter Weißblechstandort**



Der neue Opel Corsa
Duisburger Know-how
erhöht Sicherheit



Luxusliner aus Papenburg
**Schiffsbau nach
dem Legoprinzip**

Wir denken Stahl weiter

ThyssenKrupp Steel



compact

editorial 3

news

IdeenPark Hannover 4

Zusammen mit ThyssenKrupp entdeckten über 200.000 Besucher Technik und gestalteten Zukunft.

Pavillon aus Stahl 6

Christo und Jeanne-Claude zeigten „The Gates in the Box“ in Zürich – eine Rückblende auf „The Gates“ in New York.

titelstory

High Tech auf grüner Wiese 8

Rasselstein investiert 160 Millionen Euro in sein Werk Andernach und katapultiert sich damit zum weltweit größten Weißblechstandort.

focus

Hayes Lemmerz fertigt Stahlräder 16

Der Räderspezialist aus Königswinter ist mit seiner Serie Stahldesignrad sehr erfolgreich.

Rohre von Bender-Ferndorf 18

Das Siegerländer Unternehmen ist eine verlängerte Werkbank von ThyssenKrupp Steel.

Neues Produkt von Steel 21

Cold Performance: ein warmgewalztes Feinblech mit Vorteilen für die Kunden.

Der neue Opel Corsa 22

Innovative Technik und höchster Sicherheitsstandard dank Know-how von ThyssenKrupp Steel.

Stahl-Innovationspreis 2006 25

14 Ideengeber wurden für ihre zukunftsweisenden Entwicklungen prämiert.

Meyer Werft in Papenburg 26

Luxusliner schwimmen auf den Weltmeeren mit Grobblech aus Duisburg-Süd.

Tradition und High Tech 30

Technologieführer Welser Profile sorgt für innovative Produkte.

Umweltpreis 2006 32

Automobilkonzern VW zeichnet Zulieferer ThyssenKrupp Steel aus.

Innovationspreis Lasertechnik 2006 33

Flexible Laseroptik verschweißt nicht lineare Tailored Blanks mit hoher Präzision.

Duisburger Zoo in neuer Optik 34

ThyssenKrupp Steel liefert moderne Stahlprodukte für das Primatenhaus.

service

NewsFlash 15

Unternehmensinfos in Kürze.

Agenda 20

Messen, Ausstellungen, Events.

Zum Titelbild:

Andernach im Rheinland-Pfalz ist der größte und modernste Weißblechstandort der Welt – die Rasselstein GmbH hat dort kürzlich 160 Millionen Euro in neue Anlagen investiert, die dem Unternehmen 20 Prozent mehr Kapazität beschert haben. Die Nachfrage nach speziellen Weißblechgütern ist weltweit erfreulich hoch und die Kapazität ist schon jetzt bis auf weiteres ausgelastet.

impressum

ThyssenKrupp Steel AG

Kaiser-Wilhelm-Straße 100, 47166 Duisburg
Postanschrift: 47161 Duisburg
Telefon: 0203 52-1, Telefax: 0203 52-25102

Herausgeber:

Vorstandsbereich/Marketing

Redaktion:

Rolf-J. Neumann (v. i. S. d. P.)
Marketing
Telefon: 0203 52-41003
Telefax: 0203 52-41007
E-Mail: rolf-juergen.neumann@thyssenkrupp.com

Christiane Hoch-Baumann (Chefredaktion)
Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit
Telefon: 0203 52-24515
Telefax: 0203 52-25707
E-Mail: christiane.hoch-baumann@thyssenkrupp.com

Katharina Mette
Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit
Telefon: 0203 52-25152
Telefax: 0203 52-25707
E-Mail: katharina.mette@thyssenkrupp.com

Fotos:

ThyssenKrupp Steel Fotografie; Michael Schmid (S. 6/7); Staatskanzlei Rheinland-Pfalz (S. 12); Bobbahn Winterberg, Hochsauerland (S. 21); General Motors (S. 22); Stahl-Informations-Zentrum, Düsseldorf (S. 25)

Gestaltung:

MERZ Werbeagentur, Düsseldorf

Druck:

ThyssenKrupp Printmedia GmbH, Duisburg

Erscheinungsweise:

dreimal im Jahr, die nächste Ausgabe erscheint im Dezember

Heft 24:

2/2006 – September

Liebe Leserin, lieber Leser,

die Stahlindustrie war in den vergangenen Jahrzehnten immer durch Fusionen und Zusammenschlüsse von Konkurrenten geprägt, aber die letzten Monate waren besonders spannend.

Für ThyssenKrupp Steel galt in diesem Geschäftsjahr: Wir müssen unsere Vorrwärtsstrategie auf einen exzellenten Weg bringen. Das ist uns gelungen, die ehrgeizigen Ziele sind nun in greifbarer Nähe. Im gleichen Zeitraum entstand mit der Übernahme von Arcelor durch Mittal ein Marktführer, der mit 120 Millionen Tonnen Rohstahlkapazität neue Größenmaßstäbe für die Branche setzt und auch die Entwicklung in dem für uns relevanten Markt für Qualitätsflachstahl beeinflussen wird.

Auch für ThyssenKrupp Steel birgt das Entstehen des großen Konkurrenten neue Herausforderungen, denen wir jedoch im Rahmen unserer Vorrwärtsstrategie offensiv begegnen: Mit dem Bau eines kompletten Hüttenwerks in Brasilien, der eine Kapazitätserweiterung von fünf Millionen Tonnen bedeutet, wurde mittlerweile begonnen. Derzeit prüfen wir Alternativen, wie wir die eine Hälfte des in Brasilien produzierten Vormaterials in Nordamerika optimal für den dortigen Markt weiterverarbeiten und vermarkten können. Wir verhandeln weiter mit Mittal über den Erwerb des kanadischen Produzenten Dofasco, der sich gut in unsere Nafta-Strategie einpasst. Aber wir wären schlecht beraten, wenn wir nicht eine Alternative hätten: den Bau eines Walzwerks auf der grünen Wiese. Unser Projekt Herkules, mit dem wir heimische Anlagen in Deutschland für die Weiterverarbeitung der anderen Hälfte ertüchtigen, läuft auf Hochtouren.

Das Beispiel unserer Tochtergesellschaft Rasselstein GmbH, die nach Einführung des lästigen Dosenpfands in Deutschland intelligente Strategien entwickelt hat, um ihr Material in neuen Märkten an hochzufriedene Kunden zu bringen, zeigt:



„Nicht immer besticht die Masse allein – vor allem Klasse in Form von hoher Effizienz und anspruchsvoller Technologie, die zu profitablem Wachstum führt, sind unser Weg zu wirtschaftlichem Erfolg.“

Nicht immer besticht die Masse allein, vor allem Klasse in Form von hoher Effizienz und anspruchsvoller Technologie, die zu profitablem Wachstum führt, sind unser Weg zu wirtschaftlichem Erfolg. Hieran orientiert sich selbstverständlich nicht nur die in dieser Ausgabe von compact porträtierte Rasselstein GmbH, sondern die komplette ThyssenKrupp Steel AG.

Lesen Sie in diesem Magazin, wie wir gute Ideen in Produkte umsetzen. Als Einstieg in diese Ausgabe präsentieren wir Ihnen Impressionen vom ThyssenKrupp IdeenPark:

Mehr als 200.000 Besucher haben in Hannover Technik zum Anfassen und Mitmachen erlebt. Bei vielen Jugendlichen wurde Interesse geweckt und Bundeskanzlerin Angela Merkel hat der Nation beim Besuch des IdeenParks ins Stammbuch geschrieben: „Wir müssen alles unterstützen, was in Deutschland an guten Ideen und an guten Entwicklungen vorhanden ist.“

In diesem Sinne: Erfahren Sie auf den folgenden Seiten auch Interessantes zu unseren Partnern, Kunden und Projekten. Zusammen mit meinen Vorstandskollegen wünsche ich Ihnen eine kurzweilige Lektüre!

Ihr

A handwritten signature in blue ink that reads "karl-ulrich köhler".

Dr. Karl-Ulrich Köhler
Vorsitzender des Vorstands



IdeenPark: Technik entdecken – Zukunft gestalten

ThyssenKrupp bringt Ideen nach Hannover



„Um Arbeitsplätze und damit auch Wohlstand zu sichern, ist ein Land mit Leidenschaft, Ideen, Wissensdrang, Lust und Laune gefordert. Gefragt sind technische Berufe, das gilt insbesondere auch für Mädchen. Ich bin der Meinung, die Gehirnwindungen von Mädchen sind ähnlich geeignet für technische Berufe wie die von Jungen.“

Bundeskanzlerin Angela Merkel

„Mit dem IdeenPark investieren wir heute in dieses Land, in die Köpfe seiner Menschen. Nur dann werden sie auch noch in 20 Jahren erfolgreich am Weltmarkt bestehen können.“

ThyssenKrupp Chef Prof. Dr. Ekkehard Schulz

„Mobilität und Technik sind wichtig, um unsere Zukunft zu sichern. Die Menschen müssen mit Innovationen etwas Positives verbinden, dazu bietet der IdeenPark eine hervorragende Gelegenheit.“

Niedersachsens Ministerpräsident Christian Wulff

„Technik ist Zukunft und Alltag, steht für Spannung, ist notwendig, begeistert und fördert den Entdeckergeist – all dies und noch viel mehr dokumentiert der IdeenPark eindrucksvoll.“

ThyssenKrupp Steel Chef Dr. Karl-Ulrich Köhler

„Mit der Technik- und Erlebniswelt des IdeenParks fördert ThyssenKrupp das Interesse vor allem junger Menschen, denn er kombiniert auf einzigartige Weise Wissensvermittlung und Anschauung.“

Wissenschaftsjournalist Ranga Yogeshwar

Was haben Haifische mit Pipelines zu tun und Sandfische mit modernen Stahloberflächen? Auf den ersten Blick nicht viel – aber Hai und Sandfisch stehen Modell bei der Entwicklung neuer industrieller High Tech Lösungen. Die Natur vollbringt bei geringstem Energie- und Materialverbrauch tagtäglich Höchstleistungen und ist deswegen wertvoller Ideenlieferant für Forschung und Entwicklung – wie, das konnte man im diesjährigen IdeenPark in Hannover bewundern.

An neun Tagen präsentierte ThyssenKrupp mit mehr als 50 Partnern aus Wissenschaft, Gesellschaft, Wirtschaft und Medien Ende Mai weit über 200.000 Besuchern im deutschen Pavillon auf dem ehemaligen EXPO-Gelände die Welt der Zukunft und zeigte, dass jeder Mensch gute Ideen haben und damit seine eigene Zukunft und auch die der Gesellschaft aktiv mitgestalten kann. Besucherscharen, unter ihnen Kunden, Familien, Schüler, Studenten und Senioren, schlenderten offenen Blicks über Europas größtes Wissenschafts- und Technikfestival, bestaunten Exponate und Demonstrationen der Wissenschaftler und Forscher und führten unzählige Gespräche rund um die Themenkomplexe Mobilität, Leben/Umwelt und Kreativität.

Überall wurde gewerkelt, durfte ausprobiert und experimentiert werden. Interessierte konnten selbst konstruieren und mit einfachen Mitteln Flugzeuge und Autos bauen. Besonders umlagert: der Bereich Mobilität, in dem die Besucher neuartige Fahrhilfen und fortschrittliche Werkstoffe selbst testen konnten.

► Technik begreifbar machen und die Jugend dafür begeistern, das kann beispielsweise der Sandfisch. Die Natur vollbringt tagtäglich Höchstleistungen und ist deswegen wertvoller Ideenlieferant für Forschung und Entwicklung.

Mitmachen war ausdrücklich erwünscht:

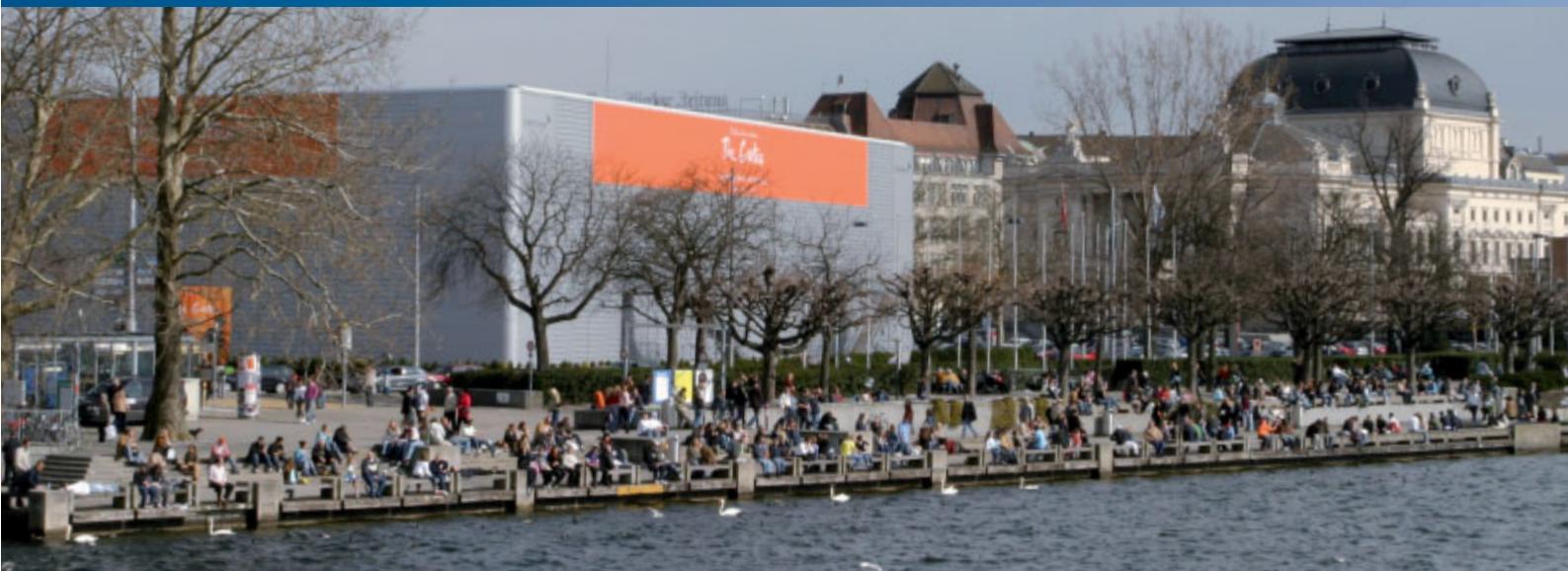
Ein Bob rollte auf einer Teststrecke vor der TUI-Arena, unter dem großen Plaza-Zelt gab es Wissenschaftsshows und Unterhaltung, das ZDF machte Kinderfernsehen, urtümliche Roboter veranschaulichten, wie technische Träume von einst längst von der Wirklichkeit überholt worden sind. Doch den Veranstaltern ging es um weit mehr als um ein fröhliches Event.

Mit dem Projekt wollen sie um künftige Ingenieure und Fachleute werben und für eine innovationsfreudliche Stimmung im Land sorgen. Dazu gab es zahlreiche Fachdiskussionen zu wechselnden Schwerpunktthemen. Für ThyssenKrupp ist der IdeenPark die zweite Veranstaltung dieser Art – ihre Erstaufgabe erlebte die Schau 2004 in Gelsenkirchen. Weitere Veranstaltungen sind schon in Planung.

Christiane Hoch-Baumann

www.zukunft-technik-entdecken.de





Kurze Bauzeit, hochwertige Ausstrahlung Ein Pavillon aus Stahl für Christo und Jeanne Claude

Im Frühjahr präsentierte die Credit Suisse in Zürich zu ihrem 150-jährigen Firmenjubiläum die Dokumentationsausstellung „The Gates in the Box“ von Christo und Jeanne-Claude. Die temporäre Kunsthalle war aus Stahl-Sandwichelementen von ThyssenKrupp Hoesch Bausysteme gefertigt. Dem Künstlerpaar perfekt entsprechend.

„Das beste temporäre Museum der Welt.“

Jeanne-Claude

Der gewaltige stählerne Hangar aus Fertigbauelementen füllte für fast drei Wochen die Wiese am Zürcher Bellevue, einem der zentralen innerstädtischen Verkehrsknotenpunkte. Deshalb nannten ihn seine geistigen Eltern auch liebevoll ironisch den silbernen Wal: Das bulgarisch-französische Künstlerpaar Christo Javacheff und Jeanne-Claude de Guillebon, kurz Christo und Jeanne-Claude, hatte ein Museum auf Zeit schaffen lassen – nicht irgendeines, sondern „das beste der Welt“, wie Jeanne-Claude euphorisch behauptete.

Superlative gehören beim erfolgreichen Künstlerduo der Gegenwart zum Alltagsjargon. Christo und Jeanne-Claude, die am selben Junitag des Jahres 1935 geboren wurden, sind seit Ende der 50er Jahre ein Zweiergespann, das, wie sie immer wieder betonen, intensiv zusammenarbeitet, sich regelmäßig streitet und sich auch im Alter von 71 Jahren noch innig liebt.

Die gegenseitige Lobpreisung hat aber auch einen soliden Boden: Christo und Jeanne-Claude verkörpern ein höchst lukratives Kunstunternehmen. Zwar investieren sie jeden Cent, den sie mit den Merchandising-Produkten ihrer meist gigantischen Installationen und Aktionen verdienen, wieder in neue Projekte. Von 56 teilweise über Jahrzehnte verfolgten Ideen realisierten sie insgesamt nur 19. Mit jeder Aktion setzen sie aber Millionen um. Von der Verhüllung der Kunsthalle Bern (1968) über die verpackte Küste Australiens ein Jahr später, den verhüllten Pont Neuf in Paris (1985) und den eingepackten Berliner Reichstag (1995) bis zu The Gates, der Flanierstrecke unter safrangelben Torbögen im New

Yorker Central Park im vergangenen Jahr, sind ihre Aktionen immer spektakulärer geworden.

„The Gates in the Box“ in Zürich war keine Installation, selbst wenn sie mit großer Geste inszeniert wurde. Auf 1.500 Quadratmetern Ausstellungsfläche war alles zu sehen, was mit dem Original The Gates zusammenhängt: Christos Skizzen, die jeden Lichteinfall, Farbeffekt und jedes Bewegungsspiel des schweren Stoffs im Voraus imagined. Die gesamte Korrespondenz aus 26 mühsamen Jahren des Ringens um die Realisierung. Ein Berg handschriftliche Notizen und eine umfangreiche Fotodokumentation über die Ferti-



▲ Christo und Jeanne-Claude hatten sich ein Stahlmuseum auf Zeit schaffen lassen – nicht irgendeines, sondern „das beste der Welt“, wie Jeanne-Claude euphorisch behauptete. „Der Stahl verlieh unserer Ausstellung eine einfache, gut zu bespielende Form“, betont Christo im Rückblick. „Das passt perfekt zu uns.“



▲ In nur 15 Tagen wurde die temporäre Kunsthalle aus Stahl in Zürich aufgebaut und beherbergte für fast drei Wochen das exzentrische Künstlerduo Christo und Jeanne-Claude mit seiner Ausstellung „The Gates in the Box“. Sie zeigten dort alles, was irgendwie mit der Originalinstallation The Gates im Februar 2005 in New York zusammenhing. Grundkonstruktion und Gebäudehülle des Riesencontainers sollen auf der Internationalen Automobilausstellung 2007 wieder verwendet werden.

gung der Torstangen in Amerika und der Stoffbahnen in Deutschland. Auch einige echte Tore standen und lagen da. Die Aufseher trugen dieselben grauen Plastikwesten wie ihre Vorbilder in New York und verteilten dieselben hellorangen Stofffetzchen als Souvenir.

„Der Stahl verleiht der Kunsthalle eine einfache, gut zu bespielende Form.“

Christo

Die ursprüngliche Euphorie konnte die raffiniert und aufwendig inszenierte Rückblende im Riesencanister jedoch

nicht aufleben lassen. Über 93.000 Besucher sahen das Remake, konnten die Stimmung, die im New Yorker Central Park geherrscht hatte, aber bloß erahnen. Die ursprüngliche Installation hatte nämlich aller Kritik an der populistischen Dekorationskunst zum Trotz bei den 5.800 Besuchern pro Tag einhellige Begeisterung ausgelöst. Man spazierte unter den sonnengoldenen Tüchern und hatte unweigerlich gute Laune. In Zürich flößten dagegen vor allem die Dimensionen des Originals Respekt ein: 7.532 Segel, 965 Kilometer Vinylrohr und 4.799 Tonnen Stahl. „Das sind fast zwei Drittel des Eiffelturms!“, beschwört Christo den tatsächlich beeindruckenden Vergleich.

Etwas weniger Material benötigte der Ausstellungshangar: 2.920 Quadratmeter Stahl-Sandwich-Dachelemente und 600 Quadratmeter Wandflächen in einem metallisch silbernen Farbton. Dabei wurden die ursprünglich für Bedachungen entwickelten Stahlplatten für den Bau der Fassaden eingesetzt: Sie sind stark profiliert und schufen so die rhythmisch strukturierte Außenhülle, die sich Ausstellungsmacher und Künstler wünschten. Sie waren denn auch hocherfreut über die ungewöhnliche Kunsthalle. „Der Stahl verleiht ihr eine einfache, gut zu bespielende Form“, sagen Jeanne-Claude und Christo im Rückblick. „Das passt perfekt zu uns.“

Anna Schindler, Architekturjournalistin aus Zürich

www.tks-bau.com
www.christojeanneclaude.net



**160-Millionen-Investition sorgt für
größten Weißblechstandort der Welt**

High Tech auf der grünen Wiese



▲ Seit genau einem Jahr sind die neuen Anlagen der Rasselstein GmbH, einer ThyssenKrupp Steel Tochtergesellschaft, in Betrieb. Ein neuer Durchlaufglühofen, eine weitere Veredelungsanlage, eine Inspektionslinie sowie ein Fertiglager sorgen für 20 Prozent mehr Kapazität.

Mit Riesenschritten Richtung Zukunft eilt Deutschlands einziger Weißblechhersteller, die zur Business Unit Processing von ThyssenKrupp Steel gehörende Rasselstein GmbH mit Sitz in Andernach. Die enorme Summe von mehr als 160 Millionen Euro hat das Unternehmen in den vergangenen beiden Jahren in neue Anlagen investiert – und ist damit zum größten und modernsten Weißblechstandort der Welt avanciert.

In einem zweiten Schritt werden derzeit die bereits vorhandenen Anlagen modernisiert und zur weiteren Verbesserung der Produktqualität auf den neuesten Stand der Technik gebracht.

Daten und Fakten zum Weißblechhersteller Rasselstein

- ▶ **Sitz:** Andernach, Rheinland-Pfalz, Deutschland
- ▶ **Produkte:** Weißblech, spezialverchromtes Feinstblech, Feinstblech
- ▶ **Mitarbeiter:** 2.400
- ▶ **Lieferformen:** Coils, Tafeln, Scroll-Tafeln, Schmalband
- ▶ **Anlagen:** eine Beize, zwei Kaltwalzwerke, drei Durchlaufglühen, drei Nachwalzwerke sowie fünf Veredelungsanlagen
- ▶ **Beschichtungen:** lackiert, PET-beschichtet, PP-beschichtet
- ▶ **Absatz:** 1,4 Millionen Tonnen (Exportanteil 70 Prozent)
- ▶ **Anwendungen:** Der weitaus größte Teil des Weißblechs wird zur Herstellung von Dosen für Lebensmittel und Tiernahrung benötigt. Weitere wichtige Verwendungszwecke sind Getränkedosen, Verschlüsse sowie Verpackungen für chemisch-technische Füllgüter. Neben dem Einsatz in der Verpackungsindustrie wird Weißblech beispielsweise auch in der Bau- und Automobilindustrie, für elektronische Anwendungen und Haushaltswaren eingesetzt.
- ▶ **Kunden:** mehr als 400 in 80 Ländern
- ▶ **Umsatz:** rund 950 Millionen Euro

Rasselstein besitzt seit Herbst vergangenen Jahres 20 Prozent mehr Kapazität, um hochwertiges, veredeltes Material für alle Weißblechanwendungen zu produzieren. Ausschlaggebend für die Investition waren – trotz des Zwangspfands auf Dosen in Deutschland – optimistische Absatzerwartungen: Seit Jahren war die Produktion ausgebucht, Kundenwünsche nach mehr Material können heute – anders als in den vergangenen Jahren – durch zusätzliche Kapazität erfüllt werden. Zurückblickend freut sich Rasselstein-Vorstandschef Dr. Ulrich Roeske, dass ThyssenKrupp mit der richtungsweisenden Investition die richtige Entscheidung getroffen hat: „Unsere Kapazitäten auf den neuen Anlagen sind schon jetzt bis auf weiteres wieder ausgelastet.“

Kapazitätserhöhung um gut 20 Prozent

Im September vergangenen Jahres ist der neue, innen wie außen attraktiv nach dem Farbkonzept des Designers Friedrich Ernst von Garnier gestaltete Werkteil in Betrieb gegangen: Er besteht aus einem neuen Durchlaufglühofen, der mit modernster Glühtechnik ausgestattet ist, um ein Vormaterial mit sehr gleichmäßigen, auf die komplexen Verarbeitungsschritte der Kundschaft abgestimmten Eigenschaften zu erzeugen. Außerdem wurde eine neue Veredelungsanlage gebaut. Diese ist in der Lage, besonders gleichmäßige Zinnschichtdicken bei

gleichzeitig exzellenter Oberfläche zu erzeugen. Schließlich verfügt der neue Werkteil jetzt über eine Inspektionslinie sowie ein eigenes Fertiglager mit Coilpackstation sowie einem fahrerlosen Transportsystem. Durch die Optimierung der internen Logistik reduziert das Unternehmen seinen innerbetrieblichen Transportaufwand erheblich.

Investition ist Reaktion auf steigende Nachfrage

Mit seiner Investitionsstrategie reagiert Rasselstein auf die weltweit hohe Nachfrage nach speziellen Weißblechgütern. Dieses hohen technischen Anforderungen genügende Weißblech erhält die erforderlichen physikalischen Eigenschaften durch rekristallisierendes Glühen im Durchlaufglühofen – dabei hält das Material besonders enge Toleranzen ein. „Marktprognosen gehen davon aus, dass innerhalb des insgesamt stagnierenden Weißblechmarktes Europa der Anteil dieser anspruchsvollen Stahlgüten und der Produkte mit speziellen Oberflächeneigenschaften und Verarbeitungsqualitäten wächst“, so Roeske. „Rasselstein ist mit den neuen Anlagen vorteilhaft aufgestellt, um das künftige Wachstum zu begleiten und den Trend zu immer hochwertigerem Weißblech anzuführen.“

Katharina Mette



„Unser Ziel ist es, unseren Kunden durch Qualität, Flexibilität, Pünktlichkeit und besseres Ausbringen bei der Weiterverarbeitung oder durch Service greifbare Vorteile zu bieten. In der Kundenwahrnehmung haben wir uns als technologisch führender Weißblechhersteller positioniert und das bestätigt unsere Mannschaft täglich aufs Neue.“

Dr. Ulrich Roeske,

Vorsitzender des Vorstands und Vorstand Vertrieb, Rasselstein GmbH

Nachgefragt bei Dr. Ulrich Roeske

„Die Wachstumsmärkte liegen in Amerika und Osteuropa“

Herr Dr. Roeske, Deutschlands Verpackungshersteller stöhnen über das Zwangspfand, in den vergangenen drei Jahren sind die Verkaufszahlen für Getränkedosen massiv zurückgegangen. Trotzdem baut die Rasselstein GmbH für 160 Millionen Euro neue Anlagen, auf denen Material für diese Art von Dosen produziert wird. Ein Widerspruch?

Nein, ganz bestimmt nicht. Als Rasselstein durch das im Jahr 2003 eingeführte Zwangspfand fast ein Drittel seines Inlands- geschäfts mit Weißblech für das Segment Getränkedosen verloren hat, war unser Unternehmen vorbereitet: Auch wegen unserer hohen Produktqualität konnten wir die entstandene Lücke mit DWI-Material für die in den USA verbreiteten, zweiteiligen Lebensmitteldosen ersetzen. Heute macht die Getränkedose übrigens weniger als zehn Prozent unseres Gesamtvolumens aus.

Wenn nicht in Deutschland, wo sehen Sie dann weitere Wachstumsmärkte für Verpackungsstahl aus dem Hause Rasselstein?

Neben den USA ist vor allem Osteuropa ein neuer Zielmarkt. Darüber hinaus ist das Unternehmen aktiv, sich eine Position auch in anderen außereuropäischen Märkten zu erarbeiten und auszubauen, was zu einer nachhaltigen Diversifizierung unseres Kundenportfolios bei gleichzeitiger Stärkung von Substanz und Wettbewerbsfähigkeit führt.

Was motiviert Ihre Kunden beispielsweise aus Osteuropa oder den USA dazu, ihr Weißblech bei Rasselstein, dem teuersten Anbieter auf dem Markt, und nicht bei einem billigeren Produzenten vor Ort zu kaufen?

Lassen Sie mich zunächst richtigstellen: Rasselstein ist zwar ein Hochpreisanbieter, unser Ziel ist es aber, unseren Kunden durch Qualität, Flexibilität, Pünktlichkeit und besseres Ausbrin-

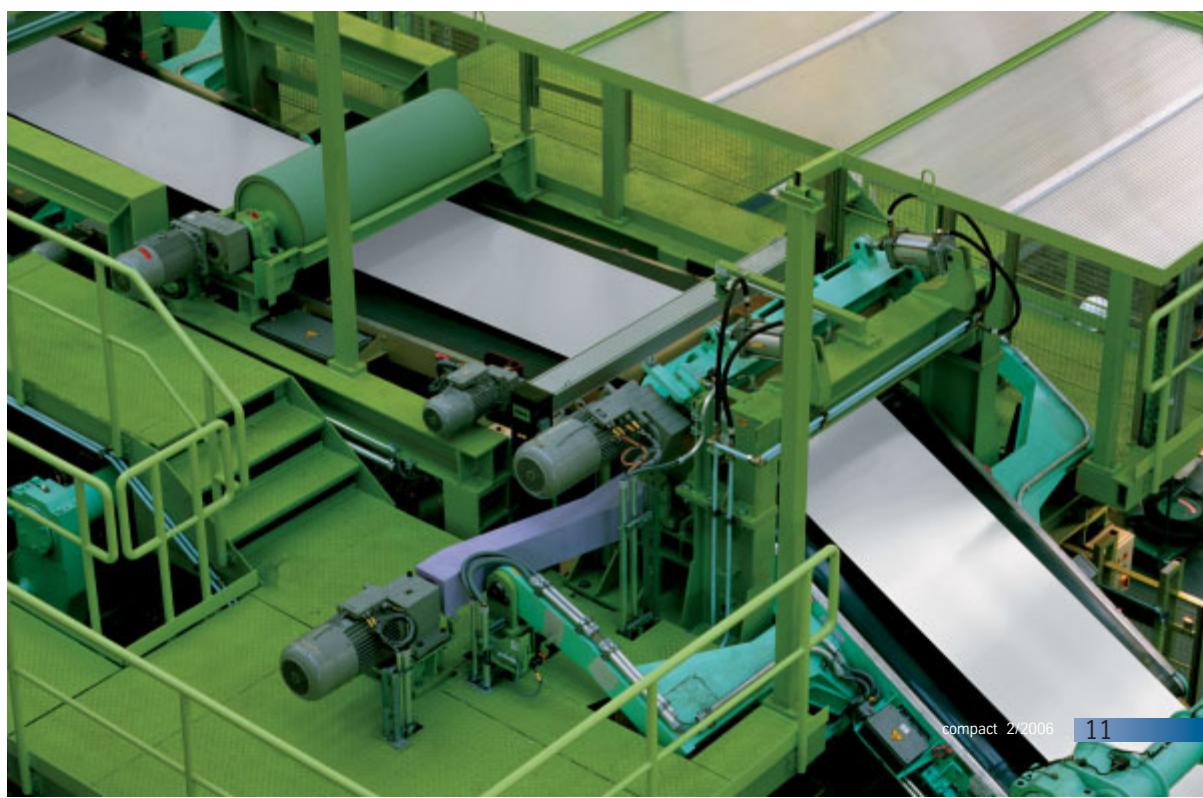
gen bei der Weiterverarbeitung oder durch besonderen Service derartig greifbare Vorteile zu bieten, dass unsere Produkte nicht als teuer, sondern als preiswert eingestuft werden. Ausschlaggebend für den Erfolg einer solchen Strategie ist, dass sich Rasselstein durch die gerade genannten Alleinstellungsmerkmale, technische Beratung und Problemlösung sowie durch Begleitung von Produkt- und Prozessinnovationen in der Kundenwahrnehmung als technologisch führender Weißblechhersteller positioniert und diese Position durch die Leistung unserer Mannschaft täglich aufs Neue bestätigt wird. Nur deshalb nehmen unsere Kunden höhere Preise und manchmal weitere Wege, auch quer über den Atlantik, in Kauf.

Sehen Sie noch Chancen auf dem heimischen Markt, also trotz des Zwangspfands Licht am Ende des Tunnels in Deutschland?

Eindeutig: ja. Wir sind zuversichtlich, dass es auch in Deutschland wieder bergauf gehen wird. Ein positives Signal ist zum Beispiel der Start des einheitlichen Rücknahmesystems für Einwegverpackungen: Seit dem 1. Mai können Verbraucher beispielsweise ihre leeren Dosen in allen Verkaufsstellen zurückgeben. Die unbequemen Insellösungen fallen damit weg und der Weg wird frei für die Rückkehr der Getränkedose. Ein sichtbarer Beleg für das Vertrauen unserer Kunden in den Standort Deutschland ist, dass das Getränkedosenwerk von Ball Packaging Europe in Haßloch wieder aufgebaut und voraussichtlich im Frühjahr 2007 in Betrieb gehen wird. Das Werk, das über eine Produktionskapazität von rund zwei Milliarden Dosen pro Jahr verfügte, war bei einem Großbrand im April schwer beschädigt worden und musste infolgedessen die Produktion einstellen.

Das Gespräch führte Katharina Mette

► Weißblech aus Andernach ist weltweit gefragt. Auch Kunden aus beispielsweise den USA, Osteuropa und außerhalb Europas, schätzen die Vorteile, die Material und Service bieten.



Rasselstein ist wettbewerbsfähig aufgestellt

„Ein prosperierendes Unternehmen, das der Region gut tut“

Als Ministerpräsident von Rheinland-Pfalz beglückwünsche ich den Vorstand und die Beschäftigten der Rasselstein GmbH zur getätigten Großinvestition am Standort Andernach. Wenn, so wie hier geschehen, eine Summe von über 160 Millionen Euro in eine Betriebsstätte investiert wird, dann zeigt dies, dass das Unternehmen gut aufgestellt ist.

„Gut aufgestellt sein“ heißt in Zeiten der Globalisierung vor allem wettbewerbsfähig sein. Denn in erster Linie muss es uns darum gehen, dass das verarbeitende Gewerbe hier gute Produktionsbedingungen vorfindet. Dazu zählen nicht nur die Kosten, sondern auch die infrastrukturellen Gegebenheiten – wozu die Landesregierung mit vielen Maßnahmen in den unterschiedlichsten Bereichen beiträgt. Geschäftsleitung und Betriebsrat haben mit dem „Bündnis für Arbeit und Ausbildung“ vorbildhafte Lösungen für die Erhaltung von Arbeitsplätzen gefunden, mit der Betriebsvereinbarung „Personalkonzept 2009“ werden Ausbildungs- und Arbeitsplätze gesichert. In Zeiten, in denen viele Unternehmen ihrer Verantwortung zur Ausbildung junger Menschen nur bedingt nachkommen, ist es mir ein wichtiges Anliegen, darauf hinzuweisen, dass rund 220 junge Menschen in Andernach eine Ausbildung in den verschiedensten Berufen erhalten. Damit kommt Rasselstein ganz besonders seiner Ausbildungsverpflichtung nach.

Mit rund 2.400 Mitarbeitern ist Rasselstein der größte Arbeitgeber der Region und eines der traditionsreichsten Unternehmen im Land Rheinland-Pfalz. Gegründet wurde das Unternehmen 1760. Dass sich das Unternehmen seit so langer Zeit erfolgreich am Markt behaupten kann, liegt nicht zuletzt an der fortdauernden Fähigkeit von Leitung und Beschäftigten, sich neuen Herausforderungen zu stellen und beständig aktuelle Entwicklungen aufzunehmen. Dies gilt in wirtschaftlicher und produkttechnischer Hinsicht, aber auch in Bezug auf die Berücksichtigung veränderter Mitarbeiterbedürfnisse. Hierbei denke ich insbesondere an das Modellprojekt „Der gesund-erhaltende Betrieb“, das im September 2005 mit dem „Zukunftsradar 2030“ der Zukunftsinitiative Rheinland-Pfalz (ZIRP) ausgezeichnet wurde.

Ich habe Rasselstein zuletzt im Dezember vergangenen Jahres besucht und freue mich über ein prosperierendes Unternehmen, das der Region rund um Andernach und ganz Rheinland-Pfalz gut tut.

Kurt Beck, Ministerpräsident von Rheinland-Pfalz

www.stk.rlp.de

Inbetriebnahme der Neuanlagen Weißblech steht für Wachstum

Die offizielle Inbetriebnahme der neuen Produktionsanlagen hat Mitte Juni mehr als 300 Kunden aus aller Welt und politische Spitzenvertreter der Region nach Rasselstein in Andernach gebracht.

Bevor sich die Gäste persönlich ein Bild von den farblich attraktiv gestalteten hochmodernen Anlagen machen konnten, erläuterte Vorstandsvorsitzender Dr. Ulrich Roeske die Vorausstrategie des Unternehmens und stellte die Kundenbeziehungen in den Mittelpunkt seiner Ansprache. Die erweiterten Kapazitäten des Unternehmens dienen dazu, die von den Kunden nachgefragten Qualitäten und Mengen zuverlässig anbieten zu können: „Wir wollen mit unseren Kunden wachsen“, so Roeske, der beispielhaft die technische Kundenberatung als Grund für die hohe Wertschätzung Rasselsteins bei den Kunden nannte. Der Vortrag wurde durch drei Filme illustriert, in denen die Geschäftsführer der Unternehmen Huber Verpackungen, Auxiliar Conservera S.A. und Ball Packaging Europe aus Kundensicht beschrieben, was sie an ihrem rheinland-pfälzischen Weißblechzulieferer besonders schätzen.

Für das Segment Steel sprach der ThyssenKrupp Steel Vorstandsvorsitzende Dr. Karl-Ulrich Köhler, der auch Vorsitzender des Rasselsteiner Aufsichtsrates ist. Er betonte die Bedeutung des Produkts Weißblech für den Mutterkonzern: „Weißblech ist ein wichtiger Teil des Portfolios von ThyssenKrupp Steel und wird dies auch in Zukunft bleiben.“

Der rheinland-pfälzische Wirtschaftsminister Hendrik Hering begrüßte die Großinvestition als Bekenntnis zum Wirtschaftsstandort Rheinland-Pfalz. „Die erweiterte Rasselstein GmbH wird die Wirtschaftskraft unserer Region nachhaltig fördern“, freute sich der Minister.

Katharina Mette

► Einen Blick in die auch innen attraktiv gestalteten neuen Hallen der Rasselstein GmbH konnten gut 300 Kunden Mitte Juni werfen. Unter dem Motto „Tinnovation“ hatte der größte Weißblechhersteller zur Einweihung des neuen Werks Teils geladen.



Wie wird aus Warmband eine Dose? Der Clou ist die Veredelung

► Steht am Ende des langen Produktionswegs von Weißblech: Die Getränkedose aus DWI-Material von Rasselstein, sie wird bei den Kunden des Andernacher Unternehmens produziert. Der weitaus größte Teil der Produktion von Rasselstein wird allerdings nicht zur Herstellung von Getränkedosen, sondern zur Herstellung von Dosen für Lebensmittel und Tiernahrung benötigt.



Das Vormaterial für DWI - (drawn wall ironed, also im Abstreckziehverfahren hergestelltes) Weißblech aus Andernach ist Warmbreitband von ThyssenKrupp Steel in Duisburg. In Andernach angekommen, wird das Warmband zunächst gebeizt, das heißt, die Oberfläche wird von Zunder befreit und

eingeölt. Dann walzt man das Material in einer der beiden Kaltwalztandemstraßen. Hier wird die Dicke des Stahlbands um rund 90 Prozent reduziert – entsprechend wird es um ein Vielfaches länger: Nur noch zwischen 0,12 und 0,44 Millimeter ist das Feinstblech am Ende stark.

Das durch das Walzen verfestigte Material muss nun nach erneuter Entfettung und Säuberung der Oberfläche gegläut werden – das geschieht zur Wiederherstellung der kristallinen Struktur des Stahls. Die Glühung erfolgt je nach Stahlzusammensetzung und Verwendungszweck in Hauben- oder Durchlaufglühöfen bei Temperaturen zwischen 650 und 800 Grad Celsius. Der nächste Bearbeitungsschritt besteht im Nachwalzen des gegläuteten Bandes. Hier werden die mechanischen Eigenschaften und die Oberflächenrauheit eingestellt.

Von da aus nimmt das Blech seinen Weg in die Veredelungsanlage – erst mit diesem Schritt wird Feinstblech zu Weißblech. Nachdem das Band an den Seiten besäumt und erneut entfettet worden ist, wird es mit einer hauchdünnen Zinnschicht versehen. Die Verzinnung ist einerseits ein Korrosionsschutz, unterstützt andererseits durch seine Schmierwirkung die äußerst schnell ablaufenden Umformvorgänge bei der Dosenherstellung.

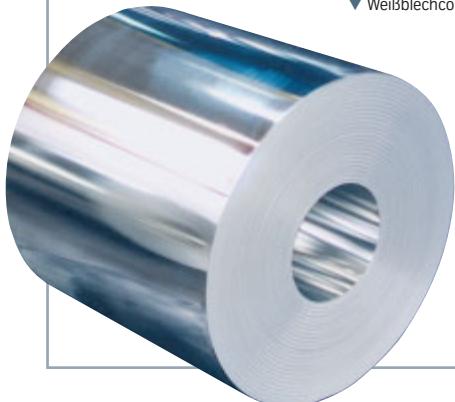
Katharina Mette

www.rasselstein.com

Was ist Weißblech?

Unter Weißblech versteht man Feinstblech (Dicke bis zu 0,49 Millimetern), das zum Schutz gegen Korrosion mit einer dünnen Zinnschicht versehen und somit veredelt ist. Eine Alternative für bestimmte Verwendungszwecke ist die Spezialverchromung des Feinstblechs.

▼ Weißblechcoil



NewsFlash

Neues Stahl-Service-Center in Polen

Ab Sommer 2007 bedient das ThyssenKrupp Stahl-Service-Center den osteuropäischen Markt von der südpolnischen Stadt Drąbrowa Górnica aus. Das neue Service-Center ThyssenKrupp Stal Serwis Polska wird mit einer Längsteil- und einer Querteilanlage warm- und kaltgewalzte sowie oberflächenveredelte Spaltbänder und Zuschnitte produzieren. Es hat eine Jahreskapazität von 150.000 Tonnen. Angesprochen werden Kundengruppen in Polen und Tschechien sowie der Slowakei und Ukraine, die besonders hohe Anforderungen an Oberflächenqualität und Maßhaltigkeit angearbeiteter Stahlprodukte haben – wie Automobilhersteller, -zulieferer und Presswerke sowie Hersteller und Zulieferbetriebe für Haushaltsgeräte.

www.thyssenkruppstahlservice.com

Neue Feuerbeschichtungsanlage in China

ThyssenKrupp Steel und ANSC Angang New Steel Co., Anshan, bauen auf dem Gelände des gemeinsamen Joint Ventures TAGAL eine zweite Feuerbeschichtungsanlage im nordchinesischen Dalian. Das wurde zwischen den Unternehmen im April vereinbart. Bereits im Juni wurde mit den Bauarbeiten begonnen. Die neue High Tech-Anlage TAGAL II mit einem Investitionsvolumen von 150 Millionen US-Dollar, an der die Partner zu jeweils 50 Prozent beteiligt sind, wird voraussichtlich schon Anfang 2008 in den Probebetrieb gehen. Sie ist auf die Erzeugung von rund 400.000 Tonnen feuerbeschichtetem Feinblech mit höchsten Oberflächenansprüchen für die Automobil- und Hausgeräteindustrie ausgerichtet.

www.tagal.com.cn

Horst Schellberg: Ruhestand nach 48 Jahren



► Horst Schellberg (l.) verlässt nach 48 Jahren das Unternehmen. Sein Nachfolger ist Peter Georg Selbach.

Neuer Leiter des Vertriebs IDS – Industrie, Distribution, Service Center – ist Peter Georg Selbach. Der 45-jährige Diplom-Kaufmann, der in den vergangenen 16 Jahren bereits zahlreiche Führungsfunktionen in internationalen Unternehmen innehatte, hat am 1. Juli die Nachfolge von Horst Schellberg angetreten, der zum gleichen Zeitpunkt nach 48 Jahren in den wohlverdienten Ruhestand ging. „Horst Schellberg hat fast ein halbes Jahrhundert im Dienst des Unternehmens gestanden. Das verdient meinen größten Respekt und bedeutet zugleich eine große Herausforderung für mich, die ich hochmotiviert antrete“, lobt Selbach die Leistungen seines Vorgängers.

www.thyssenkrupp-steel.de/industrie

Rhenus: DAVEX®-Profile im Hochregallager

ThyssenKrupp DAVEX hat seinen ersten Auftrag im Bereich Hochregallager mit Bravour gemeistert. In nur sechs Wochen lieferte der Gelsenkirchener Profilhersteller knapp 52.000 Meter DAVEX®-Träger an Tegometall Industrieregale aus der Schweiz, die daraus ein Hochregallager für Rhenus Logistics in Duisburg gefertigt und montiert haben. Die Vorteile für den Endkunden liegen auf der Hand: Gewichts- und somit Kosten einsparung durch optimierten Werkstofffeinsatz. Nicht zuletzt deswegen hat Rhenus weitere DAVEX®-Profile geordert.

www.rhenus.de/www.davex.de

JSAC Annual Congress 2006

Ende Mai fand in Yokohama die Automobilkonferenz der JSAC statt. „Society of Automotive Engineers of Japan“. Die JEVISE Corporation, ein Joint Venture von ThyssenKrupp Steel und JFE Steel, präsentierte sich mit dem Vortrag „Intelligent Steel Applications for Safer and Fuel Efficient Automobiles“. Der Schwerpunkt lag auf dem „Early Vendor Involvement“, einem Prozess, bei dem beide Joint-Venture-Partner ihre Kompetenzen und ihr Know-how in der Karosserieentwicklung schon in den frühen Entwicklungsphasen in die Projektarbeit mit den großen Automobilherstellern einbringen. Die im Vortrag von Dr. Dominik Schwarz, Executive Vice President JEVISE, benannten Beispielbauteile wie NSB® und Tailored Blanks-B-Säule konnten am ThyssenKrupp Steel Stand besichtigt werden.

Bauelemente-Gruppe neu ausgerichtet



► Dr. Horst Dieter Schulz (l.) und Leendert Dorjee bilden die Geschäftsführung der neu ausgerichteten Bauelemente-Gruppe von ThyssenKrupp Steel.

ThyssenKrupp Steel richtet seine Bauelemente-Gruppe stärker auf die Zielmärkte in West- und Osteuropa aus. Die Fertigung von Stahl-Sandwichelementen konzentriert sich künftig auf die Standorte Kreuztal-Eichen im Siegerland und Oldenburg in Holstein. Sie übernehmen nahezu komplett das Produktionsvolumen der beiden anderen Werke in Hof und Leipzig, die 2007 stillgelegt werden. Den betroffenen 53 Mitarbeitern werden neue Arbeitsplätze in der Bauelemente-Gruppe, im ThyssenKrupp Konzern oder andere sozialverträgliche Lösungen angeboten. Für Osteuropa ist eine Vorwärtsstrategie geplant, die nur durch einen neuen Standort realisiert werden kann. Deshalb soll in Ungarn oder Rumänien ein neues Werk – unter Verwendung von nicht mehr benötigten Anlagen aus Hof – etabliert werden. Die Vormaterialversorgung wird durch das Profitcenter Color von ThyssenKrupp Steel erfolgen.

www.tks-bau.com

Hayes Lemmerz: der Stahlradspezialist

Stahldesignrad rollt erfolgreich vom Band

Wheels "R" Us, so der Slogan von Hayes Lemmerz in Königswinter. Seit 1919 fertigt man am Fuß des Drachenfels Räder. Der Standort ist mit rund 7,7 Millionen Lkw- und Pkw-Rädern im Jahr der größte Radproduzent in Deutschland. Das Werk gehört zur US-amerikanischen Hayes Lemmerz International Inc., dem größten Räderhersteller der Welt.





In Königswinter ist man spezialisiert auf Räder aus Stahl. Räder also, auf denen nach wie vor der überwiegende Teil der Autofahrer unterwegs ist. Obwohl es hier in den vergangenen Jahren eine Entwicklung gegeben hat, die Stahlrad-Spezialisten nicht gefallen konnte: Immer mehr Pkw rollen auf Rädern aus Aluminium. In Europa beträgt der Marktanteil der Aluminiumräder bei Pkw rund 55 Prozent. Besonders kritisch: Auch in der automobilen Mittel- und unteren Mittelklasse, also dort, wo die Stückzahlen besonders hoch sind, sind Aluminiumräder auf dem Vormarsch, obwohl sie wesentlich teurer sind. Der Grund: Weil Aluminiumräder gegossen werden, bieten sie mehr Möglichkeiten für attraktives Design.

Auf diesen Trend zu reagieren war die Aufgabe von Werner Kermelk, Karl Rode und Günter Stelzer. Die drei sind Entwickler bei Hayes Lemmerz, und sie haben eine Antwort gefunden. Sie heißt Stahldesignrad und ist so erfolgreich, dass Stahl verlorene Marktanteile zurückgewinnt. 2005 ging das Produkt in Serie. 600.000 Räder wurden im ersten Jahr abgesetzt. Wenn das laufende Jahr um ist, will man um die 1,3 Millionen Stahldesignräder verkauft haben. „Das Produkt hat unsere Erwartungen über-

troffen“, stellt Kermelk, Direktor Entwicklung, fest. Kein Wunder, denn es ist mindestens 15 Euro billiger als ein Aluminiumrad und sieht fast genauso gut aus.

Das Besondere am Stahldesignrad: Der Mittelteil, die Schüssel, besteht nicht aus einem geschlossenen Blech mit dem typischen Kranz aus kleinen Löchern zur Belüftung der Bremsen, sondern aus fünf filigranen Speichen. Dazwischen ist nichts als Luft beziehungsweise „Designspielraum für unsere Kunden“, wie Rode, Leiter Entwicklung Pkw-Räder, erklärt. Eine Kunststoffblende, die an das Rad geklemmt oder mit ihm verschraubt wird, verleiht dem Stahldesignrad nämlich seine attraktive Optik. Durch den zweiteiligen Aufbau, bei dem die Blende die Designfunktionen übernimmt, erhalten Autohersteller viele Gestaltungsmöglichkeiten, ohne die Räder jeweils neu konstruieren zu müssen.

Damit das Rad mit seiner filigranen Struktur die gleichen Lasten tragen kann wie ein herkömmliches Stahlrad, ist das Blech für die Designrad-Schüssel mit sechs Millimetern deutlich dicker. Für zusätzliche Stabilität sind die Speichen wie ein doppeltes Z geformt. Beim Material ist große Festigkeit gefordert, aber auch gute Umformeigenschaften, damit die Pressen bei Hayes Lemmerz die Speichen in die gewünschte Form bringen können.

Die Entwickler haben sich deshalb für den Dualphasenstahl DP-W 600 mit einer Festigkeit von 600 Megapascal und 24 Prozent Dehnung von

◀ Räder von Hayes Lemmerz aus Königswinter: Rund 7,7 Millionen Stück stellt das Werk jedes Jahr her, und dabei spielt Stahl von ThyssenKrupp Steel eine wichtige Rolle.

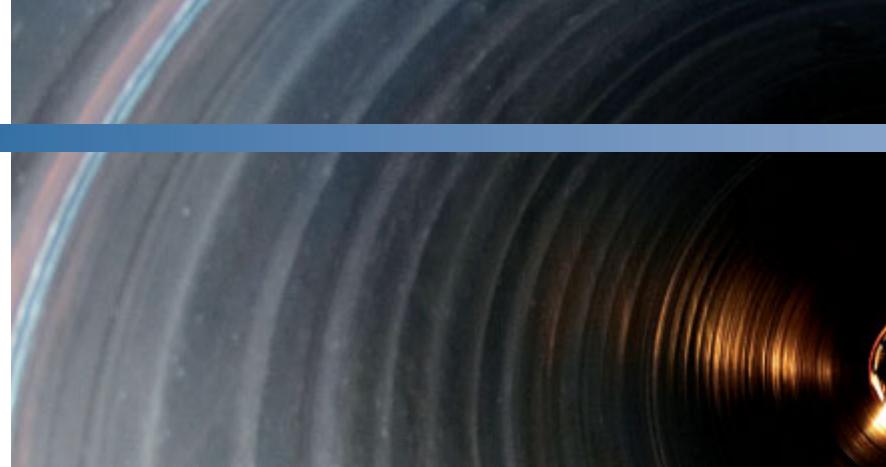
Die Väter des Stahldesignrads: Karl Rode (l.) und Werner Kermelk haben mit ihrer Entwicklung das Stahlrad wieder salonfähig gemacht. 2005 ging das Produkt erfolgreich in Serie. Bis zum Jahresende will man rund 1,3 Millionen Stahldesignräder verkauft haben.

ThyssenKrupp Steel entschieden. Das Werk setzt den Stahl schon seit den 80er Jahren ein und man hat gute Erfahrungen gemacht. Kermelk: „Beim Verhältnis von Festigkeit und Dehnung gibt es in dieser Stahlklasse kein besseres Material.“ Hinzu kam: ThyssenKrupp Steel war der einzige Hersteller, der den Stahl als sechs Millimeter dickes Warmband liefern konnte – Grundvoraussetzung dafür, dass die Stahldesignrad-Idee überhaupt verwirklicht werden konnte.

Dass heute in schöner Regelmäßigkeit alle vier Sekunden eine Designrad-Schüssel aus einer Stufenpresse läuft, die das Bauteil in acht Schritten in Form bringt, liegt allerdings nicht nur am Material: Bei Hayes Lemmerz hat man sich einige verfahrenstechnische Kunstgriffe einfallen lassen müssen, damit beispielsweise die Stanzwerkzeuge der Dicke und Festigkeit des Stahlblechs nicht vorzeitig zum Opfer fallen. Auch hierfür sind Patente angemeldet. Einzelheiten verraten die Ingenieure allerdings nicht. Ab hier gilt wieder: Wheels „R“ Us.

Bernd Overmaat

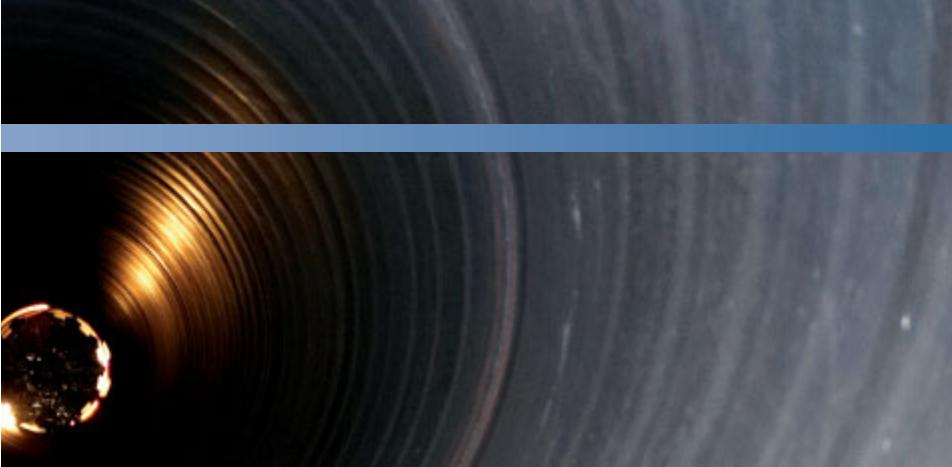
www.hayes-lemmerz.com/
www.thyssenkrupp-steel.com/auto



**Bender-Ferndorf:
verlängerte Werkbank von
ThyssenKrupp Steel**

Pipelines transportieren wertvolle Güter in großem Stil

Bedarf und Markt für Erdgas wachsen in modernen Industrienationen rasend schnell. Europa und Nordamerika brauchen immer mehr Energie, während gleichzeitig China und Indien entwicklungshungrig hinzukommen. Nach Berechnungen der Internationalen Energieagentur verdoppelt sich die benötigte Menge bis 2030. Schon zehn Jahre zuvor soll Gas laut Energiekonzern Exxon Mobil (Esso) ein Viertel des weltweiten Energiebedarfs decken. Shell geht sogar davon aus, dass sich das Gasgeschäft bis zum Ende dieses Jahrzehnts verdoppelt.



▲ Innovation kommt bei Bender-Ferndorf nicht zu kurz: So denkt das Siegerländer Familienunternehmen beim Thema „Stresstest an Gashochdruckleitungen im Feld“ einen Schritt weiter. Es bietet seinen Kunden eine modifizierte Wasserdruckprüfung an, bei der das einzelne Stahlrohr bereits in der Produktion vorgestresst wird. Mit dem Ziel, dem Rohr und der Pipeline zusätzliche Qualitätsmerkmale und Sicherheit zu geben und das Verfahren kostengünstiger zu machen.

▲ Um beim Boom auf dem Markt von Gas- und Ölpipelines dabei zu sein, arbeiten der Bender-Ferndorf-Geschäftsführer Dr. Siegfried Thomalla, Martin Stötzel, Leiter Materialwirtschaft, sowie Qualitätsmanager Franz-Josef Schmeck Hand in Hand mit Hendrik Langenbach, dem Technischen Kundenberater des Vormateriallieferanten ThyssenKrupp Steel (v.r.).

In Nordafrika und Russland liegen enorme Erdgasreserven, die in großem Stil nur über Pipelines transportiert werden können – Anlagen aus Rohren, die das Gas erst an die Oberfläche holen, dann von vielen kleinen Bohrstätten zusammenführen und schließlich in die dicken Pipelines pumpen. So gelangt es bald von Sibirien durch die geplante Ostseepipeline – sie ist die teuerste Unterwasserpipeline der Welt und soll in vier Jahren fertig sein – in sieben Tagen nach Deutschland.

„An diesem wichtigen Projekt der europäischen Energieversorgung, aber auch an Konzepten für die immer bedeutender werdenden Fernwasserleitungen wollen wir künftig mitwirken“, betont Dr. Siegfried Thomalla, Geschäftsführer des Rohrspezialisten Eisen- und Metallwerke Ferndorf, kurz Bender-Ferndorf. Und dass das Siegerländer Familienunternehmen dazu durchaus in der Lage ist, beweist es tagtäglich: So strömt bereits in Algerien Gas durch einige hundert Kilometer Bender-Ferndorf-Rohre. Aber Gastransport ist nur ein Beispiel: Kreuztaler Qualitätsrohre schlängeln sich auf 20 Kilometern durch das Europäische Laboratorium für Teilchenphysik (CERN) und sind Herzstück einer Beschleunigeranlage. In Venedig beschützen insgesamt 20.000 Tonnen Konstruktionsrohre des Familienunternehmens die Stadt vor dem drohenden Abrieb durch das Wasser. Und in Berlin wird mit Hilfe von Vortriebsrohren die Kanzlerlinie gebaut, die noch in diesem Jahr zwei große U-Bahn-Linien miteinander verbinden wird.

Die Spezialität von Bender-Ferndorf sind spiralnahtgeschweißte Rohre im oberen Bereich der Rohrwanddicken und -durchmesser. ThyssenKrupp Steel Warmbandcoils der Marke X70 (L485 MB) – ein hochfester Stahl mit Naturkante, der bis zu 22 Millimeter dick und 1.600 Millimeter breit sein kann – wird kontinuierlich verschweißt. Über einen Kilometer Rohr mit einem Durchmesser von 500 bis 1.800 Millimetern produziert das Unternehmen am Tag; im Jahr sind das bis zu 170 Kilometer Rohr oder 70.000 bis 80.000 Tonnen.

„Wir spielen in der ersten Liga der Rohrhersteller.“

Dr. Siegfried Thomalla, Geschäftsführer Eisen- und Metallwerke Ferndorf

„Die Konstrukteure der gigantischen Ostseepipeline benötigen Rohre aus speziellen hochfesten Stahlgüten“, erklärt Martin Stötzel, Leiter Materialwirtschaft. Hier sei das Know-how von Vormateriallieferant ThyssenKrupp Steel gefragt. „Zurzeit testen wir diese Güten zusammen mit ThyssenKrupp Steel auf unseren Anlagen und führen intensive Gespräche, wie mit diesen Stahlqualitäten auch in der Weiterverarbeitung verfahren werden soll, also beim Schweißen und Verlegen der Rohre vor Ort.“

Schon in der Vergangenheit hat ThyssenKrupp Steel Bender-Ferndorf als verlängerte Werkbank genutzt, um Stahlqualitäten für den sehr spezialisier-

ten Rohrmarkt zu testen und weiter zu verbessern. „Wir arbeiten seit 13 Jahren sehr eng zusammen“, beschreibt Hendrik Langenbach aus dem Technischen Vertrieb der Division Industrie bei ThyssenKrupp Steel die vertrauliche Zusammenarbeit. Und auch Bender-Ferndorf ist von der Kooperation überzeugt: „Das Vormaterial von ThyssenKrupp Steel zeichnet sich durch eine durchweg hohe Qualität aus“, erklärt der Technische Leiter Franz-Josef Schmeck. „Nun werden wir zusammen auch die nächste Hürde nehmen und gemeinsam mit ThyssenKrupp Steel den wachsenden Bedarf an hochfesten Stählen in der Rohrproduktion bewältigen, damit wir auch künftig Mitspieler bei Großprojekten wie der Ostseepipeline sind“, ist Geschäftsführer Thomalla überzeugt.

Christiane Hoch-Baumann

www.bender-ferndorf.de
www.thyssenkrupp-steel.com/industrie

Agenda

Messen, Ausstellungen, Events

Alihankinta 2006**13. bis 15. September 2006****Tampere, Finnland**

Auf dieser von Besuchern aus Skandinavien und Russland stark frequentierten Fachmesse für die Zuliefererindustrie ist das ThyssenKrupp Steel Profit Center Grobblech mit hoch- und verschleißfesten Stählen als Mitaussteller auf dem Stand des langjährigen Handelspartners Flinkenberg vertreten.

IAA Nutzfahrzeuge**21. bis 28. September 2006****Hannover**

In enger Zusammenarbeit mit ThyssenKrupp Automotive wird die ThyssenKrupp Steel Division Auto auf der Nutzfahrzeugmesse in Hannover auf einem 500 Quadratmeter großen, neu designten Messestand mit Highlights für den Nutzfahrzeugkarosseriebau brillieren.

Internationale Zuliefererbörse IZB**11. bis 13. Oktober 2006****Wolfsburg**

Unter dem Motto „Connecting car competence“ hat sich die IZB zu einem überregionalen Marktplatz automotiver Kompetenz entwickelt, der das gesamte Wertschöpfungsspektrum der Automobilzulieferer umfasst und eine Plattform für Kontakte zu VW und mittlerweile auch weiteren Automobilherstellern bietet. ThyssenKrupp Tailored Blanks und die ThyssenKrupp Steel Service Center präsentieren sich zusammen mit ThyssenKrupp Automotive in Halle 3.

Defense Asia**Exhibition and Conference****18. bis 22. Oktober 2006****Gyeryong Dae, Korea**

Im Rahmen der nationalen deutschen Ausstellungsteilnahme wird das ThyssenKrupp Steel Profit Center Grobblech mit seinen Sicherheitsstählen der Marke SECURE bei dieser Ausstellung vertreten sein.

EuroBLECH – 19. Internationale Technologiemesse für Blechbearbeitung**24. bis 28. Oktober 2006****Hannover**

Auf der internationalen Leitmesse für die gesamte Prozesskette der Blechbearbeitung, EuroBLECH, stellen ThyssenKrupp Materials, ThyssenKrupp Nirosta und ThyssenKrupp Steel zusammen mit sieben weiteren Unternehmen der Steel-Gruppe innovative Stahlösungen für industrielle Blechbearbeitungsprozesse vor. Darüber hinaus lädt ThyssenKrupp Steel seine Kunden am Mittwoch, 25. Oktober, abends zu einem besonderen Kundenevent in den Hannoveraner Zoo ein.

Event Kooperation**RWTH Aachen/ThyssenKrupp****28. Oktober 2006****Köln/Duisburg**

Im Rahmen eines Abkommens über Kooperation und Partnerschaft arbeitet ThyssenKrupp auf vielfältige Art und Weise mit der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule (RWTH) in Aachen zusammen. Das Event mit Studierenden der RWTH findet vor dem Hintergrund der Bemühungen statt, akademisch ausgebildeten Nachwuchs für ThyssenKrupp zu gewinnen. Bei einer Schiffstour auf dem Rhein von Köln zum ThyssenKrupp Steel Hafen in Duisburg-Schwelgern sollen den studentischen Teilnehmern die Tätigkeitsfelder und Beschäftigungsmöglichkeiten in den Segmenten des ThyssenKrupp Konzerns vorgestellt werden. Die Tour endet mit der Verleihung eines ThyssenKrupp Awards für das diesjährige beste Vordiplom in Maschinenbau und einer Werkbesichtigung der Duisburger Hütte in einem historischen Eisenbahnhang.

Big 5 Show**28. Oktober bis 1. November 2006****Dubai**

Die Big 5 Show in Dubai ist die jährlich größte Baumesse im arabischen Raum. Sie umfasst die fünf für diese Region im Hochbau wesentlichen Themenbereiche Konstruieren und Bauen, Wassertechnologien, Klima-Kälte-Technik, Gebäudemanagement sowie Glas- und Metallkonstruktion. ThyssenKrupp Hoesch Bausysteme ist im Rahmen der deutschen Firmengemeinschaftsbeteiligung zum ersten

Mal mit dabei, um im Umfeld anderer interessanter Marktteilnehmer die Akzeptanz wärmegedämmter Dach- und Wandpaneele, von DAVEX-Konstruktionselementen und des ThyssenKrupp Solartec-Systems zu erfahren.

Stahl 2006**9. November 2006****Düsseldorf**

Traditionell lädt das Stahl-Innovations-Zentrum zu seiner Jahrestagung Stahl 2006 im November nach Düsseldorf ins Congress Center Süd ein. Das kundenorientierte Stahlforum behandelt das Thema „Stahl verbindet – Verbindungen mit Stahl“. Im Mittelpunkt stehen hier fügetechnische Konstruktionen. Die technischen Stahldialoge befassen sich mit neueren Entwicklungen in der Anlagentechnik und bei metallurgischen Verfahren. ThyssenKrupp Steel begleitet die Veranstaltung mit einem offenen Meeting-Point und einem Präsentationsbereich unter der Devise „ThyssenKrupp Steel goes global“.

Metal-Expo**15. bis 18. November 2006****Moskau**

Die Metal-Expo ist die größte auf Metalle und metallurgische Verfahren ausgerichtete jährliche Ausstellung auf dem All-Union-Ausstellungsgelände im Norden von Moskau. ThyssenKrupp Steel nimmt zum zweiten Mal an dieser Ausstellung teil. Mitaussteller sind die Steel-Service-Center, Rasselstein, Electrical Steel und DAVEX sowie ThyssenKrupp Nirosta, ThyssenKrupp Materials Europe und ThyssenKrupp VDM. Der Ausstellungsstand wird mit Elementen der ThyssenKrupp Hoesch Bausysteme gebaut.

Bauma China**21. bis 24. November 2006****Schanghai**

Internationale Fachmesse für Baumaschinen, Baustoffmaschinen, Baufahrzeuge und Baugeräte. Das ThyssenKrupp Steel Profit Center Grobblech beteiligt sich zum dritten Mal mit seinen verschleiß- und hochfesten Stählen XAR®, N-A-XTRA® und XABO® sowie der Sonderstahlsorte SECURE an dieser wachsenden Messe: Ausdruck und Spiegelbild des Booms in China.

Cold Performance peppt Feinblech auf

Warmgewalzt mit feinster Qualität



„Warmgewalztes Feinblech, das gibt's doch gar nicht“, so die landläufige Meinung in Stahlkreisen. ThyssenKrupp Steel bringt mit seiner jüngsten Innovation dieses Vorurteil mächtig ins Wanken und beweist das Gegenteil.

Der Stahlkonzern bietet ab sofort neben der herkömmlichen Produktion von feuerverzinkten Feinblechen – sie werden in Tandemstraßen kalt auf das gewünschte Kundenmaß gewalzt und anschließend feuerverzinkt – eine neue Fertigungstechnik und damit ein verbessertes Produkt mit dem Namen „MHZ-W mit Cold Performance“ an. „Die Eigenschaften unseres warmgewalzten, mikrolegierten und feuerverzinkten Stahls übertreffen die hochwertige Qualität herkömmlicher mikrolegierter, feuerverzinkter Feinbleche“, so Dr. Peter Biele, Leiter Technische Kundenberatung im Vertrieb Industrie, Distribution, Service Center (IDS). Er listet die Vorteile des High Tech Produkts auf: „Die Oberfläche des warmgewalzten und anschließend feuerverzinkten Stahls ist erkennbar gleich-

mäßiger als bei konventionellen mikrolegierten Feinblechen dieses Dicken- und Festigkeitsniveaus. Zudem lässt sich das Produkt besser weiterverarbeiten, weil seine mechanischen Eigenschaften wie Streckgrenze und Festigkeit in noch engeren Toleranzbereichen liegen und das Band dank modernster Warmwalztechnik über die gesamte Breite eine erkennbar gleichmäßige Dicke aufweist.“

Interessant ist der neue, höherfeste Stahl von ThyssenKrupp Steel vor allem für Verarbeiter der Fahrzeugindustrie. „Er eignet sich ideal für Karosseriebauteile wie Träger und Säulen“, erklärt Ullrich Heidtmann von der Fachkoordination Qualität. Produziert wird das neue Feinblech auf der Duisburger Gießwalz-

anlage – bis zu zwei Millionen Tonnen kann sie pro Jahr fertigen. „Die neue Technik ermöglicht es uns, Bandbreiten zwischen 900 und 1.600 Millimetern und Dicken von 1,4 bis drei Millimetern zu produzieren. Außerdem können wir jetzt Feinblech mit noch höheren Festigkeiten als bisher auf den Markt bringen“, erläutert er.

Christiane Hoch-Baumann

www.thyssenkrupp-steel.com/industrie
www.thyssenkrupp-steel.com/auto

Der neue Opel: Corsa kommt groß raus

Frisches Design und innovative Technik aus Rüsselsheim



Der kleine Opel kommt groß raus: Er ist sportlich und zeitlos chic – aber auch seriös und geräumig. Zum Verkaufsstart im Oktober soll es vier Ausstattungsvarianten geben: Basis, Edition, Sport und Cosmo; später kommt die Powerversion OPC hinzu. Die vierte Generation des 13 Millionen Mal gebauten Bestsellers ist gewachsen: Er bietet viel Platz mit fast vier Metern Länge – rund 15 Zentimeter mehr als beim Vorgängermodell –, 1,71 Metern Breite und 1,49 Metern Höhe.



Größe beweist der neue Corsa zudem in seiner Ausstattung: Navigationssystem mit dynamischer Routenführung, Halogen-Abbiege- und Kurvenlicht, beheizbares Lenkrad, CD-Radio mit MP3-Funktion, um nur einige der Highlights zu nennen. Zugelegt hat er auch in puncto Sicherheit – ebenfalls ein Verdienst der guten Zusammenarbeit zwischen General Motors und ThyssenKrupp Steel.

Seit drei Jahren hält Stefan Mayer aus dem Key Account General Motors bei ThyssenKrupp Steel zusammen mit Silke Baumann und Stephan Schossengen Kontakt zu den Entwicklungsverantwortlichen von General Motors. So unterstützten sie unter anderem die Entwicklung des neuen Opel Corsa. „Gemeinsam haben wir neuartige Crashkonzepte erarbeitet, über höchstfeste Stähle und ihre Möglichkeiten

► Feierte einen starken Auftritt am 18. Juli auf der British International Motor Show in London: Der neue Opel Corsa kam mit frischem Design und innovativer Technik – ein bisschen frech, jugendlich, dynamisch und erfreulich zeitlos.

diskutiert und innovative Strukturauteile zur Anwendung gebracht“, erinnert sich Mayer. „Unzählige Crashes wurden am Computer simuliert. Dabei lag unser Hauptaugenmerk vor allem auf der Sicherheit der Insassen und der Verstärkung der kritischen Türumgebung.“

Axel Kaiser, Leiter des Bereichs Body & Safety in der Vorausentwicklung bei Opel, schätzt diese fachliche Unterstützung: „Die Konzepte haben uns überzeugt und finden sich im neuen Corsa wieder. Dank der intensiven Zusammenarbeit mit ThyssenKrupp Steel haben wir trotz verkürzter Entwicklungszeiten effiziente technische Lösungen in die Karosserie eingebracht.“

„Aktuell beschäftigen wir uns mit dem Fußgänger- und Insassenschutz sowie der Einbindung von höher- und höchstenfesten Stählen in Fahrzeugkarosserien der nächsten Generation“, so Mayer. Man arbeite daran, kommende Modelle hinsichtlich ihrer Crashperformance und des Stahlleichtbaus weiter zu optimieren. „Diese technischen Kriterien spiegeln sich für den Autofahrer letztendlich in Sicherheit und Sparsamkeit wider“, erklärt Mayer. Axel Kaiser ist zufrieden: „ThyssenKrupp Steel verfügt über enormes Know-how und ist überaus flexibel. Der Stahlhersteller ist international sehr gut aufgestellt und kann uns rund um den Globus beliefern.“

Seit Ende Juli wird die Rohkarosserie des Opel Corsa im spanischen Zaragoza produziert, und Hermann Rippberger, Leiter der Stahldisposition bei General Motors Europe, sorgt mit seinem Team unter anderem dafür, dass die Presswerke stets ausreichend mit Feinblech versorgt sind. „Ein Stillstand der Anlagen käme teuer“, sagt er. „Dazu ist es aber auf Grund der jahrelangen, vertrauensvollen Zusammenarbeit mit der Planung und Steuerung sowie dem Key Account Team von ThyssenKrupp Steel noch nie gekommen.“ Alle vier bis sechs Wochen führt man Gespräche und plane die Verteilung der Lieferkapazitäten der nächsten Wochen und Monate – zwei bis drei Mal pro Jahr überschläge man darüber hinaus die Kapazitäten der Folgejahre. „Wir können uns aufeinander verlassen“, betont Rippberger, „und das ist Grundvoraussetzung in unserem Geschäft.“

General Motors bezieht Feinblech von allen ThyssenKrupp Steel Standorten, vorwiegend aus Neuwied und Dortmund. Für Karosserieaußenteile werden bevorzugt elektrolytisch verzinkte Feinbleche verwendet. Darüber hinaus bezieht General Motors Bake-Hardening-

Stähle für Außen- und Innenteile sowie moderne Mehrphasen-Stähle und feuerverzinkte Feinbleche für Strukturteile.

„Die Pressen müssen stets mit Feinblech versorgt sein.“

Hermann Rippberger, General Motors

Bei Qualitätsproblemen oder sollte der Lieferfluss dennoch einmal ins Stocken kommen wie 2003, als das Kaltwalzwerk Dortmund brannte, kommt Dr. Michael Rupp, Leiter Steel Quality & Technical Application von General Motors, mit seinem Team ins Spiel. Zusammen mit Dr. Peter Paul Masarczyk, Leiter des ThyssenKrupp Steel Key Account General Motors, hat er bis jetzt jede Krise bewältigt: „Unser oberstes Ziel ist es, eine ungestörte Produktion zu gewährleisten“, erklärt Rupp. Masarczyk ergänzt: „Vertrieb, Kundenberatung und Engineeringaktivitäten wurden vor drei Jahren in Key Account Teams zusammengefasst. Als Key Account General Motors sind wir heute erste Anlaufstelle für unseren Kunden und können ihn ganzheitlich und effizient in allen Belan-

gen zufrieden stellen. Wir erhoffen uns, mit diesem Leistungspaket unsere Position als Lieferant für General Motors weiter zu festigen.“

Nicht zuletzt profitieren beide Unternehmen von der Zusammenarbeit: Opel hat jüngst mit seinem richtungsweisenden Stahlmotorhaubenkonzept mit organisch beschichtetem Feinblech den zweiten Platz des diesjährigen Stahl-Innovationswettbewerbs gewonnen, und ThyssenKrupp Steel wurde von General Motors in den vergangenen Jahren mehrfach als Supplier of the Year ausgezeichnet. Aber auch die Zahlen sprechen für sich: Bezug General Motors 2002 gut 350.000 Tonnen Feinblech pro Jahr, so waren es 2005 bereits 422.000 Tonnen.

Christiane Hoch-Baumann

www.opel.de
www.thyssenkrupp-steel.com/auto

▼ Dr. Peter Paul Masarczyk (vorn) ist Leiter des Key Account Teams General Motors im Bereich Vertrieb/Engineering der Division Auto bei ThyssenKrupp Steel. Insgesamt zehn Mitarbeiter engagieren sich in seinem Team für ein erfolgreiches Geschäft mit dem Großkunden.



Innovationen aus Stahl prämiert

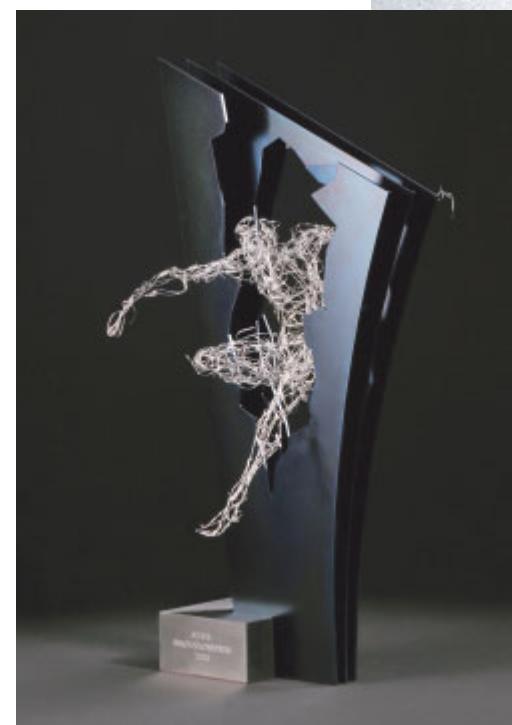
14 Tüftler ausgezeichnet

Bereits zum siebten Mal wurde Ende Juni der Stahl-Innovationspreis verliehen. Insgesamt 14 Tüftler nahmen aus der Hand des Schirmherrn und Porsche-Chefs Wendelin Wiedeking ihre Auszeichnungen in der Essener Philharmonie entgegen. Der Wettbewerb wird vom Stahl-Informations-Zentrum alle drei Jahre ausgelobt und ist mit insgesamt 70.000 Euro dotiert.

„Die Resonanz auf unseren Wettbewerb bei Konstrukteuren, Forschern, Architekten und Designern ist beeindruckend“, betont ThyssenKrupp Steel Vorstandsvorsitzender Dr. Karl-Ulrich Köhler in seiner Funktion als Vorsitzender des Stahl-Informations-Zentrums. „Das beweist, dass Stahl nach wie vor Anreiz und Möglichkeiten bietet, völlig Neues zu entwickeln und natürlich auch bereits vorhandene Produkte und Verfahren noch besser zu machen.“

Der Wettbewerb, der zu den erfolgreichsten seiner Art in Deutschland gehört, prämiert Innovationen in vier Kategorien: Produkte aus Stahl, Forschung und Entwicklung, Design sowie Bauteile und Systeme aus Stahl für das Bauen. Erstmals wurde in diesem Jahr ein Sonderpreis für den innovativsten Beitrag eines kleinen oder mittleren Unternehmens (KMU) vergeben.

In der Kategorie „Forschung und Entwicklung“ hat die NANO-X GmbH den Stahl-Innovationspreis 2006 gewonnen. Das Unternehmen aus Saarbrücken hat zusammen mit der Volkswagen AG, der Universität Kassel, der Division Auto von ThyssenKrupp Steel und dem DOC Dortmunder OberflächenCentrum ein Lacksystem entwickelt, das Bauteile bei der indirekten Warmumformung in der Automobilproduktion sicher vor Verzunde-



rung schützt und mittlerweile erfolgreich unter dem Namen x-tec® am Markt ist.

In der Kategorie „Produkte aus Stahl“ stand die Adam Opel GmbH auf dem Siegertreppchen, und zwar mit ihrer Entwicklung der neuen Motorhaube des Zafira. Sie ist wegen des dünnen Stahlfeinblechs mit moderner organischer Beschichtung leichter als beim Vorgängermodell und erfüllt die Vorgaben für einen verbesserten Fußgängerschutz. Auch diese Innovation profitiert von der Systempartnerschaft der Unternehmen Opel und ThyssenKrupp Steel.

red

www.stahl-info.de
www.thyssenkrupp-steel.com/auto

Steckbrief Norwegian Pearl

Reederei:	Norwegian Cruise Line
Werft:	Meyer Werft, Papenburg
Nutzbarer Schiffsraum in Brutto-Raum-Zahl (BRT): 93.502	
Baujahr:	2006
Flagge:	Bahamas
Länge:	295 Meter
Breite:	33 Meter
Tiefgang:	8 Meter
Decks:	15
Crew:	1.154
Passagiere:	2.466



Meyer Werft baut Luxusliner mit Grobblech aus Duisburg-Süd

Håvard Ramsøy kommt ohne Kompass aus

Staff Captain Håvard Ramsøy wird Ende des Jahres in einer weißen, mit Gold besetzten Uniform in der weitläufigen Kommandobrücke der Norwegian Pearl neben seinem Kapitän stehen, mit seinem Fernglas in der Hand die tiefblaue See bis zum Horizont beobachten und das gigantische Kreuzfahrtschiff sicher durch die Karibik navigieren – auf Kolumbus' Spuren vorbei an idyllischen Atollen und endlosen Traumstränden.

Doch wofür Christoph Kolumbus einst vier Reisen und viele Jahre benötigte, braucht Staff Captain Håvard Ramsøy – er ist Stellvertreter des Kapitäns und auch für das Personal verantwortlich – dank moderner Überwachungs-, Steuerungs- sowie Antriebstechniken und der erfahrenen Mannschaft nur wenige Tage. „An Bord gibt es inzwischen mehr High Tech als in einem Passagierflugzeug“, beschreibt er die erstklassige Ausstattung der Norwegian Pearl.

„Die Navigation erfolgt mit Hilfe von GPS (Global Positioning System), auf langen Strecken folgen wir dem Autopiloten. Sextant, Seekarten und Kompass gehören der Vergangenheit an, befinden sich aber sicherheitshalber noch an Bord.“

Zurzeit liegt der Luxusdampfer noch in einem der beiden riesigen Baudocks der Meyer Werft in Papenburg auf dem Trockenen und wird für das Ausdocken im Oktober vorbereitet. Ramsøy steht hemdsärmelig am Fuß der gigantischen Bugnase der Norwegian Pearl und kontrolliert routiniert den Baufortschritt. „Die Nase konstruiert jede Werft anders“, erklärt er. „Sie teilt das Wasser, und dabei dürfen möglichst keine Verwirbelungen auftreten, damit der Schiffsrumpf kaum Widerstand im Wasser erzeugt.“

Zwei Jahre haben über 10.000 Menschen das Mega-Schiff geplant, entworfen, konstruiert und gebaut. Ramsøy war von Anfang an dabei. Er wurde 1997 von der amerikanischen Reederei Norwegian Cruise Line berufen und wird die nächsten Jahre den neuesten Ozeanriesen der Reederei führen: „Nur so lernt man ein Schiff kennen, weiß um seine Stärken und Schwächen“, betont der erfahrene Seemann, der bereits seit 1989 die Weltmeere befährt. „Das ist Grundvoraussetzung, um das mir anvertraute Gefährt mit Besatzung und Passagieren sicher und pünktlich ans Ziel zu bringen.“

,Ich begutachte den Baufortschritt und lerne das neue Schiff kennen.“

Håvard Ramsøy, Staff Captain

Aber nicht nur die Erfahrungen des Kapitäns sind für eine Traumreise auf einem Luxusliner ausschlaggebend: „Der Bau eines modernen Kreuzfahrtschiffs ist ein höchst komplexer, weit

gehend automatisierter Prozess“, erläutert Vesa Airaksinen, Projektmanager der Meyer Werft in Papenburg, die mit 2.250 Mitarbeitern der größte Arbeitgeber der Region ist. „Reißbretter, Blaupausen und Transparentkopien gibt es nicht mehr.“ Computer Aided Design, kurz CAD, heißt das unentbehrliche Hilfsmittel der Ingenieure und Konstrukteure heute. Damit erschaffen sie zunächst virtuelle Passagierschiffe auf ihren Monitoren, verlegen hunderte Kilometer Rohre, tausende Kilometer Kabel, installieren Klimaanlagen, Stromleitungen, Entsalzungsanlagen und Entsorgungseinrichtungen. „Das Kunststück dabei ist, in dem beschränkten Raum eines Schiffs den Eindruck der Beengtheit zu vermeiden“, sagt Airaksinen. Ohne die spezielle Hard- und Software, deren Rechenkapazität ausreichen würde, eine Stadt für mehrere hunderttausend Menschen zu entwerfen, wäre der Bau der rund 400-Millionen-Euro-Giganten nicht möglich. „Erst wenn alles am Computer exakt berechnet ist, beginnt die praktische Umsetzung, und zwar genau nach Plan.“

Warum schwimmt Stahl?

Rund 45.000 Tonnen wiegt ein Luxusliner wie die Norwegian Pearl, die zurzeit in der Meyer Werft gebaut wird – und sie schwimmt. Ein 500 Gramm schwerer Hammer hingegen geht sofort unter. Wie ist das möglich? Der griechische Mathematiker und Physiker Archimedes kennt die Antwort: Nach seinem Prinzip erfährt ein Körper, wenn er in eine Flüssigkeit eingetaucht wird, gerade so viel Auftrieb wie das Gewicht der von ihm verdrängten Wassermenge. Somit erfährt es Auftrieb und schwimmt. Ein massiver Stahlblock vom Gewicht des Schiffs würde wie der Hammer versinken.

Das heißt: Ein Schiff besteht nicht nur aus seiner stählernen Hülle, sondern auch aus dem Raum, den diese Hülle umschließt. Dieser Raum ist größtenteils mit Luft gefüllt. Und weil Luft leichter ist als Wasser, ist das Gesamtgewicht des Schiffs genauso groß wie das Gewicht der von ihm verdrängten Wassermenge. Somit erfährt es Auftrieb und schwimmt. Ein massiver Stahlblock vom Gewicht des Schiffs würde wie der Hammer versinken.

Eine Reportage von Christiane Hoch-Baumann
Fotos: Rainer Kayser



Für die Norwegian Pearl wurden gut 20.000 Tonnen Grobblech verarbeitet, rund 1.000 Kilometer Schweißnähte gelegt und ungefähr 250.000 Stahleinzelteile miteinander verbunden. Wie? Im Stahlbauzentrum der Meyer Werft schneiden Plasmabrenner vollautomatisch die drei mal zehn Meter messenden Grobbleche von ThyssenKrupp Steel zu – sie wurden zuvor von einem Service Center gereinigt und mit einem speziellen Rostschutz versehen. Vier moderne Laseranlagen verschweißen dann die Zuschnitte zu einer riesigen, 20 mal 20 Meter großen Platte, die je nach Bedarf mit Profilen, Unterzügen und Seitenwänden zu so genannten Sektionen weiterverarbeitet wird. Bereits zu diesem Zeitpunkt sind die Sektionen beispielsweise mit Löchern versehen, in denen später Türen eingesetzt oder Treppen durchgeführt werden.

„Das A und O einer Werft ist ihre Logistik.“

Lambert Kruse, Geschäftsführer Meyer Werft

Etwa acht Sektionen werden nun direkt neben dem Baudock zu einem gut 800-Tonnen-Block verbaut. 70 dieser Blöcke, sie sind bereits alle mit Kabelbahnen, Rohrleitungen und Klimaschächten vorgerüstet, werden mit zwei riesigen Kranen und vielen anderen technischen Hilfsmitteln ins Dock gesetzt und zum Schiff verschweißt. „Das funk-

tioniert wie beim Legobaukasten“, erklärt der Projektleiter. „Man setzt die Einzelteile zusammen, schiebt Inneneinrichtung und Maschinen – sie sind komplett vormontiert – in die dafür vorgesehenen Blöcke, und fertig ist unser Kreuzfahrtschiff.“ Die Konstruktionen der Luxusliner werden jedoch immer filigraner. Die Reedereien wünschen sich zunehmend offene, lichtdurchflutete Räume mit Blick aufs Meer. „Das ändert nichts am Prinzip. Der Trend geht jedoch hin zum anspruchsvollerem Vormaterial – also zum höherfesten Stahl, der trotz höherer Festigkeit und Robustheit leicht zu verarbeiten ist.“

Staff Captain Håvard Ramsøy steht inzwischen auf der künftigen Brücke und

► Die Bugnase der Norwegian Pearl wird schon bald im karibischen Meer die Wellen teilen und fast 2.500 Passagieren einen Traumurlaub bereiten. Im Dezember über gibt die Meyer Werft den Luxusliner fix und fertig der Reederei – nach nur zwei Jahren Bauzeit.

◀ Was früher Jahre in Anspruch nahm, wird heute dank Modulbauweise und vorgefertigter Systeme innerhalb weniger Monate erledigt. „Hätte man die Titanic nach heutigem Standard gebaut, wäre das Unglück nicht passiert“, sagt der Projektleiter der Meyer Werft, Vesa Airaksinen. So besteht der Schiffsrumpf aus mehreren Kammern, von denen jede für sich absolut wasserdicht ist. „Selbst wenn drei oder vier Kammern mit Wasser volllaufen würden, würde das Schiff nicht kentern.“

schüttelt beeindruckt den Kopf: „Es ist mir unvorstellbar, wie die enormen Mengen an Einzelteilen, Komponenten und Systemen, die in einem Kreuzfahrtschiff wie diesem verbaut werden, stets zum richtigen Zeitpunkt in der richtigen Größe und Stückzahl am richtigen Ort ankommen.“ Projektleiter Vesa Airaksinen schmunzelt und erklärt stolz, dass revolutionäre Konstruktionsmethoden, Planungstools, Fertigungsverfahren und auch die verbesserte Qualität des Grobblechs heute selbst kühne Designvisionen und höchste Sicherheitsstandards Wirklichkeit werden lassen: „Bei uns befinden sich im Schnitt drei Kreuzfahrtschiffe dieser Größenordnung gleichzeitig in Bau, pro Jahr werden zwei fertig gestellt.“

Eine moderne, schwimmende Stadt

An Bord der Norwegian Pearl erleben die Passagiere Luxus und wohl organisiertes Vergnügen. Neben erstklassiger Unterbringung und Verpflegung – Wasseraufbereitungsanlagen und riesige Kühl- und Provinträume stellen die Grundversorgung sicher – werden Sport, Spiel, Spaß und Wellness satt angeboten sowie ein derart abwechslungsreiches Vergnügungsprogramm mit Show, Kino und Thea-

ter, dass das Anlegen im nächsten Hafen fast schon zur Nebensache wird. Bordeigene Hospitäler bieten umfassenden medizinischen Service, und computergesteuerte, bewegliche Stabilisatoren wirken Wellenbewegungen entgegen – kaum ein Gast wird da noch seekrank. Die modernen Luxusliner sind die gewaltigsten Maschinen der Seefahrt. Sie gleichen schwimmenden Städten.



„Der Markt fordert von uns, solch gigantische und sichere Schiffskörper binnen kürzester Zeit zu bauen.“

Vesa Airaksinen, Projektleiter

Rechnergestützte Planungs- und Konstruktionsmethoden verkürzen aber nicht nur die Bauzeit, sondern auch die Erprobungsphase. Zeitraubende und teure Versuche mit maßstabsgetreuen Modellen in großen Wasserbecken entfallen zunehmend. Alle vorstellbaren Zwischenfälle werden virtuell auf dem Bildschirm durchgeführt. Deswegen, und das freut den Staff Captain besonders, wird er bereits im November zusammen mit seinem Kapitän die 1.000 Mann zählende Crew kennen lernen und im Dezember unter dem Namen der Reederei und der Flagge der Bahamas in See stechen.

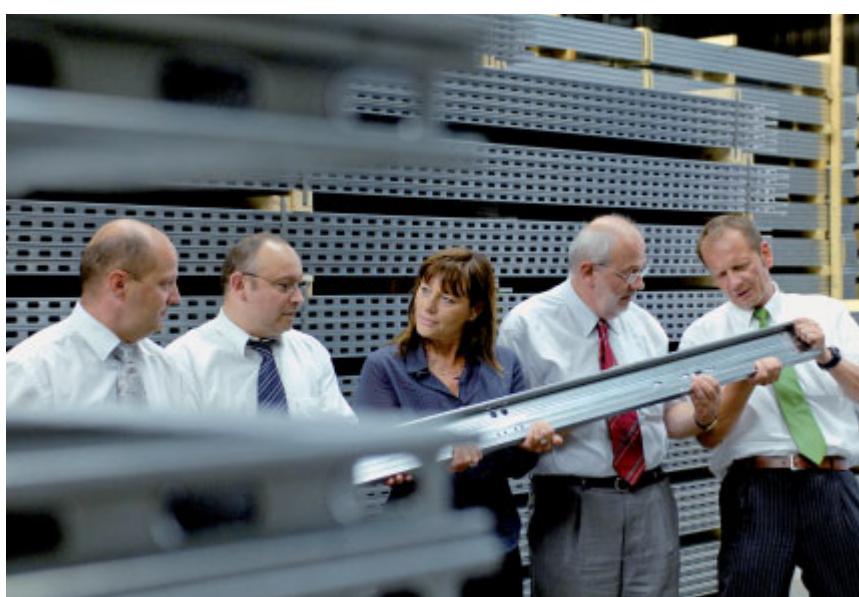
www.meyerwerft.de
www.thyssenkrupp-steel.de/grobblech

Welser Profile: Tradition und High Tech Maßarbeit mit Profil

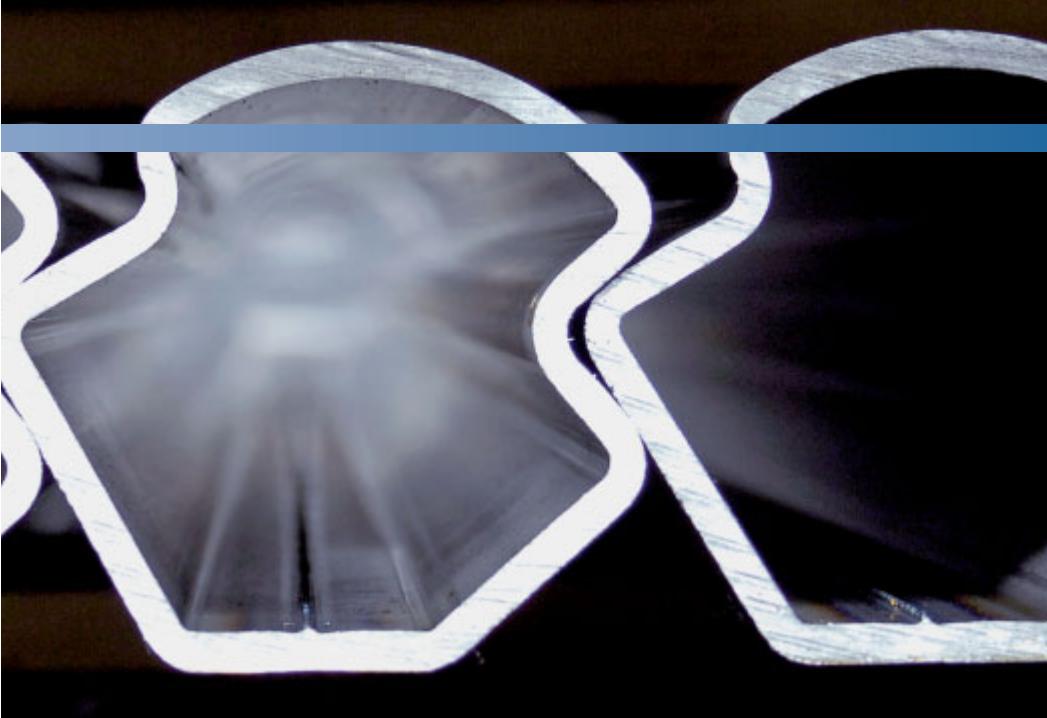


Gurt plus Steg gleich Profil?! Ganz so einfach macht sich der Spezialist Welser Profile im niederösterreichischen Ybbsitz die Sache nicht. Denn bei Europas führendem Hersteller von offenen Sonderprofilen, geschweißten Profilrohren und Systemen mit Profilen sieht der Bauplan für Produkte ungleich komplexer aus. Das Unternehmen, es besitzt Produktionsstandorte im österreichischen Gresten sowie Ybbsitz und einen im westfälischen Bönen, produziert nämlich keine Nullachtfünfzehnprofile, sondern nur Spezialanfertigungen. „Wir haben insgesamt rund 16.000 Querschnitte im Programm, pro Tag kommen drei bis fünf Neuentwicklungen hinzu“, erklärt Produktionsvorstand Andreas Welser stolz. „Kein von uns hergestelltes Profil ist wie das andere – unsere Produkte sind so unterschiedlich und einzigartig, wie es wiederum die Produkte unserer Kunden sind.“ Und Welsers Kunden – der Großteil sitzt in Europa, einige sind aber auch rund um den Erdball verteilt – stellen durch die Bank völlig unterschiedliche Anforderungen an ihre Profile:

Sie müssen für Sicherheit und Mobilität sorgen, beispielsweise in Automobilen, Bussen oder Eisenbahnen, Stabilität garantieren bei Schaltungstechnik und Gerüstbau oder Durchblick schaffen in Fenstern, Türen und Toren. Auch an Möbeln, in Küchenschubladen, Waschmaschinen und in der Klima- und Lüftungstechnik finden sich Profile. Die Tochtergesellschaft in Bönen stellt Profilsysteme für den Glas-/Metall-Fassadenbau sowie den Tür-/Fenster- und Trennwandbereich her. „Unsere Produkte sind Bestandteil beinahe aller Bereiche des Lebens“, erklärt Welser.



► Profilcheck: Davon, dass gutes Vormaterial hervorragende Endprodukte ergibt, überzeugen sich Welser Profile Produktionsvorstand Andreas Welser, Friedhelm Heller, Vertriebsmitarbeiter ThyssenKrupp Steel, Barbara Dornbusch, Teamleiterin Vertrieb ThyssenKrupp Steel, Welser Einkaufschef Gerhard Hasenbein und Axel Duhr, Technische Kundenberatung ThyssenKrupp Steel (v.l.).



◀ Welser fertigt auf Kundenwunsch Spezialprofile für alle Wechselfälle des Lebens – 16.000 verschiedene Modelle kann das Unternehmen herstellen, drei bis fünf Neuentwicklungen kommen pro Tag hinzu.

▼ Stahlverarbeitung in der elften Generationzeichnet das Familienunternehmen aus, das seit Mitte des 17. Jahrhunderts im niederösterreichischen Ybbsitz angesiedelt ist. Mittlerweile hat Welser zwei Produktionsstandorte, elf Vertriebsniederlassungen in ganz Europa und 1.500 Mitarbeiter, die jährlich 350.000 Tonnen Stahl zu Spezialprofilen verarbeiten.



Da ist Maßarbeit gefragt: „Bei uns gibt es keinen Katalog, aus dem man bestellen kann, vielmehr produzieren wir nur auftragsbezogen“, stellt Einkaufschef Gerhard Hasenbein klar. Ein Spezialistenteam, bestehend aus rund 80 Mann, entwickelt in Zusammenarbeit mit den Kunden die Querschnitte – die Werkzeuge, mit denen die Profile hergestellt werden, baut das Unternehmen Welser selbst. Wie in einem überdimensionalen Setzkasten lagern dafür hunderttausende verschiedene Rollwerkzeugteile in einem riesigen Hochregallager. Je nach Komplexität des vom Kunden gewünschten Bauteils kann die Entwicklungszeit bis zum Endprodukt zwischen einer Woche und sechs Monaten dauern.

Auftragsbezogene Spezialanfertigung

Ergebnis der Tüftelarbeit ist eine unermessliche Vielzahl von Profilen: „Sie besitzen individuelle Formen, können offen oder geschweißt sein, verschiedene Oberflächen haben, gestanzt, gebogen, lasergeschnitten oder genietet sein“, erläutert Andreas Welser. „Wir verarbeiten zu 99 Prozent Stahl – in Form von Warmbreitband, kaltgewalztem Feinblech, lackiertem, elektrolytisch-, feuerverzinktem oder folienbeschichtetem Material, aber auch Edelstahl, Aluminium und Titan – in einer Dicke von 0,3 bis 8 Millimetern.“ Monat für Monat werden auf mehr als 50 Anlagen rund 30.000 Tonnen Stahl verarbeitet – ein erheblicher Teil des Vormaterials stammt

übrigens von ThyssenKrupp Steel. In laufende Meter umgerechnet beläuft sich die Profilproduktion bei Welser auf eindrucksvolle 140.000 Kilometer – damit könnte man die Erde jährlich mehr als drei Mal großzügig umrunden.

Eiserner Erfolgswille

„Unser Erfolgsrezept beruht auf einer Reihe von ganz unterschiedlichen Zutaten – die wichtigste davon ist wahrscheinlich eiserner Wille zum Erfolg“, erklärt Andreas Welser. „Wir sind als Technologieführer die Nummer eins in Europa, weil wir seit elf Generationen mit Stahl arbeiten und uns im Laufe dieser langen Zeit viel Fingerspitzengefühl für die Bedürfnisse unserer Kunden erarbeitet haben.“ Modernste Fertigungsstätten und ein engagiertes Mitarbeiterteam von 1.500 Menschen in ganz Europa sorgen für innovative Produkte und guten Service. „Wir entwickeln Produkte, bilden selbst aus, arbeiten nur mit erstklassigem Vormaterial und pflegen langfristige Beziehungen mit Kunden und Lieferanten“, resümiert Einkaufschef Hasenbein. „Das beweist, dass wir mit unserer Strategie richtig liegen.“ Und die Erfolgsstory geht weiter: Welser Profile investiert kräftig in Technologie und Kapazität. „Wir erkennen die Herausforderungen, die der Markt an uns stellt, und nehmen sie an“, so Welser.

Katharina Mette

www.welser.com

www.thyssenkrupp-steel.com/industrie

VW Umweltpreis für ThyssenKrupp Steel

Innovative Lösungen für umweltfreundliche Autos

Die Volkswagen AG hat ihren Zulieferer ThyssenKrupp Steel mit dem diesjährigen Group Award Umwelt ausgezeichnet. Grund dafür: „ThyssenKrupp Steel verwendet umweltschonende Technologien zur wirtschaftlichen Herstellung und Bearbeitung innovativer Stahlprodukte, die durch besondere Festigkeit, kombiniert mit hoher Umformbarkeit, dünnwandige, gewichtsoptimierte Automobilbauteile ermöglichen“, hieß es in der Laudatio. „Damit wird neben dem effektiven Energieeinsatz im Werk Duisburg auch eine Verringerung des Kraftstoffverbrauchs bei den Volkswagenkunden erreicht.“ Seit kurzem ist ThyssenKrupp Steel auch in den Kreis der Sustainability Partners von Volkswagen aufgenommen – diese Auszeichnung erhalten nur Lieferanten, die sich wie der Stahlhersteller ausdrücklich zu den Zielen nachhaltigen Wirtschaftens bekennen.



◀ Group Award Umwelt von VW für die nachhaltig wirtschaftende ThyssenKrupp Steel AG:
Dr. Ulrich Jaroni, Vorstandsmitglied der ThyssenKrupp Steel AG, nimmt Ende Juni die Auszeichnung von Dr. Bernd Pischetsrieder, Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG, entgegen.

„Wir sind stolz auf diese Anerkennung unserer Leistungen“, betont das für die Business Unit Auto zuständige ThyssenKrupp Steel Vorstandsmitglied Dr. Ulrich Jaroni. „Belegt sie doch, dass wir uns nicht nur um nachhaltiges Handeln bemühen, sondern es tatsächlich praktizieren.“

Das detaillierte Bekenntnis des Unternehmens zur Nachhaltigkeit findet sich im ersten Nachhaltigkeitsbericht, den ThyssenKrupp Steel Mitte des Jahres herausgegeben hat. Die Publikation mit

dem Titel „Das Richtige tun. Richtig?“ erläutert das Nachhaltigkeitsverständnis des Unternehmens: die Bedürfnisse der gegenwärtigen Generation erfüllen, ohne den späteren die Möglichkeiten zur Erfüllung eigener Bedürfnisse zu verbauen. Nachhaltige Entwicklung ist im Verständnis des Unternehmens ein kontinuierlicher Prozess und erreicht niemals einen Zielzustand. „Neben einer optimalen wirtschaftlichen Performance ist die Innovationsfähigkeit ein entscheidendes Kriterium für nachhaltige Entwicklung“, erklärte Vorstandsvorsitzender Dr. Karl-Ulrich Köhler bei der Vorstellung der Publikation.

Der 94 Seiten starke Nachhaltigkeitsbericht der ThyssenKrupp Steel AG orientiert sich an den Richtlinien der weltweit anerkannten Global Reporting Initiative (GRI). Eine beigefügte CD-ROM enthält umfangreiche Daten, Fakten und Kennzahlen sowie eine Referenzierung gemäß GRI. Im Internet ist der Bericht auf einer Microsite zu finden, er kann aber auch als PDF heruntergeladen werden.

red

www.volksvagen.de
www.thyssenkrupp-steel.com



Interesse am Nachhaltigkeitsbericht?

Sie finden die Publikation auf einer Microsite im Internet, der Link lautet:
www.thyssenkrupp-steel.com/nachhaltigkeitsbericht2004_2005/de/index.jsp. Unter dieser Adresse können Sie den Bericht auch als PDF herunterladen.

Gebundene Einzelexemplare der Publikation senden wir Ihnen auf Wunsch gerne zu. Bitte wenden Sie sich an: Claudia Drüppel-Fink, Tel. 0203 52-25168, E-Mail: claudia.druessel-fink@thyssenkrupp.com.

Innovationspreis Lasertechnik 2006

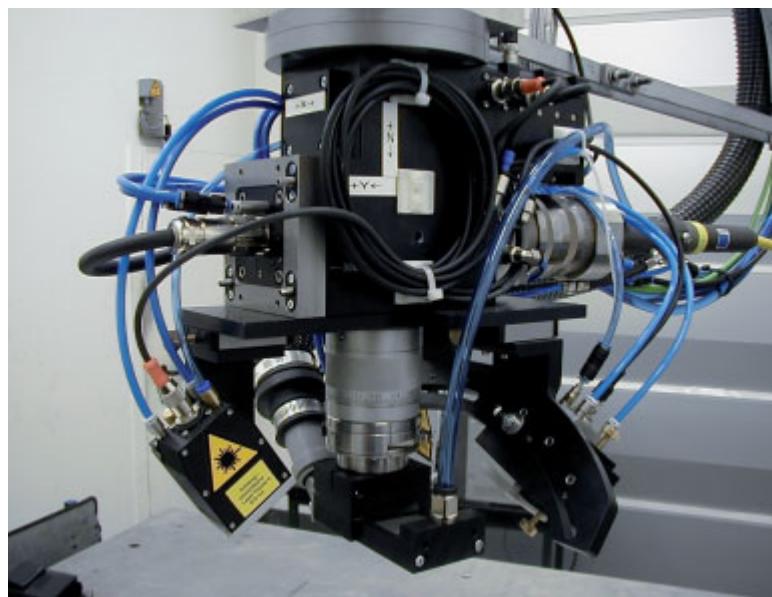
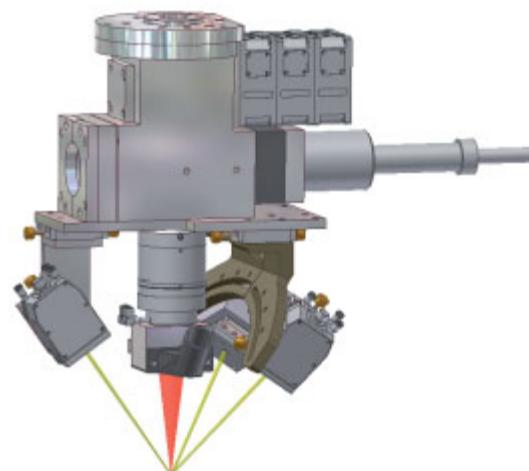
Flexible Laseroptik verschweißt Tailored Blanks

Für die Entwicklung einer neuen Laserschweißoptik mit dem Namen Beam Control Optik (BCO) wurde der Leiter des Bereichs Strahl- und Sensorenrechnung der Division Auto von ThyssenKrupp Steel, Stefan Wischmann, mit dem Innovationspreis Lasertechnik 2006 ausgezeichnet. Die neue Optik erlaubt mehr Präzision, höhere Qualität und größere Produktivität beim Laserschweißen nicht linearer Tailored Blanks. Der alle zwei Jahre vom Arbeitskreis Lasertechnik e. V. ausgelobte Preis wurde Wischmann bereits im Mai in der Aula Carolina zu Aachen überreicht.

Nicht lineare Tailored Blanks, von ThyssenKrupp Steel unter dem Markennamen Thyssen Engineered Blanks® entwickelt, sind Stahlplatten, die aus Einzelblechen unterschiedlicher Festigkeit, Dicke oder Oberflächenbeschaffenheit zusammengefügt werden. Im Unterschied zu einfachen Tailored Blanks besitzen sie in freien Radien verlaufende Schweißnähte. So können die Platten, aus denen in den Presswerken der Automobilhersteller Karosserie- und Chassissteile gefertigt werden, individuell auf die im fertigen Bauteil herrschenden Belastungsverhältnisse zugeschnitten werden.

Mit der neuen Laseroptik wird nicht mehr wie bisher der gesamte Laserschweißkopf oder gar das gesamte Schweißportal bewegt, um der Schweißnaht zu folgen, sondern nur der Laserstrahl. Dafür sorgt ein kleiner Scannerspiegel, je nach Anwendung etwa 50 Millimeter im Durchmesser, der bis zu 200 Mal in der Sekunde seine Position ändern kann und den Laser so punktgenau auf der Schweißposition

► Mit der neuen Laseroptik wird nicht mehr wie bisher der gesamte Laserschweißkopf oder gar das gesamte Schweißportal bewegt, um der Schweißnaht zu folgen, sondern nur der Laserstrahl. Dafür sorgt ein kleiner Scannerspiegel, der bis zu 200 Mal pro Sekunde seine Position ändern kann. ▼



hält. Nahezu ohne Vorlaufzeit meldet der so genannte Nahtverfolgungssensor die genaue Position an eine Elektronikeinheit, die den Scannerspiegel steuert. Die Laseroptik ist eine selbstständige Einheit, die an beliebigen Systemen angebracht werden kann. So ist es möglich, statt teurer Schweißportale vergleichsweise preisgünstige Industrieroboter für die Produktion von Tailored

Blanks mit nicht linearer Schweißnaht einzusetzen. Wesentliche Teile der neuen Technologie sind für ThyssenKrupp Steel zum Patent angemeldet.

Bernd Overmaat

www.akl-ev.de
[www.thyssenkrupp-steel.com/
auto/de/highlights](http://www.thyssenkrupp-steel.com/auto/de/highlights)



ThyssenKrupp Steel sponsert Tierpark Stahl macht zweite Karriere im Zoo

Ein modernes Gebäude zierte seit Ende Mai den Zoo Duisburg: Mit Unterstützung von ThyssenKrupp Steel hat der Tierpark den Osteingang seines Primatenhauses um einen neuen Eingangsbereich erweitert. „Mittendrin statt außen vor“ lautet das Motto des Neubaus: Der Eingang fungiert nämlich nicht nur als schnöder Zugang zu den Tiergehegen, sondern besitzt ein riesiges Panoramafenster, hinter dem eine seltene Affenart zu Hause ist. Außerdem beherbergt er eine begehbar Voliere für Papageien.

Das Besondere des Gebäudes: Nicht mit Kacheln, Beton und mit dicken Gittern nach dem in vielen Tierparks bewährten Prinzip „Quadratisch, praktisch, gut“, sondern unkonventionell und freundlich mit modernen Stahlprodukten gestaltet ist das 200 Quadratmeter große und fünf Meter hohe Gebäude.

DAVEX®-Profile als Träger

Entwurfsverfasser Klaus Kottkamp von ThyssenKrupp Steel, Erfinder des neuen Eingangs zum Äquatorium und Schriftsteller moderner Architektur für den Duisburger Zoo, erläutert sein Konzept: „Die größte Herausforderung lag darin, eine bislang relativ unattraktive Ecke des Zoos baulich so aufzuwerten, dass die Besucher neugierig werden und gezielt dort hinsteuern, um herauszufinden, was es dort zu sehen gibt.“ Selbstverständlicher Anspruch an den Neubau war weiter, ein solides und zweckmäßiges Bauwerk zu schaffen, das zu einem maximalen Anteil aus Stahlelementen besteht und einigermaßen kostengünstig zu realisieren ist.

Seine Zielvorgabe, ein Gebäude mit völlig neuer Formensprache im Duisburger Zoo zu schaffen, hat Kottkamp erreicht: Der neue Eingang ist zu einem echten

Hingucker geworden. Er setzt sich durch ausgefallene Form und Farbe deutlich und positiv von allen bestehenden Bauten im Duisburger Zoo ab. Denn: Von oben betrachtet ist der Eingang fächelförmig und besitzt ein geneigtes und gleichzeitig in großen Wellen ausgeführtes Dach. Der Rundbogen der Außenfassade und die Dachkonstruktion sind aus ThyssenKrupp Steel Produkten gefertigt: Das Dach ist aus gedämmten Trapezblechen hergestellt, die Fassade besteht aus Sandwichblechen, die im Eingangsbereich mit Glaselementen kombiniert sind. „Bezüglich der Fassade war mein besonderes Anliegen, dass gezielt nur dort Glas zum Einsatz kommt, wo viel Tageslicht einfallen soll. Die Geschlossenheit der Sandwichelemente hingegen dient dazu, die Konzentration der Besucher allein auf die Fauna zu lenken.“ Für das Tragwerk des Gebäudes wurden ThyssenKrupp DAVEX®-Designträger verwendet, die, so Bauingenieur Kottkamp, „der Konstruktion dank ihrer gelochten Stege eine besondere Leichtigkeit verleihen“.

Das auf den ersten Blick und auch von weitem stark ins Auge fallende Gestaltungselement ist das farbige Design des Gebäudes: Durch Einsatz von Farbe aus der ThyssenKrupp Steel Farbkollektion **ReflectionsOne®** ist es außen ganz in

hellen Grüntönen gehalten. Damit integriert es sich optimal in die natürliche Landschaft am Duisburger Kaiserberg. Die weißen und hellblauen Farbtöne der Innengestaltung sorgen für Transparenz: „Wir wollten mit der dezenten Farbigkeit und den eleganten Trägern als Konstruktionselementen innen für Luftigkeit sorgen“, erklärt Kottkamp. Die Farbigkeit nimmt das Gebäude zurück und lässt wiederum besonders die hier zu besichtigenden Tiere in den Vordergrund rücken.

Moderne Zoo-Architektur

„Stahl war im Zoo bislang ein beliebtes Material, aus dem fast ausschließlich zwar notwendige, aber einigermaßen unfreundliche Produkte wie Zäune, Gitter und Absperrungen gefertigt waren“, so Kottkamp. „Mit dem modernen Eingang zum Äquatorium schlagen wir ein neues Kapitel des Werkstoffes Stahl in Tierparks auf. Hier sehen wir, dass Stahl nicht trennt, sondern verbindet: Er lädt förmlich zum Besuch ein und ist zeitgemäß. Ich hoffe, mit dem neuen Gebäude einen Anstoß gegeben zu haben, wie moderne Zoo-Architektur künftig aussehen kann.“

Katharina Mette

www.zoo-duisburg.de
www.tks-bau.com

► Zufrieden mit dem Ergebnis ihrer Arbeit sind die Bauingenieure Klaus Kottkamp (l.) und sein Kollege Thorsten Schumacher von ThyssenKrupp Steel: Stahl spricht im Zoo Duisburg jetzt eine innovative Materialsprache. Er trennt nicht, sondern er verbindet.



EuroBLECH 2006

Internationale Technologiemesse
für Blechbearbeitung

24.–28. Oktober 2006, Hannover

Wir denken Stahl **wegweisend**

Schon heute haben wir
die Märkte von morgen im Blick.

Partnerschaftlich teilen wir unser Know-how
für zukunftsweisende Technologien und
modernste Verfahren rund um den Werkstoff Stahl.

Mit unserem Engagement zur **EuroBLECH**
in Hannover bieten wir eine Plattform
für wertvollen Informationsaustausch.

Wir freuen uns, Sie auf unserem Messestand
begrüßen zu dürfen.



Wir denken Stahl weiter

ThyssenKrupp Steel

