

Das Kundenmagazin von ThyssenKrupp Steel Europe

compact

www.thyssenkrupp-steel-europe.com

1/2010

Feuerwerk der Innovationen

InCar® bietet moderne Lösungen fürs Auto

Interview mit Adil Najam

Der Friedensnobelpreisträger
spricht über den Klimawandel

bauma 2010 in München

ThyssenKrupp Steel Europe zeigt
seine Grobblech-Highlights

ThyssenKrupp Steel Europe
Wir denken Stahl weiter



ThyssenKrupp

compact

Heft 32 – 1/2010

editorial 3

view

Blechexpo 2009 4

Kunden und Unternehmen präsentierten sich in Stuttgart.

Hoesch Additiv Decke® 6

Das Deckensystem ist ein echter Hingucker – auch bei Brücken.

titel

InCar® – der Lösungsbaukasten 8

ThyssenKrupp stellt seine Ergebnisse vor – kundenorientiert, ausgereift, umsetzbar.

On Tour 12

Der TechTruck lockt mit seinen vielen Innovationen Automobilfans an.

Im Gespräch 14

Für Ford-Vizepräsident Dr. Gerhard Schmidt ist InCar® ein wichtiges Projekt.

Die Diskussion 16

Prof. Dr. Lutz Eckstein von der RWTH Aachen spricht mit Projektmanager Oliver Hoffmann über InCar®.

focus

PLADUR® ZM Premium 19

Das neue Produkt ist für Bauelemente aus Stahl geeignet.

Das Interview 20

Friedensnobelpreisträger Adil Najam nimmt Stellung zum Klimagipfel in Kopenhagen.

bauma 2010 22

ThyssenKrupp Steel Europe präsentiert seine Grobblech-Highlights in München.

Grobblech aus Duisburg 24

Verkaufsleiter Roland Riesbeck und Mario Klatt verraten ihren steinigen Weg durch die Wirtschaftskrise.

Herzog Coilex 26

Das Stuttgarter Stahl-Service-Center liefert Qualität ohne Kompromisse.

JadeWeserPort 28

Der neue Hafen in Wilhelmshaven steht sicher auf speziellen Rohren von Bender-Ferndorf. Das Vormaterial kommt aus Duisburg.

Hoesch Hohenlimburg 30

Der Mittelbandspezialist hat neue Stahlgüten im Lieferprogramm, die sehr leicht und flexibel sind.

Projekt Optischale 31

Eine neue Schalenbauweise spart der Automobilindustrie Kosten und Gewicht.

Uni-Kooperation mit Dresden 32

Eine Stadt für Forscher, Vordenker und Talente.

SBH Tiefbautechnik 34

Der Spezialist für Stahlverbau-Systeme setzt auf starke Partner wie ThyssenKrupp Steel Europe.

service

NewsFlash 18

Unternehmensinfos in Kürze

Agenda 36

Messen, Ausstellungen, Events

Echo 36

Stimmen aus den Medien

Zum Titelbild:

Den Blick ins Auto, also „in car“, bietet ThyssenKrupp seinen Kunden und Interessenten in der Titelgeschichte. Wem das nicht reicht, der ist gerne zu einem Besuch im TechTruck eingeladen. Er tourt zurzeit um den Globus und ist mit 33 Innovationen und einem InCar®-Demonstrator bestückt. So präsentiert er das Forschungs- und Entwicklungsprojekt im Detail und zum Anfassen.

impressum

ThyssenKrupp Steel Europe AG

Kaiser-Wilhelm-Straße 100, 47166 Duisburg

Postanschrift: 47161 Duisburg

Telefon: 0203 52-0, Telefax: 0203 52-25102

Redaktion:

Rolf-J. Neumann (v. i. S. d. P.)

Strategisches Marketing/Support

Telefon: 0203 52-41003

Telefax: 0203 52-41007

E-Mail: rolf-juergen.neumann@thyssenkrupp.com

Christiane Hoch-Baumann (Chefredaktion)

ThyssenKrupp Business Services GmbH, Communication

Telefon: 0203 52-24515

Telefax: 0203 52-25707

E-Mail: christiane.hoch-baumann@thyssenkrupp.com

Fotos:

ThyssenKrupp Steel Europe Fotografie

S. 14 Ford

S. 21 Carsten Costard

S. 22 Alex Schelbert

S. 28 JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG

Gestaltung:

MERZ Werbeagentur, Düsseldorf

Druck:

ThyssenKrupp Printmedia GmbH, Duisburg

Erscheinungsweise:

Die nächste Ausgabe erscheint im Sommer 2010

Heft 32:

1/2010 – April

info.steel-europe@thyssenkrupp.com

www.thyssenkrupp-steel-europe.com



Liebe Leserinnen und Leser,

die Weltkonjunktur zieht wieder an – wenn auch in den Industrieländern nur verhalten. Bei ThyssenKrupp Steel Europe zeigen sich ebenfalls erste positive Signale. Wir beginnen uns von den starken Einbrüchen des vergangenen Geschäftsjahres zu erholen. Auf dem europäischen Markt für Qualitätsflachstahl haben die Auftragseingänge wieder deutlich angezogen. Bei relativ niedrigen Lagerbeständen und Importen entwickelt sich die Nachfrage besser als erwartet und liegt auch im 2. Quartal 2010 auf einem guten Niveau. Auch wir partizipieren hieran. Da wir die konjunkturelle Lage jedoch noch für fragil halten, bleiben wir beim Blick nach vorn weiterhin vorsichtig.

Mit großer Sorge erfüllt uns die Entwicklung auf der Rohstoffseite. Aufgrund der zügigen und überraschend kräftigen Erholung des Stahlgeschäfts in Asien sind die Erzpreise im Spotgeschäft stark gestiegen. Das führte zeitweise bereits zu einer großen Differenz gegenüber den Konditionen unserer Langfristverträge. Punktuell gab es Unterschiede von bis zu 100 Prozent. Vor diesem Hintergrund drängen die Rohstoffkonzerne derzeit auf eine Abkehr von Benchmark-Abschlüssen, bei denen feste Preise für ein Jahr ausgehandelt werden. Sie wollen bei kürzeren Laufzeiten der Verträge möglichst große Mengen zu höheren Preisen liefern, die sich am Spotmarkt orientieren.

Dieser Paradigmenwechsel steht im krassen Gegensatz zu unserem Geschäftsmodell, denn er führt zu stärkeren Preisschwankungen beim Bezug der Rohstoffe und weniger Planungssicherheit. Als Premiumanbieter innovativer Stahlprodukte setzen wir auf stabile Kundenbeziehungen. Wir haben uns mit unserer überwiegend auf Langfristverträgen beruhenden Preispolitik bisher an den Kosten orientiert. Das ist für unsere Kunden und uns eine Win-win-Beziehung, mit der alle immer gut gefahren sind. Es spiegelt nicht das Kundeninteresse wider, permanent über Stahlpreise zu verhandeln. Aber gerade das droht, wenn die Rohstoffkonzerne die Abkehr von langfristigen Lie-

ferverträgen durchsetzen und sich nur noch an Spot-Preisen orientieren.

Unabhängig davon dürfte der Erzeinkauf auch unter dem alten Mechanismus für das Lieferjahr 2010/2011 deutlich teurer werden. Befürchtet werden in der Branche Preiserhöhungen von 70 bis 80 Prozent. Auch eine Verdoppelung ist nicht ausgeschlossen. Rohstoffe und Energie beeinflussen zu über 70 Prozent die Herstellungskosten einer Tonne Warmband. Wir werden deshalb nicht umhinkommen, diesen drohenden enormen Kostenanstieg über Stahlpreiserhöhungen bei zur Verhandlung anstehenden Verträgen an unsere Kunden weiterzugeben. Nachdem die Warmbandpreise am Spotmarkt im Boomjahr 2008 innerhalb von weniger als neun Wochen von knapp 800 Euro pro Tonne auf 350 Euro pro Tonne eingebrochen sind, haben wir jetzt eine Erhöhung unserer Preise von 60 bis 70 Euro pro Tonne auf annähernd 460 Euro pro Tonne vornehmen müssen, um die Kostenspirale bei den Rohstoffen abfedern zu können. Im Sommer dürfte sich der Preis spürbar oberhalb der Marke von 500 Euro pro Tonne einpendeln. Das hängt von den tatsächlichen Konditionen der Rohstoff-

„Die Weltkonjunktur zieht wieder an. Da wir die Lage jedoch noch für fragil halten, bleiben wir beim Blick nach vorn weiterhin vorsichtig.“

lieferungen ab, die derzeit ausgehandelt werden.

Stahl ist und bleibt ein wertvoller Werkstoff; hierauf muss sich der gesamte Markt bis hin zum Endkunden einstellen. Über die Stahlmarktentwicklungen werden wir Sie auch weiterhin aktuell informieren. Auch das ist ein Grundanliegen unseres Kundenmagazins compact. In der Ihnen vorliegenden Ausgabe erwarten Sie wieder viele Neuigkeiten und interessante Informationen rund um ThyssenKrupp Steel Europe. Lesen Sie selbst. Wir wünschen hierzu eine gute Lektüre!

Ihr

Dr. Jost A. Massenberg
Vertriebsvorstand
ThyssenKrupp Steel Europe

BlechExpo: Optimismus für die Zukunft

Lange Zeit haben sie auf ein Treffen warten müssen – und es hat sich gelohnt. Ende vergangenen Jahres kamen rund 270 Kunden von ThyssenKrupp Steel Europe am Rande der BlechExpo im Porschemuseum in Stuttgart zum dritten Süddeutschen Stahlkundentag zusammen. Es wurde eine Vielfalt von Informationen ausgetauscht und lange diskutiert. Dabei sorgte die aktuelle Lage des Stahlmarkts ebenso für Gesprächsstoff wie die Neuorganisation von ThyssenKrupp Steel Europe.

Als Gesprächspartner von Seiten ThyssenKrupp Steel Europe standen Vertriebsvorstand Dr. Jost A. Massenberg sowie der Leiter des Vertriebsbereichs Industrie, Dr. Matthias Gierse, und sein Team den Kunden Rede und Antwort. Gastredner Dr. Frank Schirmacher, Mitherausgeber der Frankfurter Allgemeinen Zeitung, wagte mit seiner Rede über das Methusalem-Komplott, also das Altern der Gesellschaft und seine wirtschaftlichen Folgen, einen Blick in die Zukunft und brachte das Publikum nicht nur zum Schmunzeln, sondern auch zum Nachdenken.

www.porsche.com
www.blechexpo.de

Foto: Rainer Kayzers





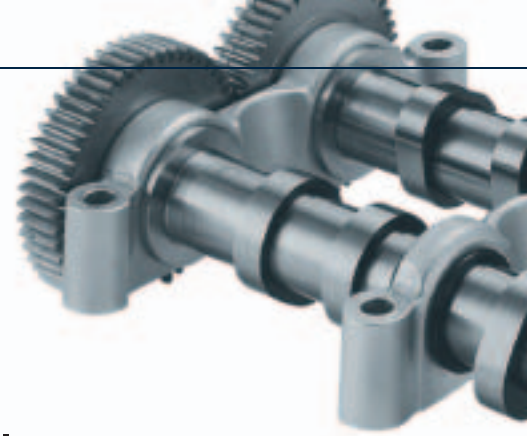
Ybbsbrücke: das schwebende Floß

In der niederösterreichischen Region Mostviertel gibt es viel zu entdecken, wie die historische Eisenstraße mit ihren außergewöhnlichen Kunstwerken, landschaftlichen Kontrasten und allerlei kulinarischen Verführungen. Jetzt ist der Kulturpark um ein Highlight reicher: Die neue Ybbsbrücke Amstetten von den Architekten Arch&More reiht sich in die Liste der Attraktionen ein. „Die Fußgänger- und Fahrradbrücke überzeugt nicht nur in funktionaler, sondern auch in ästhetischer Hinsicht“, erklärt Simon Rümmele von Hoesch Bausysteme, der das Projekt betreut hat. Die Brücke schwebt mitten in der Natur und direkt über dem Fluss Ybbs, der in die Donau fließt. „92 Meter Spannweite erlauben einen uneingeschränkten Ausblick auf die Landschaft“, betont der Architekturbegeisterte. Zwei markante Uferrahmen aus Stahl, die 13 Meter hoch sind und nachts stimmungsvoll beleuchtet werden, eröffnen dem Besucher das Tor zur Brücke. „Die besonders schlanke und elegante Konstruktion ist erst durch die Hoesch Additiv Decke® möglich geworden. Sie ist leicht und dennoch sehr belastbar“, so Rümmele. „Doch die Ybbsbrücke ist nur eine von vielen Einsatzmöglichkeiten der Decke im Baubereich.“

www.hoesch.at

Foto: Walter Luttenberger





ThyssenKrupp zündet spektakuläres Innovationsfeuerwerk

InCar® – der moderne Lösungsbaukasten fürs Auto

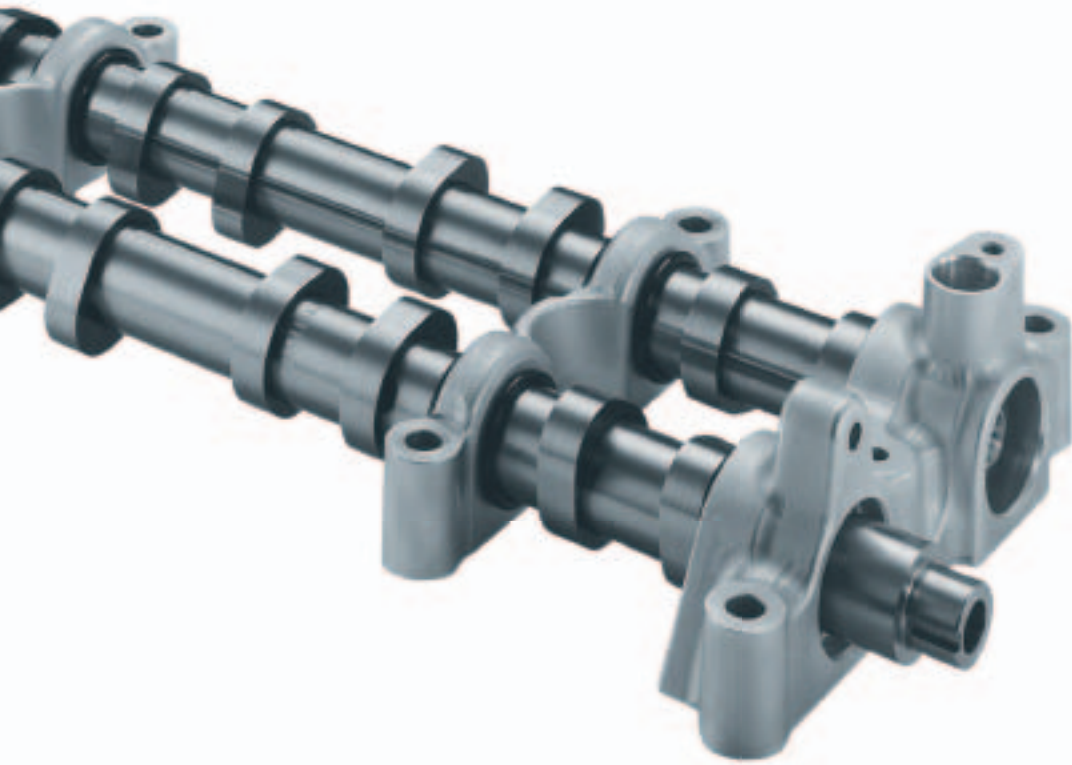
„Innovation ist die Durchsetzung einer Neuerung, nicht allein ihre Erfindung“, hat der österreichische Ökonom Joseph Schumpeter einmal erklärt. Das kann man treffender kaum ausdrücken, wohl aber kürzer. ThyssenKrupp hat seine Technologieoffensive für die Automobilindustrie InCar® genannt und damit in fünf Buchstaben alles Wesentliche gesagt: Es geht um Innovationen, und es geht ums Auto. Und ganz im Sinne Schumpeters geht es darum, diese Innovationen möglichst zügig ins Auto, neudeutsch also „in car“, zu bringen.

Am Anfang von InCar® standen 460 Ideen und ein Budget in Höhe von 35 Millionen Euro. Drei Jahre intensive Entwicklungsarbeit und diverse Kunden-Workshops später stehen 33 Innovationen für den Automobilbau zu Buche – konsequent kundenorientiert, ausgereift und umsetzbar. InCar® optimiert drei Teilsysteme des Autos und deckt mehrere Entwicklungsziele der Automobilhersteller ab: Das Projekt bietet neue Lösungen für Karosserie, Antrieb und Fahrwerk. Mit InCar®-Innovationen kann man Emissionen, Kosten und Gewicht sparen und Autos mit verbesserten Funktionen bauen.

Für einen derart umfassenden Projektansatz braucht es Expertenwissen, das in dieser Breite und Zusammensetzung nur bei ThyssenKrupp vorhanden ist. Bis zu 100 Ingenieure aus zwölf Tochterunternehmen der Business Areas Steel Europe und Components Technology haben an dem Projekt gearbeitet: Werkstoffentwicklung, Bauteilfertigung, Konstruktion, Simulation, Produktionstechnik, Anlagen-, Werkzeug- und Pro-

totypenbau lautet eine Auswahl der Spezialdisziplinen, aus denen sich das InCar®-Projekt speist. Bislang hat noch kein Autozulieferer ein so umfangreiches Paket herstellernabhängig entwickelter Innovationen präsentiert. Gleichzeitig sind die neuen Lösungen so gut abgesichert, dass sie sich zügig in die Serienfertigung einführen lassen.

„InCar® kommt genau zur rechten Zeit“, sagt Dr. Ulrich Jaroni, Mitglied des Vorstands von ThyssenKrupp Steel Europe. „Die Automobilhersteller müssen durch umweltfreundlichere und kostengünstigere Fahrzeuge mit höherem Nutzwert Kunden gewinnen.“ Neue gesetzliche Regelungen wie der ab 2012 in der Europäischen Union für Neuwagen geltende mittlere Emissionsgrenzwert von 120 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer sind eine weitere Herausforderung. Dr. Karsten Kroos, Vorsitzender des Bereichsvorstands Components Technology von ThyssenKrupp, ergänzt: „Die Entwicklungsschwerpunkte sind eng mit unseren Kunden abgestimmt.“



Macht Zylinderköpfe günstiger und leichter: Presta Integrated Cam Assembly. Die innovative Nockenwellenlagerung spart bis zu zehn Euro pro Zylinderkopf und senkt das Gewicht um mehr als ein Kilo.

Konkret bedeutet das: InCar® entlastet das Klima mit Innovationen, die insgesamt mehr als 17 Gramm Kohlendioxid pro gefahrenen Kilometer sparen. Den größten Beitrag leistet mit 14 Gramm eine variable Ventilsteuerung. Sie regelt Menge und Zusammensetzung des Brennstoff-Luft-Gemisches im Motor so flexibel und punktgenau, dass er bis zu fünf Prozent weniger Kraftstoff verbraucht. Wenn der Motor nur wenig belastet wird – wie zum Beispiel im Leerlauf oder bei sehr niedrigen Drehzahlen –, lassen sich sogar einzelne Zylinder ganz abschalten. Dann spart die variable Ventilsteuerung bis zu 20 Prozent Treibstoff. Ein Vorteil, der sicher schwerer wiegt als die Mehrkosten für dieses System von 146 Euro.

Wenn es darum geht, Fahremissionen zu verringern, haben Verbesserungen im Antrieb das größte Potenzial. Bei ThyssenKrupp plädiert man allerdings für eine umfassendere Betrachtungsweise – schließlich entstehen auch bei der Produktion von Autos und Bauteilen CO₂ und andere Treibhausgase. Die Ökobilanz von InCar® deckt deshalb den gesamten Produkt-Lebenszyklus für jede seiner Innovationen ab und beginnt bei der Gewinnung der Rohstoffe. Das Ergebnis: Fasst man die Produktionsphase und 250.000 Kilometer Fahrbetrieb zusammen, sparen die ökologisch besten InCar®-Lösungen zusammen rund 5.500 Kilogramm CO₂-Äquivalent (CO₂ und andere Treibhausgase) pro Fahrzeug. Die InCar®-Ökobilanz wurde vom deutschen Institut PE International berechnet und durch den TÜV Nord zertifiziert.

Der Werkstoff Stahl zeigt in der ganzheitlichen Betrachtung seine Stärken: So hat das InCar®-Team eine neue Hinterachse aus höchstfesten Leichtbau-Stählen entwickelt und sie mit einer Aluminium-Lösung verglichen. Die Aluminium-Baugruppe wird derzeit in Fahrzeugen der oberen Mittelklasse verwendet. Die InCar®-Achse wiegt lediglich vier Prozent mehr als die Referenz und kostet nur die Hälfte. Was die Treibhausgasemissionen über den Lebenszyklus betrifft, schneidet die Stahllösung mit 120 Kilogramm weniger CO₂-Äquivalent pro Fahrzeug deutlich besser ab als die Referenz aus Aluminium. Und das liegt vor allem daran, dass bei der Herstellung der Stahllösung deutlich weniger Emissionen entstehen als bei der Vergleichsbaugruppe.

Belastungsorientiert: Die B-Säule aus dem InCar®-Projekt ist im Tailored Tempering-Verfahren gefertigt. Im Fußbereich ist sie dehnbar genug, um Crash-Energie gezielt abzubauen. Die oberen Bereiche sind mit 1.900 Megapascal so fest, dass die Fahrzeuginsassen bei einem Aufprall wirksam geschützt werden.



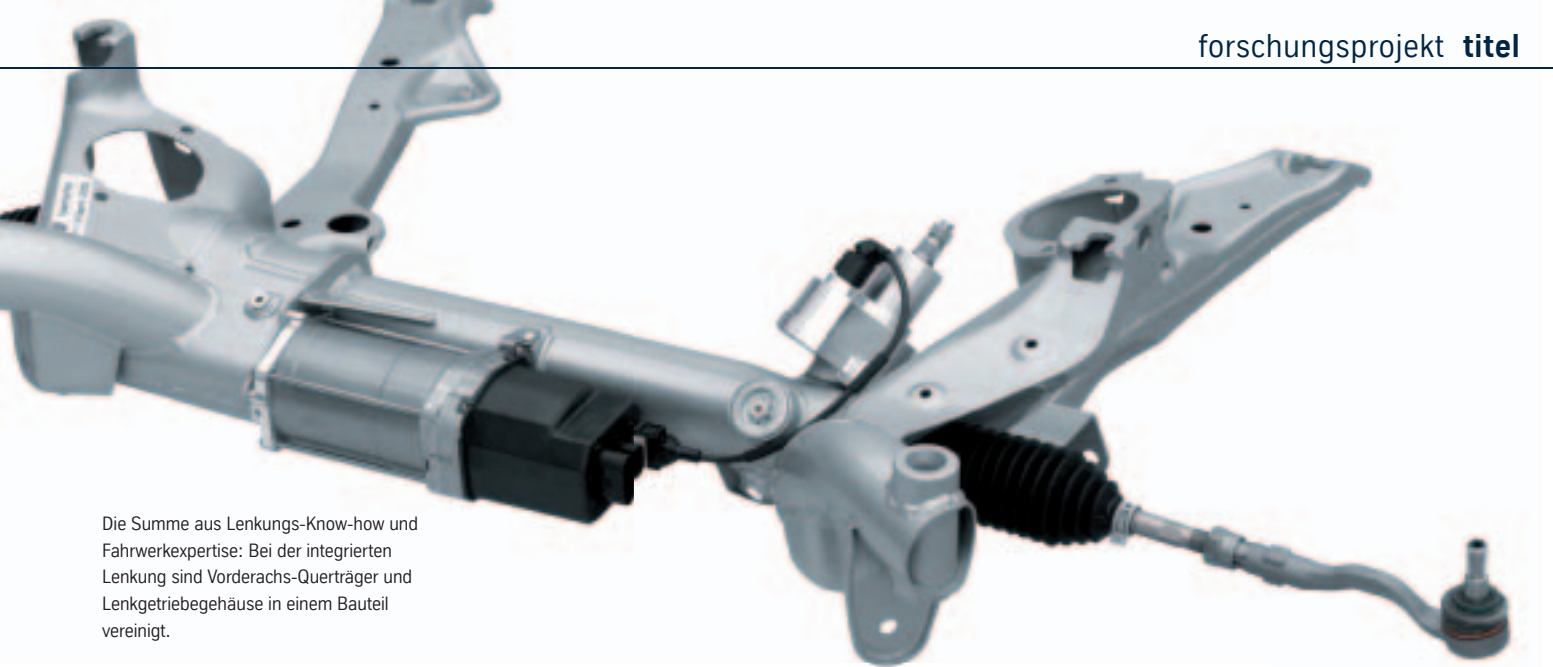


Auch wer Kosten sparen oder seinen Kunden mehr Nutzwert bieten möchte, findet innovative Lösungen. Bei den Kosten gehört ein neu entwickeltes, zweistufig verstellbares Dämpfersystem zu den Stars des InCar®-Ensembles. Es bietet die freie Wahl zwischen komfortbetonter oder sportlich straffer Fahrwerkeinstellung und ist dabei 70 Prozent preiswerter als gegenwärtig verfügbare, stufenlos verstellbare Dämpfersysteme. Äußerst attraktiv ist auch die Kostenseite des vorderen Längsträgers aus dem InCar®-Projekt: 13 Prozent weniger als für die Referenz müssen Automobilhersteller für das Bauteil ausgeben und sparen dabei auch noch 27 Prozent beim Gewicht und 126 Kilogramm CO₂-Äquivalent pro Fahr-

zeug. Gefertigt ist der Längsträger aus dem neuen höchstfesten Mehrphasenstahl TPN® (Three Phases Nanoparticles) mit einer Zugfestigkeit von mindestens 780 Megapascal. Mit einer Bruchdehnung von 15 Prozent besitzt der Werkstoff gleichzeitig eine für Stähle dieser Festigkeitsklasse hervorragende Umformbarkeit. Den Stahl hat ThyssenKrupp Steel Europe gemeinsam mit Japans zweitgrößtem Stahlhersteller JFE entwickelt. Die von ThyssenKrupp Steel Europe entwickelte T³-Technologie trägt ebenfalls zu den hervorragenden Kennwerten des Längsträgers bei. Mit dem innovativen Fertigungsprozess lassen sich neuartige, gewichtsoptimierte Hohlprofile produzieren.

Sportfahrwerk zum Einschalten: DampTronic® select schließt die Lücke zwischen aufwändigen, elektronisch verstellbaren Dämpfersystemen und konventionellen Stoßdämpfern. Der Dämpfer lässt sich per Knopfdruck zwischen sportlich straffer und komfortabler Einstellung umschalten.





Die Summe aus Lenkungs-Know-how und Fahrwerkexpertise: Bei der integrierten Lenkung sind Vorderachs-Querträger und Lenkgetriebegehäuse in einem Bauteil vereinigt.

Deutlich verbesserte Funktionen bietet unter anderem die integrierte Lenkung: Hier haben die InCar®-Ingenieure das Lenkgetriebe für eine elektromechanische Servolenkung in einen Vorderachsträger integriert. Derzeitiger Stand der Technik ist, dass das Lenkgetriebe als separates Bauteil an den Träger geschraubt wird. Die neue Lösung spart elf Prozent Gewicht und drei Prozent Kosten. Hinzu kommt: Durch die Integration wird im Vorderwagen Bauraum frei – zum Beispiel für den Elektromotor eines Hybridantriebs. InCar®-Projektleiter Oliver Hoffmann: „Die neue Lösung vereinigt Lenkungs-Know-how und Fahrwerkexpertise aus den beiden beteiligten ThyssenKrupp Business Areas.“

InCar® punktet nicht nur mit der Anzahl der neu entwickelten Lösungen, sondern auch mit ihrer umfassenden Absicherung.

Das InCar®-Team hat viel dafür getan, dass Automobilhersteller die Innovationen möglichst reibungslos in die Serienproduktion übernehmen können. Mit welchen Kosten man dabei rechnen muss, wurde ebenso untersucht wie die Methoden und Werkzeuge, mit denen sich die InCar®-Innovationen fertigen lassen. Auch hier ist die Kompetenz der beteiligten ThyssenKrupp Unternehmen nahezu über die gesamte automobilen Prozesskette Basis für zuverlässige Aussagen. Prototypen hat man auf eigens dafür gebauten Werkzeugen gefertigt. Crash- und eine Vielzahl von Belastungstests waren ebenfalls Teil des Projekts. Damit hat das InCar®-Team einen grundlegenden Teil der Untersuchungen durchgeführt, die sonst beim Automobilhersteller vor der Integration neuer Lösungen in die Serienfertigung stattfinden.

Anspruch des Projekts ist es, sich an hochwertigen Lösungen zu messen und sie deutlich zu übertreffen. Als Vergleichsmaßstab für die Karosserielösungen haben die InCar®-Ingenieure eine eigene, virtuelle Rohkarosserie eines Fahrzeugs der oberen Mittelklasse konstruiert. Benutzt haben sie die gleichen Software-Werkzeuge, mit denen Automobilhersteller ein neues Auto entwickeln. Kroos betont: „Wir vergleichen die InCar®-Lösungen nicht mit einem realen Fahrzeug eines konkreten Herstellers, sondern mit einer herstellerunabhängigen Referenzstruktur. Das macht es unseren Kunden leichter, unsere Innovationen zu übernehmen und ihren jeweiligen Marken-, Design- und Produktionsstrategien anzupassen. Gleichzeitig besitzen wir jetzt eine eigene Referenz für die Entwicklung und Absicherung künftiger Innovationen.“

InCar® steht nicht nur für automobilen Innovationen, sondern auch für den klugen Transfer von Forschungs- und Entwicklungsergebnissen in den Markt. Dazu gehört natürlich auch eine professionelle Präsentation der Resultate. Mit dem InCar®-TechTruck geht beziehungsweise fährt ThyssenKrupp auch hier neue Wege. Mit dem Truck kann das InCar®-Team schnell und flexibel auf Kundenanforderungen reagieren und die Projektergebnisse vor Ort erlebbar machen, ohne dass der Kunde dafür größere Vorkehrungen treffen muss. Damit ist der TechTruck ein weiterer kleiner Baustein in der InCar®-Strategie, Innovationen schnell ins Auto zu bringen. Joseph Schumpeter hätte bestimmt seine Freude daran gehabt.

Bernd Overmaat



27 Prozent weniger Gewicht, 13 Prozent weniger Kosten, 126 Kilogramm weniger CO₂ pro Autoleben. Ein Längsträgermodul auf Basis der von ThyssenKrupp Steel Europe entwickelten T³-Technologie.

<http://incar.thyssenkrupp.com>



InCar® lockt viele Automobilfans an Der TechTruck ist auf Welttournee

Seit Ende 2009 tourt der mobile Messestand von ThyssenKrupp um die Welt. Halt machte er bei Automobilherstellern, Universitäten, Messen und Tagungen. Und zahlreiche weitere Auftritte stehen an.

ThyssenKrupp Kompetenz im TechTruck. Projektingenieur Adrian Paton macht Lust auf einen Besuch. „Neben unserer InCar®-Karosserie, in der einige Bauteile und Baugruppen unseres Lösungsbaukastens integriert sind, zeigen wir im TechTruck viele weitere Projektinnovationen aus den Bereichen Karosserie, Fahrwerk und Antrieb.“ Nicht nur etwas zum Angucken. „Sie können die Bauteile in die Hand nehmen und begreifen, was Sie sehen“, betont er. Auch für Laien lohnt sich ein Besuch. „Unser Navigator, ein großer Bildschirm, der mitten im TechTruck hängt, veranschaulicht das InCar®-Projekt und die Idee dahinter per interaktive Animation und vermittelt schnell und verständlich, worum es geht.“

Der mobile Messestand von ThyssenKrupp tourt seit Ende 2009 um den Globus und hat bereits bei einigen OEMs (Original Equipment Manufacturer) Station gemacht. Voraussichtlich bis in den Herbst hinein ist er auf weltweiter Tournee bei den Automobilherstellern. Immer mit an Bord sind Experten aus dem ThyssenKrupp Konzern. „Wir stellen unsere Innovationen nicht nur aus, sondern erklären sie“, so Projektingenieur Michael Brenneis. Wie tief man in die Sache einsteigt, hängt von der Art des InCar®-Auftritts sowie dem Interesse und der Diskussionsbereitschaft der Zuhörer ab. Es werden Vorlesungen gehalten, Experten-Workshops durchgeführt und Meinungen ausgetauscht. Die Themenschwerpunkte legen dabei die Kunden fest. „Wir sind mit unserem herstellerneutralen Forschungsprojekt in Vorlage gegangen und bieten unseren Partnern mit InCar® nun einen vielfältigen und technologisch fundierten Ent-

wicklungsbaukasten für das Automobil“, beschreibt Paton die Idee hinter dem Projekt. „Unser Ziel ist es nun, gemeinsam mit Ihnen individuelle Lösungen zu identifizieren, diese in maßgeschneiderte Produkte überzuführen und damit schließlich in Serie zu gehen.“

Das Leuchtturmprojekt von ThyssenKrupp wird nicht nur Automobilproduzenten und

Zulieferern vorgestellt, der TechTruck macht auch an Universitäten Halt und ist für Messen sowie Tagungen wie das CAR-Symposium in Bochum und die EuroCarBody in Bad Nauheim gebucht. „Wir möchten das Know-how des ThyssenKrupp Konzerns am Automobil darstellen“, erklärt Brenneis den vollen Tourkalender, „und auch den studentischen Nachwuchs und das breite Fachpublikum ansprechen.“

Christiane Hoch-Baumann

<http://incar.thyssenkrupp.com>

Der TechTruck an der Technischen Hochschule in Dresden: Adrian Paton (r.) von ThyssenKrupp Steel Europe und Michael Brenneis (l.) aus der Business Area Components Technology arbeiten als Ingenieure im großen InCar®-Team und standen in Dresden als Experten dem interessierten Publikum Rede und Antwort.





Dr. Gerhard Schmidt ist Chief Technical Officer und Vizepräsident der globalen Forschung bei Ford in Dearborn, Michigan, USA. Mit seinen rund 1.300 Wissenschaftlern und Forschungsingenieuren ermittelt er die künftigen technischen Bedürfnisse der Ford-Kunden und lässt innovative Lösungen in Produkte und Prozesse einfließen.

„InCar® ist für uns ein sehr wichtiges Projekt“ Ford-Vizepräsident Dr. Gerhard Schmidt nimmt Stellung

Herr Dr. Schmidt, welche zentralen Entwicklungsthemen liegen bei Ford im Trend, und was bedeutet das für den Werkstoff Stahl?

Die zunehmende Elektrifizierung des Antriebsstrangs spielt eine Schlüsselrolle. Doch der Verbrennungsmotor wird auf absehbare Zeit der dominante Antrieb bleiben, und jedes Hybridkonzept ist nur so effizient wie der Basismotor. Wie kaum ein anderer Hersteller bietet Ford seit Jahren in nahezu jedem Segment Fahrzeuge für alternative Kraftstoffe an: sei es Bio-Ethanol, Erd- oder Autogas. Diese Vielfalt wird uns weiterhin auszeichnen. Als langfristige Alternative sehen wir nach wie vor Wasserstoff in Verbindung mit Brennstoffzellensystemen. Auf dem Weg dorthin kommen uns die Synergien bei der Entwicklung von Hybrid- und Batterie-Elektrofahrzeugen zugute.

Neben der Hybridisierung sind die Schlüsseltechnologien für effiziente Motoren Downsizing, Direkteinspritzung, die Optimierung des Verbrennungsprozesses und effiziente Aufladesysteme. Weitere Verbesserungen werden durch die Reduktion von Fahrwiderständen, zum Beispiel durch Leichtlaufreifen und Änderungen der Aerodynamik, erzielt.

In puncto Sicherheit haben in den vergangenen drei Jahrzehnten die passiven Sicherheitssysteme erheblich zur Reduktion von Unfällen im Straßenverkehr beigetragen, und der nächste Sprung ist eingeleitet: Ford wird eine Vielzahl neuer aktiver Sicherheitssysteme in Kompaktklasse-Fahrzeugen anbieten, die bisher lediglich im gehobenen Segment zu finden waren. Neben dem zunehmenden Einsatz dieser aktiven Systeme

werden die Fahrzeug-zu-Fahrzeug- sowie die Fahrzeug-zu-Infrastruktur-Kommunikation eine immer wichtigere Rolle spielen.

Für den Werkstoffbereich gilt die Faustregel „je leichter, desto besser“. Daher erwarten wir ein weiteres Ausreizen von Stählen, insbesondere hochfesten Stählen, sowie einen zunehmenden Materialmix mit Leichtmetallen und Kunststoffen.

Der Leichtbau spielt neben vielen anderen Innovationen im InCar®-Projekt von ThyssenKrupp eine große Rolle. Wie bewerten Sie die umfassende Forschungs- und Entwicklungsinitiative des Konzerns?

Mit InCar® hat ThyssenKrupp ein sehr wichtiges Vorentwicklungsprojekt initiiert. Wir begrüßen und unterstützen solche Projekte unserer Hauptentwicklungspartner. Zeigen sie doch das Potenzial neuer Technologien auf. Uns dient dies zum Abgleich der eigenen Einschätzungen und Forschungen, aber auch als Anstoß, neue Wege zu gehen. Zudem helfen uns solche Studien, ihre neuen Technologien im Vergleich zueinander besser zu verstehen. Dabei spielt das Kosten-Nutzen-Verhältnis eine wesentliche Rolle. Nur wenn der Business-Case für neue Technologien in Reichweite ist, haben sie ausreichendes Potenzial für spätere Anwendungen in Großserienfahrzeugen.

Weiterhin ist es notwendig, dass alle Fragestellungen rund um die neue Technologie bereits im Vorfeld sehr sorgfältig beantwortet werden. Eine enge Zusammenarbeit von Zulieferer und Automobilhersteller, von Produktentwicklung und Fertigung ist dabei ein Erfolgsfaktor. Sie stellt sicher, dass keine „Überraschungen“ bei der späteren Implementierung in unsere Produkte und Prozesse auftreten. Unsere Stahlexperten sind natürlich über bilaterale Projekte mit ThyssenKrupp Steel Europe bestens informiert. Als nächster Schritt wäre es nun aber wichtig, die Ergebnisse an Ford-Fahrzeugen zu validieren, um die Übertragbarkeit der Konzepte in unsere Produkte zu prüfen. Die Ergebnisse der Studie sind sehr viel versprechend. ThyssenKrupp zeigt eine Kompetenz, die weit über das normale

Zulieferermaß hinausgeht. Es ist offensichtlich, dass der weltweit aufgestellte Technologiekonzern sein geballtes Know-how gewinnbringend in die InCar®-Studie eingebracht hat. Ideal scheint mir an diesem Projekt vor allem, dass die einzelnen Abteilungen bereichs- und fachgebietsübergreifend arbeiten konnten.

InCar® steht bis dato in Summe für 33 Innovationen.

Ford begrüßt den Ansatz, alternative, konkurrierende Lösungen vorzuentwickeln und als Ergebnis der Studie auszuweisen. Dies eröffnet im Serienentwicklungsprozess die Möglichkeit, maßgeschneiderte Lösungen für verschiedene Anwendungen bereitzustellen. Die Validierung von Kosten, technischer Machbarkeit und Gewichtseinsparpotenzialen ist dann am konkreten Fahrzeugprogramm durchzuführen.

Gibt es Kriterien, die Sie im Projekt vermissen?

Für die Analyse der Übertragbarkeit der InCar®-Projekt-Ergebnisse ist als Nächstes eine direkte Zusammenarbeit zwischen Ford und ThyssenKrupp unabdingbar. Dann können sich die Kompetenzen beider Konzerne – auf der einen Seite fahrzeugspezifisches, auf der anderen Seite materialspezifisches Know-how – bei einer potenziellen Umsetzung in die Serienproduktion optimal ergänzen. Wichtig wäre es weiterhin, wenn man materialspezifische Fragestellungen in die Studien einbaut, denn sie genießen im Tagesgeschäft in der Regel hohe Priorität. Für künftige Projekte wäre darüber hinaus ein größerer Wettbewerb unter den verschiedenen Werkstoffen wünschenswert, wenn auch der Schwerpunkt verständlicherweise auf Stahlanwendungen liegt.

Wie wichtig ist es dabei, die Innovation in Händen zu halten?

Computergestützte Simulationsverfahren gewinnen zunehmend an Bedeutung. Iterationsschleifen bei der Hardware werden so im Produktentstehungsprozess reduziert. Das ersetzt allerdings nicht die Herstellung

von Prototypen in produktionsnahen Werkzeugen. Dies ist nach wie vor sehr wichtig und Bestandteil interner Technologiefreigabeprozesse bei Ford. Dabei wird zum einen die Machbarkeit, zum anderen der komplette Herstellprozess technisch und kostenseitig bewertet. Ohne diese Freigaben werden keine neuen Materialtechnologien in der Fahrzeugentwicklung eingesetzt.

Ein abschließendes Wort zum Thema CO₂: Die Ökobilanz für das InCar®-Projekt weist nicht nur die Emissionsminderungen während des Fahrbetriebs aus, sondern auch die Einsparung bei der Herstellung der Bauteile. Schließen Sie sich dieser Betrachtungsweise an?

Absolut. Seit vielen Jahren ist eine ganzheitliche Betrachtung des Energiebedarfs unserer Produkte Grundsatz der Ford-Philosophie, und das schließt den Herstellungsprozess selbstverständlich mit ein. Durch viele Einsparmaßnahmen ist es uns gelungen, den CO₂-Ausstoß unserer Produktionsstätten seit 2000 weltweit um nahezu 40 Prozent zu senken. Ein Großteil der elektrischen Energie stammt aus erneuerbaren Quellen wie Wind- oder Solarenergie. In der Logistik konnte der CO₂-Ausstoß signifikant dadurch verringert werden, dass der Anteil des Transports von Fahrzeugen und Komponenten per Schiff erhöht und der Lkw-Anteil gesenkt wurde. Innerhalb der gesamten Produktkette können Projekte wie InCar® dabei helfen, den CO₂-Ausstoß weiter zu vermindern.

Vielen Dank für das Gespräch.

Das Gespräch führte Bernd Overmaat

www.ford.de

Lutz Eckstein und Oliver Hoffmann im Dialog

Uni trifft Unternehmen

Ein erfolgreicher Gedankenaustausch zwischen Wissenschaft und Wirtschaft: Lehrstuhlinhaber Prof. Dr. Lutz Eckstein vom Institut für Kraftfahrzeuge (ika) der RWTH Aachen traf kürzlich auf InCar®-Projektmanager Oliver Hoffmann von ThyssenKrupp Steel Europe. So hat sich ThyssenKrupp auf die Fahne geschrieben, sein InCar®-Projekt in Richtung Kleinwagen weiterzudenken und dem Institut neue Konzepte in puncto Stahlkarosserie und Fahrwerk zu liefern. Das Institut wiederum überprüft die Entwicklungen und verifiziert sie – eine funktionierende Kooperation für das Auto der Zukunft.

InCar®-Projektmanager Oliver Hoffmann von ThyssenKrupp Steel Europe diskutiert mit...



Hoffmann Herr Prof. Dr. Eckstein, als Wissenschaftler nehmen Sie eine neutrale Position in der Debatte um die Entwicklung moderner Autos ein. Was fällt Ihnen zum Stichwort Auto der Zukunft ein? Werden neben dem Design eines Automobils die Kriterien Gewicht, Kosten, Performance und Ökologie auch künftig eine wichtige Rolle spielen?

Prof. Eckstein Mehr noch. Wir werden die einzelnen Kriterien je nach Fahrzeugkonzept und Einsatzgebiet noch stärker herausarbeiten. So ist die Massenmotorisierung in den BRIC-Staaten Brasilien, Russland, Indien und China sehr stark durch wirtschaftliche Faktoren getrieben. Hier stehen die Kosten eines Fahrzeugs im Vordergrund der Betrachtungen. In europäischen Ballungszentren spielt hingegen der Leichtbau eine wesentliche Rolle, denn ein leichter Kleinwagen spart nicht nur Kraftstoff, sondern ermöglicht auch den Antrieb mit Hilfe lokal emissionsfreier Elektromotoren. Schließlich gibt es beispielsweise in den USA, aber auch bei uns in Europa einen ausgeprägten Überlandverkehr, der die Kriterien Crash-Sicherheit und Komfort stärker in den Fokus rückt.

Insgesamt wird die Mobilität der Gesellschaft weiter an Bedeutung gewinnen. Dabei wird sie individualisiert, das heißt, dass man künftig noch mehr auf die Wünsche und Bedürfnisse der einzelnen Kunden eingeht. Angefangen vom einfachen E-Roller bis hin zum schweren Nutzfahrzeug, die Autos der Zukunft werden spezifischer und intelligenter sein als bisher. In diesem Prozess spielt die Gewichtung der genannten Kriterien natürlich eine entscheidende Rolle. Damit erweitert das Auto aber nicht nur die persönlichen Möglichkeiten eines jeden, sondern setzt darüber hinaus Trends, weil es ein sehr emotionales Produkt ist.

Die Fahrzeuge der Zukunft basieren also auf einer individuellen und intelligenten Bauweise?

Hoffmann Ja. Das sehen wir bei ThyssenKrupp auch so. Und genau das ist die Richtung, in die wir mit unserem Forschungsprojekt InCar® konsequent weiter-

denken: Wir leisten wichtige Beiträge dazu, Autos leichter und kostengünstiger zu machen, sie an den modernen Straßenverkehr anzupassen, den CO₂-Ausstoß zu minimieren und dabei ihre passive Sicherheit zu erhalten. InCar® als Lösungsbaukasten basiert auf den Anforderungen eines Mittelklassefahrzeugs mit Verbrennungsmotor und bietet für Automobilbauer und -zulieferer viele Alternativen hinsichtlich Karosserie und Fahrwerk: von einer wirtschaftlichen Bauweise bis hin zur Top-Ökobilanz – stets unter Beibehaltung der guten Crash-Performance. Für jeden Bedarf ist etwas dabei.

Prof. Eckstein Gerade wegen dieser Vielfalt liefert das Forschungsprojekt von ThyssenKrupp wichtige Erkenntnisse, die wir mit unseren Methoden in Versuch und Simulation überprüfen und anwenden. Auch die Mitarbeit der Forschungsgesellschaft Kraftfahrwesen Aachen, mit der das Institut eng kooperiert, war sicherlich für alle Projektbeteiligten sehr befruchtend. Für die Automobilindustrie bieten die Projektergebnisse darüber hinaus wesentliche Entscheidungshilfen. Der Vorteil von InCar® ist, dass das Projekt auf verifizierten Fakten basiert und die Ergebnisse deswegen lange Bestand haben werden.

Am Institut für Kraftfahrzeuge betrachten wir natürlich auch andere Konzepte und Trends der gesamtgesellschaftlichen Mobilität. In den Fokus rücken – vor dem Hintergrund der ökologischen Performance – dabei zunehmend Kleinwagen, die im innerstädtischen Verkehr mit E-Motoren betrieben werden. Hierzu liefert uns das Forschungsprojekt InCar® allerdings noch keine Antworten.

Deswegen meine Frage an Sie, Herr Hoffmann: Was bedeutet dieser Trend für InCar®? Welche neuen Anforderungen an Karosserie und Fahrwerk hinsichtlich Crash-Performance und Betriebsfestigkeit stellt die stärkere Elektrifizierung von Antrieben?

Hoffmann Da gibt es sicherlich eine Vielzahl neuer Gesichtspunkte zu berücksichtigen. So müssen wir uns zum Beispiel fragen, wie wir bestimmte Bauteile noch leichter und kompakter fertigen können, um für den Elektromotor im Auto mehr Platz zu schaffen und Gewicht einzusparen, damit er wirtschaftlich betrieben werden kann.

InCar® ist als ein umfassendes Grundkonzept anzusehen, das wir im Laufe der Zeit weiter spezialisieren werden. Dank unseres rundum abgesicherten Lastenhefts sind wir kurzfristig in der Lage, die InCar®-Lösungen


auch auf andere Fahrzeugklassen wie den Kleinwagen zu übertragen. Das Projekt lebt weiter, und wir werden auch diesen Aspekt weiter vertiefen. Erste Vorbereitungen wurden bereits mit den Lösungen der Verbundlenkerachse und der integrierten Lenkung getroffen, die beide erheblich helfen, Bauplatz einzusparen und somit eine Grundlage für die Integration weiterer Komponenten bieten.

Entscheidend für die Forschung ist der Antrieb. Welchem Konzept wird Ihrer Meinung nach die Zukunft gehören?

Prof. Eckstein Der Verbrennungsmotor ist der dominante Antrieb, und das wird er auch auf absehbare Zeit bleiben. Ein starkes Augenmerk liegt derzeit auf der Entwicklung des E-Antriebs für den Kurzstrecken- und Stadtverkehr in Kleinwagen. Um die E-Mobilität zu etablieren und effektiv weiterzuentwickeln, wären fundierte und abgesicherte Erkenntnisse aus InCar® wünschenswert.

Ziel ist ein niedriger CO₂-Ausstoß, den die EU von Automobilproduzenten fordert, um zu einem besseren Weltklima beizutragen. Welche Rolle spielt in Ihren Augen dabei das InCar®-Projekt?

Hoffmann Eine große. InCar® trägt zum Beispiel mit der Entwicklung moderner



...Prof. Dr. Lutz Eckstein vom Institut für Kraftfahrzeuge an der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule (RWTH) Aachen über die Automobile der Zukunft.

Leichtbaustähle und Antriebsstränge stark zur CO₂-ärmeren automobilen Zukunft bei. Das ist aber nicht alles. Wir betrachten darüber hinaus den gesamten Lebenszyklus eines Autos, die so genannte LCA. Das fängt bei der umweltschonenden Fertigung unserer Produkte an und endet mit einer fast 100-prozentigen Recyclingquote.

Prof. Eckstein Ein entscheidender, ganzheitlicher Ansatz: Den Endkunden, also den Autofahrer, interessiert in der Regel nur die reine Nutzungsphase seines Autos. Gemeinsam müssen wir ihn sensibilisieren und in den Köpfen verankern, dass neben der reinen Nutzungszeit auch Produktion und Entsorgung eine wesentliche Rolle in der für uns alle so wichtigen Klimabilanz spielen. In diesem Punkt nimmt der Werkstoff Stahl sicherlich eine führende Rolle ein. Und hier kommen auch wieder die vier Kriterien Ihrer Eingangsfrage zum Tragen. Stahl bietet – und das beweist ThyssenKrupp mit seinem InCar®-Projekt eindrucksvoll – viele Möglichkeiten, bei einem Auto Gewicht zu sparen und Kosten zu senken, ohne dabei die wesentlichen Punkte Crash-Sicherheit und CO₂-Reduktion aus dem Auge zu verlieren. Demnächst werden wir dieses Thema weiter vertiefen.

Das Gespräch moderierte Christiane Hoch-Baumann

www.rwth-aachen.de

NewsFlash

Tailored Orbitals: neues Produktionsverfahren

ThyssenKrupp Tailored Blanks hat zusammen mit ThyssenKrupp Nirosta ein neues Produktionsverfahren für Tailored Orbitals entwickelt. Mit dem Verfahren lassen sich unterschiedliche Werkstoffe mit verschiedenen Dicken und Beschichtungen per Laser zu maßgeschneiderten Rohren verbinden. Damit ist das Tailored-Prinzip jetzt auch auf rotationssymmetrische Komponenten ausgeweitet. Die Anlage produziert Edelstahlkomponenten für Auto-Abgasanlagen. Dabei kann man unterschiedliche Edelstahlgüten punktgenau und entsprechend der jeweils herrschenden Korrosions- und Hitzebelastung einsetzen.

www.tailored-blanks.com

www.nirosta.de

45. Jugend forscht-Finale bei ThyssenKrupp in Essen

ThyssenKrupp richtet das 45. Jugend forscht-Finale zwischen dem 13. und 16. Mai in Essen aus: Austragungsorte sind Messe und Philharmonie. Zum dritten Mal organisiert der Konzern das Treffen der jungen Forscher, Juroren und Gäste. Auf die Gewinner aus sieben Fachgebieten – Arbeitswelt, Biologie, Chemie, Geo- und Raumwissenschaften, Mathematik/Informatik, Physik sowie Technik – warten beim bekanntesten Nachwuchswettbewerb Deutschlands Geldpreise, Forschungsaufenthalte und Studienreisen. Die Sieger der Regionalwettbewerbe, die bereits im Februar gewählt wurden, treten auf Landesebene an, um sich für das Bundesfinale im Mai zu qualifizieren. An Jugend forscht können Jugendliche bis 21 Jahre teilnehmen. Jüngere Schülerinnen und Schüler müssen im Anmeldejahr mindestens die 4. Klasse besuchen. Studenten dürfen nur im Jahr ihres Studienbeginns teilnehmen.

www.jugend-forscht.de

Isoliertüren: gleiche Marke, gleiche Qualität

ThyssenKrupp Bausysteme hat ihre Isoliertürenfertigung im schleswig-holsteinischen Pansdorf verkauft. Erwerber ist die neu gegründete ems Isoliertüren GmbH. Gesellschafter und Geschäftsführer des Unternehmens ist Wilhelm Dück, der bislang als Werksleiter am Standort Pansdorf tätig war. Vertrieben werden die Türen wie bisher unter dem Markennamen ems-isolier®, der auch für die entsprechenden Kühlhauselemente von ThyssenKrupp Bausysteme für Kühlraumbau verwendet wird. „Die neue Eigentümerstruktur ist optimal an die Anforderungen des stark mittelständisch geprägten Türenmarkts angepasst“, erklärt Horst Dieter Schulz, Geschäftsführer der ThyssenKrupp Bausysteme.

<http://construction.thyssenkrupp-steel-europe.com>

Ruhr 2010: europäische Kulturmetropole
Industrie, Kultur und Natur – das und mehr bietet die Kulturmetropole Europas in diesem Jahr. Stellvertretend für insgesamt 53 Städte im Ruhrgebiet ist Essen die Kulturhauptstadt 2010. Unter dem Motto „Wandel durch Kultur – Kultur durch Wandel“ gibt es täglich etwas zu sehen, zu hören und zu entdecken. Denn so unterschiedlich das Revier mit seinen insgesamt 5,3 Millionen Einwohnern aus 170 Nationen ist, so vielfältig sind die Aktivitäten von Bochum bis Voerde. Der Titel „Kulturhauptstadt“ wird seit 1985 vergeben und soll den Reichtum, die Vielfalt und die Gemeinsamkeiten des kulturellen Erbes in Europa herausstellen sowie ein besseres Verständnis der Bürger Europas füreinander ermöglichen. Die ungarische Stadt Pécs und Istanbul in der Türkei sind ebenfalls Kulturhauptstädte Europas.

www.essen-fuer-das-ruhrgebiet.ruhr2010.de

CES: Zentrum für Elektrochemie

Zusammen mit dem Land Nordrhein-Westfalen fördert ThyssenKrupp Steel Europe das Center for Electrochemical Sciences (CES) an der Ruhr-Universität Bochum. Das CES soll zentraler, internationaler Forschungsstandort für Elektrochemie in Nordrhein-Westfalen werden und auch mit dem Max-Planck-Institut für Eisenforschung kooperieren. Das Zentrum wird sich mit einer Disziplin befassen, die als Grundlage für zahlreiche Hochtechnologie-Anwendungen gilt. Die Forschungsergebnisse kommen der Energiewirtschaft, der chemischen Industrie sowie den Anwendern aus der Oberflächenveredelung, Mikrosystematik, Diagnostik oder Umweltüberwachung zugute. Prof. Dr. Wolfgang Schuhmann wird das CES, das insgesamt 3,75 Millionen Euro erhält, leiten.

www.ruhr-uni-bochum.de/ces

Steel...and all that

Unter diesem Motto stand Mitte März das traditionelle Unternehmengespräch an der Universität Duisburg-Essen. Die Gastgeber – Hüttenwerke Krupp Mannesmann (HKM), ThyssenKrupp Steel Europe und der Förderverein Ingenieurwissenschaften – waren erfreut über die große Resonanz. Rund 90 Teilnehmer aus Industrie und Wissenschaft diskutierten über neue Möglichkeiten der Zusammenarbeit zwischen der Universität und den Unternehmen in der Region. Keine Fragen blieben offen: Dafür sorgten zahlreiche Vorträge rund um das Thema Stahl und eine interessante Podiumsdiskussion mit HKM-Geschäftsführer Dr. Herbert Eichelkraut, ThyssenKrupp Steel Europe Vorstandsmitglied Dr. Ulrich Jaroni sowie dem Vorsitzenden des Fördervereins Dr. Wolf-Eberhard Reiff und dem Dekan der Fakultät für Ingenieurwissenschaften Prof. Dr. Dieter Schramm. Das Unternehmengespräch hat sich in den vergangenen zwei Jahren als feste Größe im regionalen Wirtschafts- und Hochschulleben etabliert. Es bündelt Ideen und Möglichkeiten, um dem Mangel an hoch qualifizierten Fachkräften in Ingenieur- und Naturwissenschaften zu begegnen. Mit Erfolg, denn der Austausch zwischen Lehre, Forschung und unternehmerischer Praxis hat bereits viele Synergien sowie Kooperationen ins Leben gerufen.

PLADUR® ZM Premium: Stahl als Schönheitskur für Gebäude

An der Fassade des Kieler Yacht Club Hotels erstrahlt das neue PLADUR® ZM Premium. Die Geschäftseinheit Color/Construction von ThyssenKrupp Steel Europe hat ihr erfolgreiches Produkt PLADUR® ZM, ein organisch beschichtetes Feinblech, weiterentwickelt. Und das Ergebnis kann sich sehen lassen: Durch eine Zink-Magnesium-Auflage von 160 Gramm pro Quadratmeter wird der bisherige gute Korrosionsschutz von PLADUR® noch einmal deutlich erhöht. Gleichzeitig reduziert sich das Gewicht des Überzugs um sage und schreibe 40 Prozent. Dank dieser Konstellation, also der geringen Auflagemenge von Zink-Magnesium und dem noch besseren Schutz vor Korrosion, kann künftig schonender mit der knappen und teuren Ressource Zink umgegangen werden.

Das neue Produkt eignet sich besonders für Bauelemente aus Stahl – speziell für repräsentative Gebäude. Auf die Zink-Magnesium-Auflage wird ein Speziallack-System aufgetragen, das aus mehreren Schichten und einer Grundierung besteht. Die Lackschichten sind so aufeinander abgestimmt, dass sie eine leicht strukturierte Oberfläche mit Perl-Metallic-Charakter bilden. Gemeinsam sorgen nun der Zink-Magnesium-Überzug und die vier Lackschichten dafür, dass der hochwertige Charakter der Oberfläche dauerhaft bestehen bleibt, ohne dass Wind, Wetter oder andere Umwelteinflüsse der Qualität der Oberfläche etwas anhaben können.

<http://construction.thyssenkrupp-steel-europe.com>



„Die Industrie steht in einem starken Wettbewerb“ Friedensnobelpreisträger Adil Najam über den Klimagipfel

Deutsche Unternehmen fürchten nach dem Klimagipfel von Kopenhagen mehr denn je um ihre Wettbewerbsfähigkeit. Während sie sich in hohem Maße für den Klimaschutz engagieren, führen fehlende Vorgaben anderer Länder dazu, dass deren Industrien keine zusätzlichen Kosten für den Umweltschutz entstehen. Der Friedensnobelpreisträger und Hauptautor des vierten Sachstandsberichtes des Weltklimarats (IPCC) betont im Gespräch mit der compact-Redaktion die langfristigen Wettbewerbsvorteile einer Umweltorientierung der Industrie. Adil Najam verweist auch auf die Fortsetzung des Prozesses: Bereits im Mai treffen sich die Umweltminister in Bonn, bevor im Dezember die nächste Weltklimakonferenz in Cancún, Mexiko, stattfindet.

Herr Prof. Najam, der Klimagipfel von Kopenhagen wird allgemein als Misserfolg im Kampf gegen den Treibhauseffekt betrachtet. Sehen Sie das genauso?

Auch wenn der Klimagipfel sicherlich kein Erfolg war, so war er nicht unbedingt ein Misserfolg. Ich glaube, dass in Kopenhagen zwei wichtige Dinge passiert sind. Erstens waren die Vereinigten Staaten deutlich ins Hintertreffen geraten und möchten nun unbedingt eine Führungsrolle in Bezug auf den Klimawandel einnehmen. Wenn man das globalste aller globalen Probleme lösen will, braucht man die volle Unterstützung der USA. Dazu ist es in Kopenhagen gekommen. Zweitens sitzt China neben Indien und Brasilien mit im Boot. Diese Staaten haben inzwischen eine andere Einstellung in puncto Klima und handeln nicht mehr nach dem Motto: „Wir sind Entwicklungsländer, spielen keine Rolle und tragen keine Verantwortung.“ Sie sind bereit, Verantwortung zu übernehmen, auch wenn sie noch nicht bereit sind, die Zeitpläne und Ziele nach dem Willen vieler anderer Länder zu akzeptieren. Tatsache ist aber, dass 1,3 Milliarden Chi-

neseen und eine Milliarde Inder bei der Eindämmung des Klimawandels eine Schlüsselrolle einnehmen. In diesem Sinne hat Kopenhagen etwas bewirkt.

Die großen Nationen haben sich verpflichtet, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf zwei Grad Celsius zu begrenzen. Wann muss es einen Wendepunkt hin zu einer Stabilisierung der globalen Emissionen geben?

Im Moment sieht es so aus, dass diese Verpflichtungen aufgeschoben werden. Das Klima muss zunächst stabilisiert werden, bevor die Temperatur irgendwann hoffentlich sinkt. Die schlechte Nachricht bezüglich Kopenhagen ist, dass wir keinen Wert festgelegt haben, der zu einer solchen Stabilisierung notwendig ist. Jetzt geht es darum, dass wir darauf drängen müssen, dass die freiwilligen Zusagen der USA, von China und anderen Ländern auch erfüllt werden.

Entscheidend ist, dass wir nicht mehr viel Zeit haben. Wenn wir den Klimawandel als langfristiges Problem betrachten und heute

nicht handeln, werden wir in unserem Spielraum täglich mehr eingeschränkt. Wenn wir in Mexiko noch nicht wissen, wie wir unsere Ziele erreichen können, haben wir ein ernstes Problem.

Was sollten die Regierungen jetzt tun?

Sie sollten sich auf allen Ebenen engagieren – national, multinational und sogar auf Ebene der Städte. Sie müssen ihre internationalen Verpflichtungen in nationale Gesetzgebung umwandeln. Wir konzentrieren uns immer sehr auf das, was wir auf internationaler Ebene sagen, aber beachten nicht in gleichem Maße, was wir auf nationaler Ebene tatsächlich tun.

Deutsche Unternehmen fürchten um ihre Wettbewerbsfähigkeit, weil sie sich im Vergleich zu den Industrien in anderen Ländern wesentlich mehr um den Klimaschutz bemühen.

Das ist eine berechtigte Befürchtung. Der wesentliche Punkt ist, dass Unternehmen in anderen Ländern das allmählich genauso sehen. Selbst Unternehmen in den USA und einige weltweit führende Firmen beklagen, dass sie, wenn sie Umweltschutzmaßnahmen durchführen und andere nicht, in einen Wettbewerbsnachteil geraten. Sie drängen die Regierungen nun zu mehr Klarheit. Sie wollen wissen, woran sie sind, ehe sie investieren.

Gibt es so etwas wie eine „grüne Bewegung“ auch in der Industrie?

Ja, sicher. Die Unternehmen beginnen zu verstehen, dass um die Themen Energie und Klima neue Wirtschaftszweige entstehen und dass diejenigen, die hier führend sind, einen Wettbewerbsvorteil haben. Wenn ein Unternehmen eine neue Technologie entwickelt, verursacht das zwar heute Kosten, aber langfristig kann es damit neue Märkte erobern. Wir sehen insbesondere in der Automobilindustrie einen starken technologischen Wettbewerb. Deutschland und die USA wissen das, und auch die Japaner, die momentan einen gewissen Vorteil durch die Hybridmotoren haben.

Der in Pakistan geborene US-Amerikaner **Adil Najam** ist Professor für Global Public Policy, International Relations, Geography and Environment an der Boston University Massachusetts, USA. Gleichzeitig leitet er als Direktor das dort angesiedelte Pardee Center for the Study of Longer-Range Future. Najam ist eine Hauptfigur des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), in Deutschland bekannt als Weltklimarat, dem für seine Arbeit 2007 zusammen mit dem ehemaligen US-Vizepräsidenten Al Gore der Friedensnobelpreis verliehen wurde. Insgesamt veröffentlichte der IPCC bisher vier umfangreiche Berichte. Im Jahr 2008 wurde Adil Najam durch den Generalsekretär der Vereinten Nationen in das United Nations Committee on Development Policy berufen. Als Experte in internationaler Diplomatie engagiert er sich auch für die Versöhnung rivalisierender Gruppen in Pakistan. So gründete er zur Förderung eines friedlichen Meinungsaustausches den Blog Pakistaniat.com. Im vergangenen Jahr erhielt er für sein Engagement die höchste zivile Auszeichnung des Staates Pakistan, den Star of Excellence Award.



Auch die Chinesen sehen das so. Sie alle wollen die Ersten sein und die Führerschaft in den Märkten übernehmen. Die Unternehmen erkennen also beide Seiten – dass die ökologischen Anforderungen zwar aufwändiger, langfristig aber rentabel sind.

Einige Beobachter meinen, dass wir – weil der multilaterale Prozess in Kopenhagen nicht sehr erfolgreich war – auf die nationale Ebene zurückkehren sollten und dass jedes Land die von ihm bereits beschlossenen Standards erreichen sollte. Wäre eine solche „Koalition der Willigen“ ein realistischerer Ansatz?

Eine meiner Befürchtungen nach Kopenhagen ist in der Tat, dass man jetzt von dem multilateralen Weg abkommt – dass man den UN-Ansatz aufgibt und nur auf nationaler Ebene agiert oder nur kleinere Gruppen größerer Länder sich beim Klimaschutz engagieren. Ich halte das für keine gute Idee. Der Treibhauseffekt ist ein globales Problem, und wir müssen einsehen, dass sich wirklich alle Länder beteiligen müssen. Die Frage ist, wie das erreicht werden kann, und ich glaube, dass wir hier differenzieren können.

Was bedeutet das für die einzelnen Länder?

Es gibt einige reiche Länder mit größeren Märkten, die eine besondere Verantwortung tragen. Eine zweite Gruppe besteht aus Ländern, deren Pro-Kopf-Emissionen zwar geringer, deren Gesamtemissionen jedoch sehr hoch sind und die schnell wachsen – beispielsweise Indien, China und Brasilien. Sie müssen eine andere Art von Verantwortung übernehmen. Eine weitere Gruppe von Ländern hat selbst sehr geringe Kohlenstoff-Emissionen, wird aber am meisten von den Auswirkungen betroffen sein, zum Beispiel durch den Anstieg des Meeresspiegels. Ihnen muss auf andere Weise geholfen werden. Die große Herausforderung besteht darin, für diese unterschiedlichen Ausgangssituationen geeignete Anpassungsschritte zu finden.

Der Weltklimarat arbeitet an seinem fünften Bericht, der 2014 veröffentlicht werden soll. Der aktuelle wird wegen falscher Einschätzungen zu den Auswirkungen auf die globale Erwärmung diskutiert. Wie können solche Fehler vermieden werden, was ist Ihre Richtlinie für den nächsten Bericht?

Wir müssen uns darüber im Klaren sein, dass die jüngsten Kontroversen die grundlegende Wissenschaft des Klimawandels nicht verändert haben, ebenso wenig die Erkenntnisse dieser Wissenschaft. Die Sorgfalt und Kontrolle über den Prozess zu bewahren ist entscheidend für den IPCC, weil ihm eine große Aufmerksamkeit zuteilwird. Der nächste Bericht muss den verschiedenen Ländern sagen, was vor sich geht, was zu tun ist und wie sie voneinander lernen können. Aber seien wir ehrlich: Das Problem des Klimawandels löst sich nicht durch Berichte und Konferenzen. Solange wir es auf die Wissenschaftler oder Politiker schieben, vernachlässigen wir unsere eigene Verantwortung. Berichte, Konferenzen und Vereinbarungen sind zwar wichtig, aber die durch den Klimawandel verursachten Probleme werden durch das tatsächliche Handeln jedes Einzelnen gelöst, und zwar im beruflichen und privaten Bereich.

Vielen Dank für das Gespräch.

Das Gespräch führte Dr. Bettina Wieß,
Wirtschaftsjournalistin





Grobblech-Highlights für das Großereignis in München Fachmesse bauma 2010

Die internationale Branche rund um Baumaschinen trifft sich wieder in München. Die ThyssenKrupp Steel Europe Geschäftseinheit Grobblech ist mit ihrer großen Produktfamilie XAR®, N-A-XTRA® und XABO® vertreten.

München ist Austragungsort eines Spitzen-events: Die bauma 2010 öffnet ihre Tore sieben Tage lang vom 19. bis 25. April und lockt mit Partnerland Indien sowie zahlreichen Superlativen. Bereits jetzt ist die internationale Fachmesse für Baumaschinen, Baustoffmaschinen, Bergbaumaschinen, Baufahrzeuge und -geräte mit Abstand die größte ihrer Art. Die Zahlen belegen, dass keine andere Messe der Branche ein größeres Angebot hat, keine internationaler ist. Ganz nach dem diesjährigen Motto „The Peak of Excellence“ setzt die Weltleitmesse diesmal noch einen drauf: mehr Fläche, mehr Aussteller – und es werden mehr Besucher erwartet.

Insgesamt bieten mehr als 3.000 internationale Unternehmen auf gut einer halben Million Quadratmeter Fläche Entscheidern und Interessenten aus der ganzen Welt ihre Innovationen, Produkte und Dienstleistungen an. Da die Resonanz bei Ausstellern und Besuchern auf den neuen Bereich Bergbaumaschinen sehr gut ausgefallen ist, ist er nun fest in das Programm der Messe integriert.

So wissen auch die Grobblech-Spezialisten von ThyssenKrupp Steel Europe um die Vorteile der bauma und des neuen Themenschwerpunkts der Bergbaumaschinen: „Die gestiegene Zahl der internationalen Besu-

cher ermöglicht uns einen einzigartigen und intensiven Dialog mit unseren Kunden“, erläutert Katja Schenkmann und erinnert an die 155.000 Menschen aus 191 Staaten, die die bauma 2007 besuchten. „Denn unsere intelligenten Lösungen, unter anderem für den Bergbaumaschinen-Bereich, garantieren weltweite Verwendungsmöglichkeiten und zahlreiche Vorteile: Sie halten nicht nur extreme klimatische Bedingungen aus, sondern verfügen unter anderem über eine exzellente Verschleißbeständigkeit und die Möglichkeit, die Instandhaltungs- und Reparaturkosten deutlich zu senken.“

Das Geheimnis der Komponenten ist der Werkstoff, aus denen sie bestehen: die verschleiß- und hochfesten Sonderbaustähle XAR®, N-A-XTRA® und XABO®. „Innovation mit höchster Qualität“, schließt Schenkmann ganz im Sinne des Messe-Mottos ab, „das ist unsere Antwort auf das globale Wachstum im Bergbau.“

Wenn Sie sich, liebe Leserinnen und Leser, für die ThyssenKrupp Steel Europe Geschäftseinheit Grobblech und ihre Messe-Highlights interessieren, dann besuchen Sie unser Team auf der bauma in München in Halle A6, Stand 429.

Daria Szygalski

www.bauma.de

„Die Wirtschaftskrise zwang uns zum Umdenken“ Grobblech ist heute vielfältiger und innovativer

Die Talsohle ist leider noch nicht ganz durchschritten. Dennoch blickt die Geschäftseinheit Grobblech von ThyssenKrupp Steel Europe nach gut 15 Monaten Nachfragekrise wieder optimistischer in die Zukunft. Erste positive Zeichen aus Verbraucherkreisen und dem Handel belegen ebenfalls eine Verbesserung, wie die beiden Verkaufsleiter Roland Riesbeck und Mario Klatt im Gespräch mit der compact-Redaktion zu berichten wissen.

Die Grobblech-Verkaufsleiter Roland Riesbeck (l.), zuständig für den Export, und Mario Klatt, Inland, sind sich einig: „Es geht langsam wieder bergauf.“



Herr Riesbeck, „THE PEAK OF EXCELLENCE“ ist das Motto der diesjährigen bauma. Welche Maßnahmen bringen Ihr Grobblech-Produkt weiter nach vorne?

Riesbeck Unsere Produkte hatten schon immer eine gute Qualitätsperformance. Nun haben wir die langen, schweren Monate, die hinter uns liegen, dazu genutzt, auch die Lieferperformance weiter zu verbessern. Intern arbeiten wir aktuell an der Optimierung vorhandener Prozesse und Systeme zur Verkürzung der Lieferzeiten. Darüber hinaus werden wir durch externe Logistiklösungen die Verfügbarkeit unserer Grobbleche, insbesondere für Exportmärkte, deutlich steigern.

Die bauma ist in der Branche bekannt als internationale Drehscheibe für Innovationen. Welche Neuigkeiten stellen Sie Ihren Kunden in diesem Jahr vor?

Riesbeck Eine Neuigkeit, die wir auf der bauma präsentieren, ist unser XAR® 450 Plus. Mit einer um 15 HB (Brinellhärte) erhöhten mittleren Härte können die Standzeiten für bestimmte Verschleißanwendungen nochmals verlängert werden. Das bekanntermaßen gute Verarbeitungsver-



halten unserer Verschleißstähle der XAR®-Reihe bleibt dabei selbstverständlich erhalten.

Darüber hinaus werden wir in diesem Jahr auch die härtesten und verschleißfesten Bandbleche der Marken PAS 700 und XAR® 400 MS unseren Kunden präsentieren. Hier streben wir ein größeres Dicken-/Breitenspektrum an, das unseren Kunden optimierte Schnittpläne und Alternativen zu bisher im Einsatz befindlichen Stählen ermöglicht.

Klatt In diesem Zusammenhang sollten wir auch auf unsere neue Investition hinweisen. Seit Dezember 2009 entfernt eine moderne Hochdruckentzunderungsanlage mit einem Arbeitsdruck von 320 bar die Brammen zuverlässig von ihrem hartnäckigen Zunder. Diese zumindest in europäischen Quartwerken stärkste Anlage ist insbesondere für unsere Nickel-legierten Stähle, aber natürlich auch zur Verbesserung der Oberflächen-ausführung aller ThyssenKrupp Grobbleche sehr vorteilhaft.

Das macht Lust auf mehr. An welchen Entwicklungen arbeiten Sie zurzeit?

Klatt Unser Forschungs- und Entwicklungsbereich in Duisburg-Hüttenheim entwickelt unter anderem Prozesse für Grobblechgüten, die in thermomechanisch gewalzter Ausführung gegenüber den bisher eingesetzten normalisierten Stählen eine deutlich verbesserte Schweißbeignung aufweisen. Das Ziel sind Einsatzgebiete unter anderem im Off-Shore-Bereich, Brückenbau und natürlich im Baumaschinensektor.

Klingt viel versprechend.

Klatt Ist es auch. Unser F&E-Bereich sichert uns unseren Know-how-Vorsprung, verbessert unsere Absatzchancen und verkürzt unsere Produktinnovationszyklen. Alles in allem können wir schneller auf Markterfordernisse reagieren. Und so präsentieren wir uns auch auf der bauma.

Herr Riesbeck, Partnerland der Messe ist Indien. Haben Sie dort ebenfalls sprichwörtlich ein Eisen im Feuer?

Riesbeck Ja. Die Erschließung des indischen Markts ist eines unserer strategischen Ziele. Wir arbeiten daran gemeinsam mit unserem Partner Union Stahl und haben

in Mumbai den regionalen Vertriebskanal UnionSteel Associates aufgebaut, der unsere Absatzinteressen in Indien vertritt. Unser Ziel ist es, dort künftig mehr Marktpresenz zu zeigen. So zeigen wir unser Leistungsspektrum zum Beispiel im nächsten Jahr auf der Messe BC India 2011.

Und wie sieht es mit anderen Exportmärkten aus?

Riesbeck Auch sie sind zu entwickeln. Hier arbeiten wir sehr eng mit den Exportabteilungen der eigenen Handelskette ThyssenKrupp Materials zusammen. Eine besondere Rolle spielt in diesem Zusammenhang ThyssenKrupp Mannex, mit denen wir im Moment hochinteressante Projektgeschäfte planen und fortschreiben.

Vielen Dank für das Gespräch.

Das Gespräch führte Christiane Hoch-Baumann

4,5 Millionen Euro kostet die weltweit erste Hochdruckentzunderungsanlage für Grobblech mit 320 bar Arbeitsdruck. Vorteil für den Kunden: qualitativ hochwertige Blechoberflächen.





„Wir liefern Qualität ohne Kompromisse“ Herzog Coilex: mehr als ein guter Schnitt

Eingerahmt von Neckar und Weinbergen liegt Herzog Coilex mitten in einer der stärksten Wirtschaftsregionen Deutschlands. Ein Stahl-Service-Center mit Tradition: Seit fast 40 Jahren bietet der Betrieb in Stuttgart seinen Kunden Spaltband, Zuschnitte und Full Service auf höchstem Niveau.

„Wir haben aus der Not eine Tugend gemacht“, erzählt Geschäftsführer Hans-Peter Pfaff und spielt damit auf den beengten Standort im Stuttgarter Hafen an. In der Produktionshalle reihen sich drei Längs- und eine Querteilanlage sowie Verpackungslinien eng aneinander. „In den vergangenen Jahren haben wir durch Investitionen Technik und Logistik optimiert. Die dadurch entstandenen kurzen Transportwege ermöglichen es uns, wie am Fließband zu produzieren.“ In Zahlen ausgedrückt verarbeiten insgesamt 110 Mitarbeiter, davon 60 in der Produktion, pro Tag 1.000 Tonnen Stahl – das sind 50 voll beladene Lkws. „Im Boomgeschäftsjahr 2007/2008 haben wir 240.000 Tonnen an unsere Kunden versandt, heute kämpfen wir noch immer mit den Auswirkungen der Wirtschaftskrise, die sich im Geschäftsjahr 2008/2009 mit einem Minus von 30 Prozent niederschlug.“ Doch Pfaff gibt sich zuver-

sichtlich: „Seit Oktober vergangenen Jahres hat sich unsere Auftragslage verbessert, und wir haben in den letzten Monaten wieder ein gutes Niveau erreicht. Darauf bauen wir jetzt auf.“

Zu Recht: Herzog Coilex überzeugt am Standort Stuttgart nicht nur mit hoher Flexibilität und Qualität, sondern auch mit einem guten Betriebsklima und hervorragenden Kundenkontakten. „Wir erfüllen fast jeden Wunsch innerhalb von 24 Stunden“, erklärt Pfaff die Firmenphilosophie. „Möglich ist das nicht nur durch unser zertifiziertes Management-System nach den Normen ISO 9001 und ISO/TS 16949, die umfangreiche Vormateriallagerung, die ausgetüfelte Logistik und den leistungsstarken Fuhrpark, sondern auch durch ein vertrautes Miteinander, in dem man sich aufeinander verlassen kann.“ Etwa 20.000 Tonnen Coils lagern im Schnitt in der Vormaterialhalle mit

direkter Anbindung an den Neckar und das Schienennetz der Deutschen Bahn. Allein rund 70 Prozent des vielfältigen Flachstahl-sortiments kommen von ThyssenKrupp Steel Europe aus Duisburg. „Das spricht für erstklassige Qualität“, betont Pfaff.

Die Mitarbeiter des baden-württembergischen Stahl-Service-Centers geben der Herzog Coilex ihre Seele – darauf ist man besonders stolz: „Bei uns stehen die Menschen und natürlich unsere Kunden an erster Stelle“, beschreibt Hans Steczka, Technischer Kundenberater, den langjährigen persönlichen Kontakt zu den Kunden. „Wir stehen im permanenten Austausch miteinander, nicht nur per Telefon, sondern auch vor Ort.“ Zum Kundenstamm des Service-Centers gehören Automobilhersteller und Zulieferer. Sie machen den Großteil aus, sowie Unternehmen der Möbel-, Beschläge-, Elektro- und Bauindustrie.

Kontakt: **Hans-Ernst Steczka**, Herzog Coilex, Tel. 0711 3207-257, E-Mail: hans-ernst.steczka@thyssenkrupp.com
Roger Hannig, Vertrieb Industrie, Tel. 0203 52-41154, E-Mail: roger.hannig@thyssenkrupp.com



Links Das gut sortierte Vormateriallager garantiert maßgeschneiderte Lieferungen innerhalb von 24 Stunden.

Mitte Spaltband ist eine Spezialität von Herzog Coilex. Die Kunden greifen auf ein umfangreiches Sortiment und große Anarbeitungskapazität zurück.

Rechts Kurze Wege, perfekt organisierte Logistik und ein leistungsstarker Fuhrpark bedeuten für den Kunden Full Service rund um den Werkstoff Stahl.

Unterstützt wird das intensive Verhältnis zu den Kunden durch den engen Dialog mit ThyssenKrupp Steel Europe, im speziellen Fall mit dem Technischen Kundenberater Roger Hannig aus dem Vertrieb Industrie. Hannig: „Auf unserer täglichen Gesprächsagenda stehen Qualitätsthemen, innovative Entwicklungen bis hin zu Machbarkeitsstudien. Wir lassen nichts aus und streben dabei möglichst kostenneutrale Lösungen an.“ Dabei stehen die Interessen der Kunden immer im Fokus. Pfaff: „Ein klares Plus. Als Bindeglied zwischen Stahlhersteller und -verarbeiter bieten wir unseren Kunden im

Verbund der ThyssenKrupp Stahl-Service-Center-Gruppe ein umfangreiches Liefer- und Serviceprogramm. Dabei greifen wir auf ein geballtes technologisches Know-how sowie starke Werkstoff- und Anarbeitungskompetenz zurück. So stehen wir unseren Kunden als starker Partner bei Neuentwicklungen oder Problemen zur Seite. Durch diesen entscheidenden Wettbewerbsvorteil sind unsere Kunden bestens bei uns aufgehoben.“

Christiane Hoch-Baumann

www.herzog-coilex.de

Herzog Coilex Geschäftsführer Hans-Peter Pfaff (Mitte), Technischer Kundenberater Hans-Ernst Steczka (l.) und Roger Hannig, Technischer Kundenberater von Vormateriallieferant ThyssenKrupp Steel Europe, sind ein eingespieltes Team und lassen keine Kundenwünsche offen.

Stahl braucht ein Konzept

Ein europaweites Netzwerk garantiert beste Verbindungen und höchste Flexibilität in puncto maßgeschneiderter Lösungen rund um den Werkstoff Stahl. Verarbeitet wird Warmband, kaltgewalztes und oberflächenveredeltes Band sowie Elektroband, Weißblech und Edelstahl. Je nach Kundenwunsch werden Spaltbänder in Dicken von 0,25 bis 16 Millimetern angearbeitet und Tafeln oder Trapeze in Dicken von 0,4 bis 5 Millimetern zugeschnitten. Integriert in die neue Business Area Materials Services agiert Herzog Coilex heute am Standort Stuttgart und beliefert Kunden in Süddeutschland, Österreich, der Schweiz und Frankreich.



Der **JadeWeserPort** ist Deutschlands einziger Tiefwasserhafen. Hier können demnächst die größten Containerschiffe weltweit abgefertigt werden. Dafür stehen vier Liegeplätze für Schiffe mit einer Länge von bis zu 430 Metern zur Verfügung sowie 18 Containerbrücken mit rund 62 Meter Ausladung.

Die wichtigsten Terminal-Daten:

Kailänge: 1.725 Meter

Terminaltiefe: 650 Meter

Wassertiefe: 18 Meter unter Seekartennull

Wendebereich: 700 Meter

Umschlagkapazität: 2,7 Millionen TEU

Investitionssumme: 950 Millionen Euro



Am Jedefahrwasser in Wilhelmshaven entsteht mit dem JadeWeserPort ein Jahrhundertprojekt, das den Nordwesten zur Aufbruchregion werden lässt. Schon im nächsten Jahr werden die ersten Schiffe mit einer Kapazität von mehr als 10.000 Containern der Größe Twenty-foot Equivalent Unit (TEU) verladen. 2012 soll der Hafen komplett fertig gestellt sein und dann jährlich 2,7 Millionen Container umschlagen.

Zum Vergleich: Hamburg schlägt pro Jahr rund 8,9 Millionen TEU um, Bremerhaven rund 4,9 Millionen. Tendenz steigend. Immer größere Schiffe bestimmen das Bild der internationalen Warenströme. Ein Grund: die starken Impulse, die von Globalisierung, Europäischer Union, ihrer Osterweiterung und dem wirtschaftlichen Aufschwung in Russland ausgehen. Man rechnet beim Containerverkehr in der nächsten Dekade mit einer Verdopplung der Umschlagmengen.

Die Vorteile des einzigen Tiefwasserhafens in Deutschland liegen auf der Hand: „Mit einer vorhandenen Fahrwassertiefe von 18 Metern unter Seekartennull ist er für Großcontainerschiffe besonders geeignet“, erklärt Axel Kluth, Geschäftsführer der JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG, die Bedeutung des neuen Hafens. „Selbst Schiffe mit einer Länge von bis zu 430 Metern und Tiefgängen bis zu 16,50 Metern werden den JadeWeserPort tideunabhängig und ohne Wartezeiten erreichen können.“ Ein weiterer Pluspunkt: An das Containerterminal mit einer Fläche von 130 Hektar schließt sich eine noch größere Logistik-Zone samt Güterverkehrszentrum mit guten Anbindungen zu allen Wirtschaftszentren Europas und der Welt an.

Rückblick: Der erste Rammschlag Ende 2008 besiegelte offiziell die erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen dem Jade-

Der Hafen heißt die neue Generation Schiffe willkommen

JadeWeserPort: Containerterminal am tiefen Fahrwasser



WeserPort, dem siegerländischen Rohrspezialisten Bender-Ferndorf und Vormateriallieferant ThyssenKrupp Steel Europe.

„Exakt 2.937 Rohre haben wir für den Bau des Hafens geliefert“, sagt Bender-Ferndorf-Vertriebsleiter Udo Weinem. Rohre von Bender-Ferndorf haben bei einer Länge von bis zu 36 Metern ungewöhnlich große Wanddicken, sind dabei recht flexibel und erlauben deswegen extrem stabile und langlebige Konstruktionen. Sie werden wie Dübel in den Boden getrieben und verankern sich fest mit dem Untergrund. So schützen sie beispielsweise in Venedig bereits seit Jahren die Stadt erfolgreich vor dem drohenden Abrieb durch das Wasser. In Wilhelmshaven bieten sie dem JadeWeserPort einen absolut sicheren Stand. „Legt man die Rohre aneinander, sind es knapp 62 Kilometer.“ Das ist ein Wort. „Mehr als 28.000 Tonnen Stahlrohre haben wir bis heute in den Boden gerammt.

Teilweise waren sie über 43 Meter lang. Sie bieten den Hafenwänden einen sicheren Halt und einen festen Untergrund für die weitläufigen Kaianlagen.“

Ein Erfolgsgeheimnis der Rohre von Bender-Ferndorf ist das Vormaterial. „In diesem Fall haben wir unserem Kunden 31.500 Tonnen Warmbandcoils in Dicken von 17,5 bis 25 Millimeter aus einer speziell angepassten Stahlsorte geliefert“, betont Hendrik Langenbach von ThyssenKrupp Steel Europe und spricht damit die Güte S355J2H an, die für Hohlprofile und Rohre mit besonders hohen Anforderungen eingesetzt wird. Im Siegerland wurden die Coils dann im Spiralnahtverfahren kontinuierlich verschweißt und nach Bremerhaven geliefert, wo sie von Subunternehmern zunächst in die gewünschten Längen zusammengeschweißt und mit einem passenden Korrosionsschutz ver-

sehen wurden, um dann im Jadede-fahrtwasser als Dalben- und Gründungsrohre endgültig gesetzt zu werden.

Der JadeWeserPort zeigt sich zufrieden mit Baufortschritt und -qualität. Auch ein Ergebnis der jahrzehntelangen guten Zusammenarbeit zwischen Bender-Ferndorf und ThyssenKrupp Steel Europe: „Wir sehen unseren Kunden Bender-Ferndorf als verlängerte Werkbank, um Stahlqualitäten für den sehr spezialisierten Rohrmarkt zu testen und weiter zu verbessern“, betont Langenbach. Der Endkunde, in diesem Fall der JadeWeserPort, profitiert davon: „Die gelieferten Rohre sind gleichbleibend hoch qualitativ und bieten unserem Port somit eine solide Basis fürs Leben.“

Christiane Hoch-Baumann

www.bender-ferndorf.de
www.jadeweserport.de

Neue Stahlgüten für komplexe Teile

Mittelband von Hoesch Hohenlimburg



Barbara Timm, Technische Kundenberatung Hoesch Hohenlimburg, weiß um die zahlreichen Vorteile der neuen Stahlgüten für komplex geformte Feinschneid- und Umformteile. So wird der Werkstoff bereits erfolgreich im Sitzlehnenversteller verwendet.



Hoesch Hohenlimburg liefert neue Stahlgüten. Es handelt sich dabei um mikrolegierte Werkstoffe. Sie sparen nicht nur Gewicht, sondern sind auch ausgezeichnet für die Herstellung von komplex geformten Teilen geeignet. Eingesetzt werden die Güten in der Automobil- und Automobilzuliefererindustrie.

HSM 550 HD, HSM 600 HD, HSM 650 HD und HSM 700 HD – das sind die Namen der vier neuen Mitglieder aus der Familie der mikrolegierten Feinkornbaustähle. „HSM bedeutet Hoesch Sonderbaustähle Mikrolegiert“, erklärt Barbara Timm, Technische Kundenberatung Hoesch Hohenlimburg, die Neuentwicklungen. „HD ist die Abkürzung für hochduktil, also sehr gut kalt umformbar.“ Auch auf die Zahlen in der Namensgebung geht sie ein: „Sie bezeichnen die jeweilige Mindeststreckgrenze in Megapascal (MPa).“ Die Zugfestigkeit der neuen Werkstoffe liegt bei bis zu 900 MPa.

„Während das Gros der heutigen hochfesten Stahlgüten durch Mehrphasenstähle gebildet wird“, führt sie aus, „setzen wir bei den HD-Güten auf ein Einphasen-Konzept.“ Die von dem nordrhein-westfälischen Unter-

nehmen entwickelten Werkstoffe verdanken ihre erstklassigen Umformeigenschaften einer perlitfreien, feinkörnigen Gefügestruktur. Die chemische Zusammensetzung zeichnet sich im Vergleich zu Standardgüten durch einen deutlich abgesenkten Kohlenstoffgehalt aus. Ihre hohe Festigkeit erhalten die neuen Werkstoffe nicht durch härtere Gefügephasen, sondern durch sehr fein verteilte Ausscheidungen im Nanometerbereich.

So sind die HD-Güten bei den Automobilherstellern und Zulieferern bereits im Einsatz. „Unsere Kunden setzen sie erfolgreich in der Herstellung von komplex geformten Feinschneid- und Umformteilen ein“, so Timm. Ein Beispiel ist der Sitzlehnenversteller. Hier demonstrieren vor allem die Zahnkranzteile mit filigranen Konturen, die mit Drehmomenten von rund 2.000 Newton-

metern belastet werden, was die Neuentwicklungen leisten. „Ein weiterer der vielen Vorteile ist die Gewichtsreduzierung.“ Angesichts der hohen Festigkeit der Werkstoffe lassen sich die Komponenten dünnwandiger auslegen. Außerdem braucht man im Vergleich zu C-Stählen keine festigkeitssteigernde Wärmebehandlung mehr.

„Wir liefern die Neuheiten selbstverständlich als Hohenlimburger Mittelband, das für höchste Qualität steht“, unterstreicht Timm. Mittelband ist Warmband in Breiten von bis zu 685 Millimetern und Dicken von 1,5 bis 16 Millimetern. Außerdem zeichnet es sich durch außergewöhnlich enge, kaltbandähnliche Dickentoleranzen und beste Oberflächenqualität aus.

Redaktion

www.hoesch-hohenlimburg.de

Neue Schalenbauweise spart Kosten und Gewicht

Vorteile für die Automobilindustrie

Im Projekt Optischale hat sich ein Team von ThyssenKrupp Steel Europe der Weiterentwicklung der Schalenbauweise im Automobilbau gewidmet. Erfolgreich: Die Ergebnisse liefern zahlreiche Vorteile für einen kosteneffizienten Leichtbau.

Leichter, besser, günstiger. „Unser Ziel war es“, erklärt Dr. Lothar Patberg, Projektleiter Optischale, „die Schalenbauweise zu optimieren.“ So wurden unterschiedliche Werkstoffe getestet und alle Produktionsschritte unter die Lupe genommen: Denn die etablierte Technologie – rund 98 Prozent aller Karosserien werden aus geformten Blechteilen, also Schalen, gefertigt – bietet dank neuer Entwicklungen ein hohes Potenzial in puncto Gewichts- und Kosteneinsparung. Dafür erforscht und produziert ThyssenKrupp Steel Europe neue Werkstoffe, die sehr fest und gleichzeitig leicht

umformbar sind. „Um dem Kunden den Entwicklungsprozess mit unseren Innovationen zu erleichtern“, führt Patberg aus, „haben wir unsere Simulationsmöglichkeiten erweitert und hinsichtlich ihrer Genauigkeit verbessert.“

Dabei hat sich sein Team nicht nur auf höchstfeste Stähle konzentriert. „Wir haben uns ebenfalls mit den Stahlverbundwerkstoffen auseinandergesetzt“, fährt Teilprojektleiter Erik Hilfrich fort, „und zum Beispiel die Tür einer Serienlimousine als Prototyp aus diesem neuen Werkstoff gebaut.“

Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Mit den speziellen Sandwichwerkstoffen können im Stahlleichtbau rund 20 Prozent Gewicht eingespart werden – ohne Einbußen bei Steifigkeit und Crash-Sicherheit.

Erhebliche Fortschritte erreichte das Team auch beim Beschnitt: „Das Stanzen von höchstfesten Stählen ist anspruchsvoll“, führt Teilprojektleiter Stefan Wischmann aus. „Deswegen haben wir Laserstrahlschneidtechnologien und deren Auswirkung auf die Produktionstechnik untersucht.“ Ergebnis: Zuschnitte für Pressteile und Stahlhalbzeuge können deutlich wirtschaftlicher hergestellt werden.

Die Resultate gehen nun in die Anwendung. „Unsere Arbeit ist Grundlage für eine optimale Kundenberatung und die Entwicklung von Werkstoffen, Verarbeitungsverfahren und Produkten“, resümiert Patberg erfreut.

Daria Szygalski

(Von links) Stefan Wischmann, Dr. Lothar Patberg, Projektleiter, und Erik Hilfrich, alle ThyssenKrupp Steel Europe, haben zusammen mit anderen Kollegen an insgesamt 13 Teilprojekten rund um die Schalenbauweise gearbeitet. Zum Beispiel haben sie die Tür einer Serienlimousine als Prototyp aus Stahlverbundwerkstoffen gebaut und somit enorm Gewicht gespart.





Blühende Stadt für Forscher, Vordenker und Talente Technische Universität Dresden

Die Technische Universität Dresden ist seit 2001 Kooperationshochschule der ThyssenKrupp AG. Sie verspricht gerade auch für ThyssenKrupp Steel Europe talentierten Nachwuchs, den das Unternehmen entsprechend fördert. Überdies bietet die Stadt ein einmalig dichtes Forschungsumfeld. Beides ermöglicht einen hohen Wissenstransfer zwischen Forschung, Lehre und Industrie.

Dresden ist historisch ein Schwergewicht – mit seiner 800 Jahre währenden Kulturgeschichte und dem weltberühmten Architekturensemble Semper-Oper, Frauenkirche, Residenzschloss, Brühlsche Terrasse und Zwinger. Weitere althergebrachte Attraktion: die Promenaden entlang der Elbe. Aber genauso bietet die Landeshauptstadt des Freistaates Sachsen zukunftsweisende naturwissenschaftliche und technische Institutionen. Insbesondere die Technische Universität Dresden, kurz TUD, sowie zwölf Fraunhofer-Einrichtungen, drei Leibniz- und

drei Max-Planck-Institute. 2011 kommt ein Helmholtz-Zentrum hinzu. „Blühende Landschaften im Osten“ – der legendäre Satz von Altkanzler Helmut Kohl gilt definitiv am Wissenschafts- und Technologiestandort Dresden.

Hier wird sich intensiv mit F&E-Disziplinen, die auch für ThyssenKrupp Steel Europe relevant sind, beschäftigt. Daher ist die TUD für den Konzern eine seiner sieben deutschen Kooperationshochschulen – mit Fokus auf den attraktiven Ingenieur-Nach-

wuchs und dessen Förderung. Hinzu kommt die geballte Ladung an außeruniversitären High Tech-Instituten. Eine derart hohe Zahl weist bundesweit nur die sächsische Metropole vor. „Das ist ein Alleinstellungsmerkmal unseres Standorts“, betont nicht ohne Stolz Professor Werner Hufenbach, Direktor des Instituts für Leichtbau und Kunststofftechnik (ILK) an der TUD. Hufenbach betreut seitens der TUD die Kooperationsaktivitäten mit ThyssenKrupp.

Zur hohen Kompetenz am Wissenschaftsstandort habe nach der Wende ein neuer Weg geführt, erklärt der ILK-Direktor: „In Dresden forschen und lehren die Leiter der außeruniversitären Institute zugleich an der TUD. Die Personalunion hat den Vorteil, dass sich auf natürlichem Weg eine intensive interdisziplinäre Zusammenarbeit entwickelt hat. Das Ganze geht unbürokratisch und effizient vonstatten.“ Dabei profitiert ThyssenKrupp Steel Europe verstärkt davon, dass einige Dresdner Fraunhofer-Institute sich explizit mit den für das Unternehmen maßgeblichen Feldern befassen. Nämlich Fertigungstechnik und Angewandte Materialforschung, Werkstoff- und Strahltechnik, Werkzeugmaschinen und Umformtechnik.

Was die Hochschulkooperation zwischen TUD und ThyssenKrupp angeht: Sie hat sich die Förderung des Ingenieur-Nachwuchses auf die Fahne geschrieben und wurde im Dezember 2001 besiegelt. Ein hohes Potenzial an talentierten Absolventen verspricht schon folgende Zahl: Von den rund 36.000 Studierenden an der TUD haben sich 46 Prozent den Ingenieurwissenschaften verschrieben und zwölf Prozent den Naturwissenschaften, insgesamt also rund 60 Prozent. Es gilt, die Studierenden für den Konzern zu interessieren und zu fördern. Das geschieht mit Aktivitäten an der Uni wie im Unternehmen – mit Forschungsforen, Kontaktbörsen, Bewerbertrainings, Planspielen und Werksbesichtigungen. Das Unternehmen ermöglicht überdies Praktika, Diplomarbeiten und Dissertationen. Nicht zuletzt lobt ThyssenKrupp Steel Europe jährlich einen „Award“ aus. Und macht sich damit speziell bei den oberen zehn Prozent der Studierenden in besonders relevanten Fächern bekannt.

Der Preis wird nämlich ausgeschrieben für ein herausragendes Vordiplom in Maschinenbau, Metallurgie, Werkstofftechnik, Wirtschaftswissenschaften und Wirtschaftsingenieurwesen und ist dotiert mit 250 Euro monatlicher Förderung. Zusätzlich bekommt der Gewinner eine Führungskraft des Konzerns als Mentor zur Seite gestellt – bis zum Ende der Regelstudienzeit. „Das alles eröffnet unserem akademischen Nachwuchs

sehr gute Gelegenheiten“, freut sich Hufenbach. „Er kann sich zum Beispiel während des Studiums mit der Praxis in einem Konzern und mit dessen Struktur vertraut machen. Zudem sehen unsere Absolventen reelle Chancen, nach dem Abschluss bei ThyssenKrupp einsteigen zu können. Darauf hinzuarbeiten und im Studium schon gefördert zu werden, das motiviert viele unserer Studierenden enorm.“

Wie zum Beispiel den 25-jährigen Sebastian Held, Student der Wirtschaftswissenschaften im 4. Semester. Vor dem Studium machte der gebürtige Paderborner eine Ausbildung in einem mittelständischen Holzunternehmen als Industriekaufmann. Er findet das von ThyssenKrupp Gebotene „eine tolle Sache. Denn das Unternehmen sorgt damit für echte Orientierungshilfen und Perspektiven.“ Der Student hat letzten Sommer im Controlling bei ThyssenKrupp Steel Europe in Duisburg ein Praktikum absolviert, gerade ein weiteres in der Logistik, ebenfalls in Duisburg, beendet und erzählt begeistert von der nächsten Möglichkeit,

die ihm ThyssenKrupp Steel Europe für die Weiterbildung eröffnet: Held wird im Sommersemester für ein zweimonatiges Auslandspraktikum im Joint Venture-Unternehmen Tagal ins nordostchinesische Dalian reisen.

Dieses Praktikum nahm seinen Ausgang bei einem Get-together, ebenfalls eine Kooperationsveranstaltung mit Vorstandsmitgliedern. Da habe ThyssenKrupp Electrical Steel Vorstand Dr. Peter Biele betont, wie wichtig es für Wirtschaftswissenschaftler sei, sich aus der Masse der vielen Fachkollegen abzuheben. „Dieser Appell war die Initialzündung für mich, nach China zu gehen. Der berufliche Umgang mit einer fremden Kultur und ein verbessertes Englisch sind für meine Entwicklung positiv und machen sich auch sehr gut in meiner Vita.“ Und so eifrig Held auch studiert – er weiß auch die kulturellen Vorzüge Dresdens zu genießen. Die Stadt hat's eben.

Ulrike Wirtz, freie Journalistin

www.tu-dresden.de

Vertreter aus Forschung und Industrie bauen an der Zukunft: (v.l.) Professor Werner Hufenbach, Direktor des Instituts für Leichtbau und Kunststofftechnik (ILK) an der TUD, ThyssenKrupp Award-Träger Karsten Tillmann und Denise Voßler sowie ThyssenKrupp Steel Europe Produktionsvorstand Dr. Ulrich Jaroni.



Exzellenter Service macht den Unterschied SBH Tiefbautechnik

SBH Tiefbautechnik mit Sitz im nordrhein-westfälischen Heinsberg ist erfolgreicher Spezialist für Stahlverbausysteme. In der immer noch angespannten Weltwirtschaftssituation setzt das Unternehmen auf einen neuen kaufmännischen Leiter sowie Bewährtes wie eine optimistische Grundhaltung – und den Partner ThyssenKrupp Steel Europe.

Wilfried Thelen (r.), der nach 19 Jahren aus der Geschäftsführung von SBH Tiefbautechnik ausgeschieden ist, hat in seiner Zeit die Problemlösungskompetenz der Technischen Kundenberatung von ThyssenKrupp Steel Europe schätzen gelernt. Der Übergang zu seinem Nachfolger Ulrich Klöppels (l.) und zu Lutz Hollenberg, der als Technischer Kundenberater das langjährige Kooperationsunternehmen ThyssenKrupp Steel Europe vertritt, ist reibungslos verlaufen.



Seit mehr als einem Jahr hat das Heinsberger Unternehmen eine neue Führungsperson – Ulrich Klöppels. Er ist Nachfolger von Wilfried Thelen, der die Firma als Geschäftsführer nach fast zwei Jahrzehnten Betriebszugehörigkeit verlassen hat. Auch wenn in der Wirtschaft immer noch ein zurückhaltender Ton dominiert, pflegt man in Nordrhein-Westfalen eine positive Einstellung. „Das Unternehmen ist sehr gut aufgestellt, verfügt über eine hoch motivierte Mannschaft und eine gelebte, familiäre Unternehmenskultur“, resümiert Klöppels den Übernahmestatus. Seit 1986 besteht das Unternehmen SBH Tiefbautechnik – SBH steht für Stahlblechhandel, den ursprünglichen Schwerpunkt des Unternehmens. Insgesamt 70 Mitarbeiter zählt es heute, 55 davon in der Produktion. Sie haben sich spezialisiert auf den Tiefbau, alles vom ultraleichten Verbau aus Aluminium bis hin zum Dreifachgleitschienenverbau für große Tiefen.

Nach einer intensiven Anfangszeit weiß Klöppels eine nachhaltige Strategie zu schätzen. „Die Wirtschaft hat sich mittlerweile etwas erholt, entspannt ist sie aber trotzdem noch nicht“, spricht der gelernte Kaufmann die Lage offen aus. „Auch für uns bedeutet die Situation weiterhin eine Herausforderung.“ Doch gerade in diesen Zeiten besinnt sich SBH Tiefbautechnik auf seine Stärken: „Wir liefern hochwertige Produkte zu einem vernünftigen Preis und in einem sehr schnellen Tempo.“ Man nehme eine beliebige Sonderkonstruktion aus dem Tiefbau als Beispiel: Eine Woche ungefähr dauert die Erstellung der Konstruktion, eine Woche die Materialbestellung und maximal eine Woche die Fertigung der Teile. „Keiner ist so schnell wie wir“, betont Klöppels. „Das ist nicht alles. Es gibt Aufträge, die wir quasi aus dem Stand heraus erledigen können.“ Das sind in der Regel zwei bis drei Tage. Die hohe Qualität ist jederzeit garantiert.

„All das können wir nur leisten, weil wir unter anderem über zuverlässige Lieferanten verfügen“, fügt er hinzu. Seit den Anfängen von SBH Tiefbautechnik ist ThyssenKrupp Steel Europe mit dabei und ist seit 1992 Alleinlieferant für Spundprofile. „Das soll

auch so bleiben“, versichert Klöppels. „Mit den Duisburgern haben wir einen hervorragenden Werkstoffproduzenten gefunden. Und aufgrund der räumlichen Nähe liefert ThyssenKrupp Steel Europe das Warmbreitband just in time. Genau dann und genau so viel wir benötigen. So sparen wir mitunter enorme Lagerkosten.“

Rund 7.000 Tonnen Warmband bekommen die Heinsberger pro Jahr. „Das Besondere an unserem Werkstoff ist die hohe Bruchdehnung“, weiß Lutz Hollenberg, Kundenberater bei ThyssenKrupp Steel Europe. „Auch bei engsten Biegeradien wird hierdurch eine prozesssichere Fertigung der Profile ermöglicht.“ Schließlich ist die Qualität des Werkstoffs für den Tiefbauspezialisten sehr wichtig. Das Spundwandprofil zum Beispiel, das in Baugruben eingesetzt wird, muss hohe Druckkräfte aufnehmen. DIN-Zertifikate garantieren hohe Qualität. Klöppels: „Das hat seinen Preis. Früher haben wir auch mal günstigeren Stahl gekauft. Der allerdings war nicht genormt und somit nicht hochwertig. Längerfristig zahlt sich die Ersparnis an dieser Stelle einfach nicht aus.“

Die Strategie hat sich bereits als erfolgreich erwiesen. SBH Tiefbautechnik schreibt in diesen Zeiten nicht nur schwarze Zahlen,

Mit rund 7.000 Tonnen Warmbreitband pro Jahr ist ThyssenKrupp Steel Europe seit 1992 Alleinlieferant für die Spundwandfertigung von SBH Tiefbautechnik. Im Heinsberger Unternehmen werden sie an einer modernen Profilanlage geformt und später bis zu 16 Metern Länge geschnitten.

sondern verkauft auch Produkte auf allen fünf Kontinenten. „Tatsächlich verfügen wir über sehr gute Kontakte, die über Jahre hinweg gewachsen sind“, weist Klöppels auf die Arbeitserfolge seiner Mitarbeiter hin. „So haben wir aktuell Spundwandprojekte für den Kanalbau in den Niederlanden, in den USA und in Australien.“ Dabei hofft Klöppels, dass die Konjunkturmaßnahmen der Regierungen in Europa und in den USA, die unter anderem auch Sanierungsarbeiten fördern, für weitere Aufträge sorgen. Und zwei Großprojekte für den Nahen Osten sind auch schon in Arbeit. Klöppel zeigt sich stark: „Auch wenn sich immer noch vieles in der Weltwirtschaft verändert, unser Service ist weiterhin gefragt.“

Daria Szygalski

www.sbh-tiefbautechnik.com



Agenda

TUBE 2010

12. bis 16. April 2010, Düsseldorf

Als internationaler Branchentreffpunkt avanciert Düsseldorf alle zwei Jahre zum Zentrum für Spezialisten aus der Draht-, Kabel- und Rohrindustrie. Auf der TUBE 2010 präsentieren sich rund 1.130 Aussteller. Für Interessierte gibt es die gesamte Bandbreite zu sehen: von Rohmaterialien über Maschinen zur Herstellung von Rohren bis hin zur Prüftechnik und zu anderen Spezialgebieten. ThyssenKrupp Steel Europe und ThyssenKrupp Tailored Blanks sind auf einem Gemeinschaftsstand mit ThyssenKrupp Materials International und anderen Konzernunternehmen vertreten (Halle 3, Stand 3C28).

bauma 2010

19. bis 25. April 2010, München

Die bauma in München gilt bei den Besuchern als Top-Ereignis der Baumaschinen- und Bergbaumaschinen-Branche und ist die weltgrößte Messe in diesem Sektor. Alle Messehallen und das erweiterte Außengelände sind wie in den vergangenen Jahren wieder voll belegt. Besucher können sich auf gut 555.000 Quadratmeter Ausstellungsfläche mit mehr als 3.000 Ausstellern aus 49 Ländern informieren. Die Themen: rund um die Baustelle, Bergbau, Rohstoffgewinnung und -verarbeitung, Baustoffherstellung, Zulieferer sowie Dienstleistungen. ThyssenKrupp Steel Europe ist mit der Geschäftseinheit Grobblech vertreten und präsentiert seine Sonderstähle, zu denen die hochverschleißfesten Güten gehören (Halle 6, Stand 429).

Hannover Messe

19. bis 23. April 2010, Hannover

Gerade vor dem Hintergrund rasant gestiegener Rohstoff- und Energiepreise gewinnen intelligente Leichtbausysteme in nahezu allen Industriebranchen

an Bedeutung. Der Einsatz von Leichtbaumaterialien und die damit verbundenen Leichtbautechnologien reduzieren den Energie- und Materialbedarf und verbessern die Effizienz und Wirtschaftlichkeit einzelner Systeme. Die Hannover Messe bündelt in diesem Jahr den Themenschwerpunkt in Halle 6. Präsentiert werden Produkte und Systeme aus Leichtbaumaterialien, Leichtbautechnologien sowie branchenspezifische Leichtbaulösungen. ThyssenKrupp Steel Europe präsentiert sich auf einem Gemeinschaftsstand zusammen mit dem Stahl-Informations-Zentrum.

Internationaler Betontag 2010

22. bis 23. April 2010, Wien, Österreich

Der alle zwei Jahre durchgeführte Bautechnik-Kongress mit Fachausstellung ist eine Kommunikationsplattform von Entscheidungsträgern aus Bauwirtschaft, Politik und Wissenschaft. Der Betontag richtet sich an Vertreter aus den Bereichen Projektentwicklung und Planung sowie öffentliche und private Auftraggeber und Bauunternehmungen. Hoesch Bausysteme präsentiert sein Produkt-/Leistungsportfolio mit dem Schwerpunkt Hoesch Additiv Decke® (Stand 19).

Seafood

27. bis 29. April 2010, Brüssel, Belgien

Die Seafood ist die weltgrößte Messe in diesem Bereich mit Besuchern aus über 140 Ländern und rund 1.600 Ausstellern. Der Branchentreff findet an drei Tagen in Brüssel statt und präsentiert verschiedene Themen rund um Seafood-Produkte: Frische, Konserven, Lagerung, Weiterverarbeitung, Transporteinrichtung und Services. Mit dabei sind Isocab und seine Produkte aus dem Kühl-/Tiefkühlhausbau (Stand 4-6143).

Coilwinding 2010

22. bis 24. Juni 2010, Berlin

Die CWIEME (International Coil Winding, Insulation and Electrical Manufacturing Exhibition and Confe-

rence) ist die größte Messe für Wickelverfahren, Anlagen für elektrische Fertigungsverfahren sowie Materialien für die elektrische Isolierung. Rund 580 Unternehmen aus 40 Ländern präsentieren die neuesten Maschinen, Produkte, Serviceleistungen und Anlagen. Ausgestellt werden beispielsweise Isoliermaterialien, Kupferlackdraht, Windungsmaschinen und elektrischer Baustahl. ThyssenKrupp Electrical Steel präsentiert zusammen mit ThyssenKrupp Magnettechnik seine Produkte rund um das korn- und nichtkornorientierte Elektroband (Halle 2.2, Stand 3323).

Alihankinta 2010

21. bis 23. September 2010, Tampere, Finnland

Die internationale Messe versammelt auf rund 13.500 Quadratmetern im Messe- und Sportzentrum Tampere die Spitze der Zulieferindustrie. Die größte Industrie-Fachmesse Finnlands bietet Messteilnehmern Gelegenheit, effektiv Netzwerke mit neuen und alten Geschäftspartnern auf- und auszubauen. Denn wachsende Internationalisierung und Vernetzung von Industriebetrieben führen immer öfter zum Outsourcing von Geschäften. ThyssenKrupp Steel Europe präsentiert sich mit der Geschäftseinheit Grobblech am Messestand der Firma Flinkenberg.

EuroBLECH 2010

26. bis 30. Oktober 2010, Hannover

ThyssenKrupp Steel Europe präsentiert sich mit anderen Konzernunternehmen auf der EuroBLECH in Hannover. Die Leitmesse für die Blechbearbeitung ist mit rund 1.500 Ausstellern aus 38 Ländern die weltgrößte Messe ihrer Art. Heute steht die Blechbearbeitungsbranche mehr denn je vor komplexen Herausforderungen. Bei Unternehmen, die in die Zukunft investieren, stehen Produktionsoptimierung, Energieeffizienz, Innovationskraft und der Ausbau von Forschung und Entwicklung im Mittelpunkt. Die EuroBLECH als internationale Technologieleitmesse wird in der Branche als Marktplatz für weltweite Geschäfte und Plattform für Ideen und Know-how geschätzt.

Kontakt: **Achim Stolle**, Strategisches Marketing, Tel. 0203 52-41005, E-Mail: achim.stolle@thyssenkrupp.com

Echo

ThyssenKrupp sucht mit Hochdruck nach dem leichteren Stahl

Eine große, fensterlose Halle. Auf dem Boden silberfarbene Metallstangen [...] Die Anordnung eines der fortschrittlichsten Projekte von ThyssenKrupp. Der Industriekonzern entwickelt und zeigt in der Halle auf dem Duisburger Werksgelände, wie der Stahl der Zukunft aussehen soll. [...] Nach Angaben von ThyssenKrupp hat schon der erste Autohersteller Interesse bekundet am Leichtbaustahl „InCar“. [...] Das Potenzial der Stahlkonzerne ist nach der Einschätzung der Branchenexperten nicht ausgeschöpft.

Handelsblatt, 4. März 2010

ThyssenKrupp entwickelt 33 Innovationen für Automobilhersteller

Nachdem er in sehr kurzer Zeit eine neue, effizientere Unternehmensstruktur eingeführt hat, startet der ThyssenKrupp Konzern in das Geschäftsjahr mit einer Technologie-Offensive: Für das konzernübergreifende Forschungsprojekt InCar® haben die Ingenieure von ThyssenKrupp aus den Business Areas Steel Europe und Components Technology 33 Innovationen für den Automobilbau entwickelt. Kein anderer Zulieferer der Automobilindustrie hat jemals ein so umfangreiches Paket an unabhängig entwickelten Innovationen auf den Markt gebracht.

American Society of Metals online, 6. November 2009

ThyssenKrupp: Konzernweites Projekt InCar® gibt Einblick in die automobilen Zukunft

Der ThyssenKrupp-Konzern beginnt das neue Geschäftsjahr mit einer Technologie-Offensive. [...] Im Visier steht dabei die konstruktive und fertigungstechnische Optimierung von Fahrwerk, Karosserie und Antrieb: hinsichtlich Ressourcenschonung, Kosteneinsparung und Funktionalität. So wurde viel Wert darauf gelegt, dass die Innovationen mit deutlich verringertem Aufwand in die Serienfertigung übernommen werden können.

MM MaschinenMarkt – das Industrieportal
10. November 2009