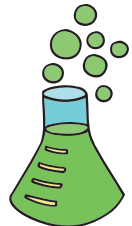


Ein Platz in der Nische

Dithmarscher fanden
vor dem ersten
Amerikaner schon Öl

Das Herz der
Industrie



Von Stefan Carl

Hemmingstedt – Ende August 1859 entdeckte der US-amerikanische Bohrspezialist Edwin L. Drake die erste amerikanische Ölquelle und löste damit den Ölausch aus. Von der Weltöffentlichkeit weit weniger beachtet war dagegen der erste Ölfund in Deutschland 1856 – in Dithmarschen. Ein Bauer und ein Geologe stießen bei der Suche nach Wasser darauf. Seit knapp 80 Jahren steht deshalb in Hemmingstedt eine Raffinerie, in der Rohöl veredelt wird. Die Förderversuche an Land blieben mehr oder weniger erfolglos. Heute bezieht die Raffinerie das Rohöl unter anderem von der Mittelplate, Deutschlands einziger Ölförderplattform, die das schwarze Gold vor Friedrichskoog aus dem Grund der Nordsee holt. Seit der Gründung des Chemcoastparks (CCP) in Brunsbüttel ist sie ein wesentlicher Baustein, wenn nicht gar Voraussetzung des Industriegebiets.

Die Anfänge

Nachdem der Landwirt und der Geologe auf die ersten ölhaltigen Sande gestoßen waren, begann Ludwig Meyn mit gezielten Bohrungen. Er stieß tatsächlich nach kurzer Zeit in gut 21 Metern Tiefe auf Öl. Doch handelte es sich dabei um nicht flüssiges und deshalb seinerzeit kaum förderbares Öl. Erst Jahrzehnte später, als in den USA schon längst Abermillionen Dollar mit dem Ölexport verdient wurden, stießen die Deutschen in Hemmingstedt auf flüssiges Öl. Das war 1935. Einige Jahre später, 1940, wurde dann unter der Regie Hitler-Deutschlands die Raffinerie aus dem Boden gestampft. Das „Dritte Reich“ befand sich da schon seit einem Jahr in dem von ihm entfesselten Zweiten Weltkrieg und nutzte jede sich bietende Gelegenheit, um wirtschaftlich autark zu wer-

den. Eine eigene Raffinerie war dabei mehr als hilfreich.

Jürgen Wollschläger, Geschäftsführer der Raffinerie, hierzu: „So gesehen waren wir schon lange vor dem Chemcoastpark da.“ Mit dem Bau der Häfen in Brunsbüttel begann die bis heute lebhafte Liaison mit dort angesiedelten Betrieben. „Die chemische Industrie mit ihren Anforderungen passt gut zu uns“, so Wollschläger. Sichtbares Zeichen dieser Verbindung ist die silberne Rohrleitung, die von Hemmingstedt nach Brunsbüttel verläuft – meist parallel zum Bahnstrang nach Hamburg. „Tatsächlich führen drei Pipelines mit je drei Leitungen nach Brunsbüttel, zwei davon sind allerdings unterirdisch.“

Die Produkte

Der Brunsbütteler CCP ist die Drehscheibe der in der Raffinerie hergestell-

ten Produkte. „Im Wesentlichen über den Ölhafen führen wir 59 Prozent unserer Produkte aus“, sagt Wollschläger. In den verschiedenen Destilliertürmen entstehen aus dem Rohöl leichte bis schwere Stoffe. „Oben in den Türmen destillieren wir die leichten Stoffe, nach unten hin werden sie immer schwerer.“ Einige Produkte, von oben nach unten benannt, sind Flüssiggase wie Butan und Propan, Benzin für die Tankstellen, Mitteldestillate wie Heizöl, Diesel und Jet für den Flughafen und am Ende Rückstände wie Asphalt und Bitumen.

„Von den Mengenströmen her sind 10 bis 15 Prozent unserer Produkte für die chemische Industrie. Der Rest ist klassische Mineralölproduktion.“ 80 Prozent und damit der Löwenanteil der Raffinerie-Produkte werden laut Wollschläger in Deutschland verkauft, und dort zum Großteil in Schleswig-Holstein und Hamburg. Lediglich 20 Prozent würden exportiert. Dabei gehe es vor allem um zwei Ziele: die englische Ostküste sowie den holländischen Markt in Rotterdam und Amsterdam. „Einen Bestandteil, wir nennen es Vorprodukt, eines bestimmten Schmierstoffes exportieren wir nach Kanada und nach Südkorea. Das ist insofern erstaunlich, als dass zwischen Hemmingstedt und Südkorea zahlreiche größere und modernere Raffinerien gibt. Aber wir sind in der Lage, die gewünschte Menge in der geforderten Qualität zu

liefern.“ Für Großkonzerne wäre die Menge uninteressant. „Wir aber schauen uns Nischenmärkte an. So sind wir mit den Südkoreanern in Kontakt gekommen.“

Die Eigenständigkeit

Die Raffinerie hat schon mehrfach den Besitzer gewechselt. Seit mittlerweile acht Jahren gehört sie dem US-amerikanischen Investor Gary A. Klesch. Zuvor gehörte die Raffinerie bald ebenso lange zum Shell-Konzern. „Bei Shell war alles vor Ort, was für den Betrieb einer Raffinerie erforderlich war. Heute ist zudem alles vor Ort, was es zum Steuern benötigt: Vertrieb, Finanzabteilung, Produktionsplanung“, nennt Wollschläger einen wesentlichen Unterschied. Wollschläger ist seit fünfeinhalb Jahren in Hemmingstedt. „Unter eigener Flagge sind wir erheblich erfolgreicher als in einem Großkonzern, der Entscheidungen trifft, die für den Konzern insgesamt gut sein mögen, aber einzelnen Standorten schaden können.“

Gleichwohl gibt es auch unter Kleschs Führung eine gewisse Arbeitsteilung. Vor Ort kümmern sich Wollschlägers Leute um Verarbeitung und Vertrieb, während auf der internationalen Ebene der erforderliche Rohölzukauf und das sogenannte Handelsgeschäft organisiert und verrichtet werden. „Der Rohölpreis ist sehr volatil. Wir wollen aber Preissicherheit, die wir über entsprechende Versicherungen erlangen. Dies wird von der Klesch-Gruppe in London und Genf übernommen.“

Die Mitarbeiter

In der Raffinerie stehen 560 Mitarbeiter in Lohn und Brot, 30 davon sind Auszubildende.

„Für besondere Aufgaben beispielsweise der Instandhaltung sind im Schnitt zusätzlich 250 Leute sogenannter Partnerfirmen auf dem Gelände“, sagt Wollschläger. Rechnet man indirekt von der Raffinerie profitierende Bereiche wie den örtlichen Bäcker hinzu, seien es 2500 Menschen, die direkt oder indirekt von der Raffinerie profitieren.

Bezüglich des Nachwuchses sei es im kaufmännischen und im technischen Be-

Eine Lehre in der Raffinerie

Folgende Berufe werden in der Raffinerie Heide ausgebildet:

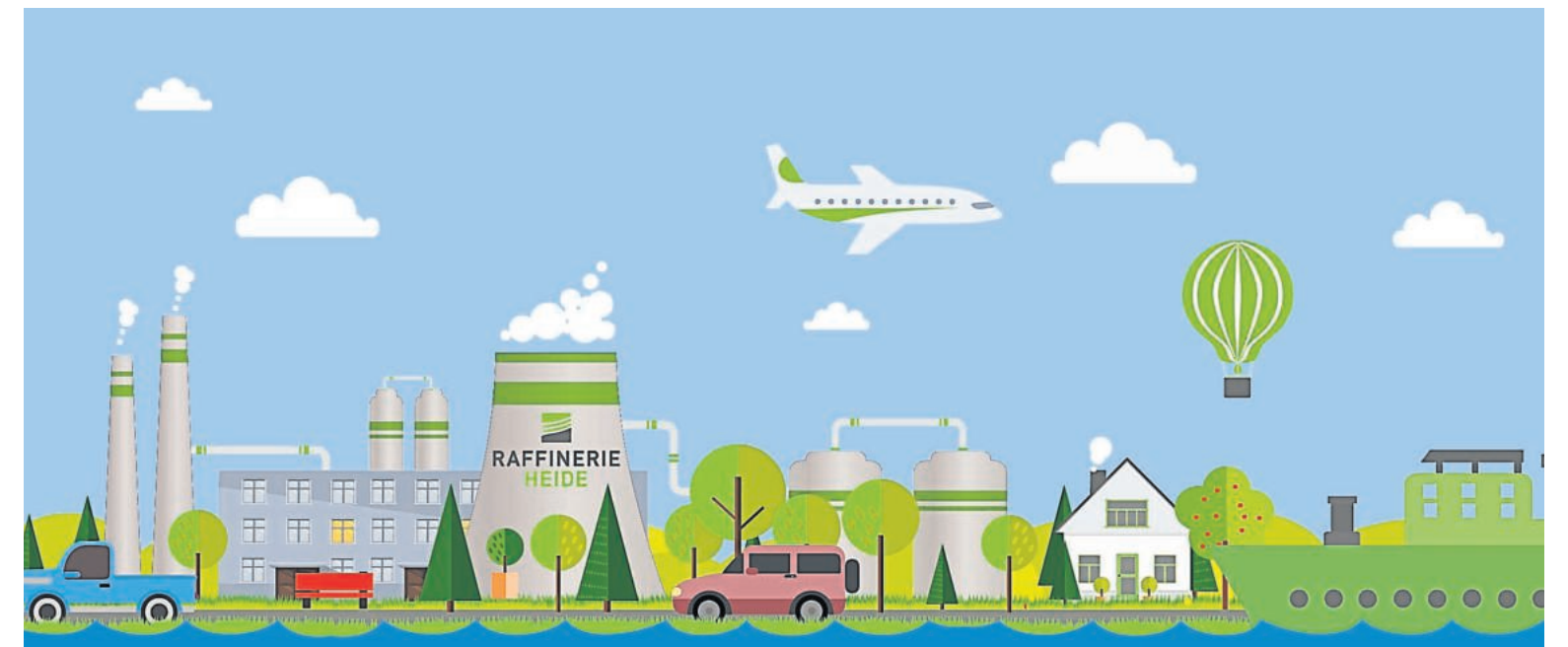
Chemikanten

Elektroniker

für Automatisierungstechnik

Industriekaufleute

Jährlich beginnen bis zu 14 Auszubildende ihre Lehre.



reich einfacher, junge Leute zu finden. Im akademischen Bereich, dazu zählen Ingenieure, sei es schwieriger. „Da ist für viele Hamburg einfach attraktiver.“ Künftig würde die Raffinerie noch mehr Ausbildungsplätze als bisher zur Verfügung stellen, da der Bedarf angesichts der demografischen Entwicklung des Mitarbeitergefüges wachse. Bedauerlich sei es ein Stück weit, dass es in der Fachhochschule angesichts von CCP und Raffinerie an der entsprechenden technischen Ausbildung fehle. „Wir wollen die Talente doch gern in Dithmarschen behalten, sie vor Ort ausbilden und ihnen gleich hier einen Job anbieten.“

Sicher sei der Wechsel von Shell zur Klesch-Group für einige nicht leicht gewesen. „Andere wiederum sind genau deshalb zu uns gekommen. Wir sind agiler und schneller geworden und haben die für unsere Strukturen passende Mannschaft.“

Sicherheit

Die Raffinerie unterhält eine professionelle, also hauptberufliche Werkfeuerwehr. In den vergangenen fünf Jahren sei deren kompletter Fuhrpark erneuert worden. Zudem werden laut Wollschläger viele in der Produktion beschäftigte Mitarbeiter besonders geschult. Außerdem müssen alle Werkangehörigen alle zwei Jahre antreten und im Rahmen einer Übung den Umgang mit Feuerlöschern üben, damit im Fall des Falles die Handgriffe sitzen.

Ziel aller Überlegungen sei es, das Sicherheitskonzept in den Köpfen der gesamten Mannschaft zu verankern. Das führe hin bis zu Aufklebern an Geländern, auf denen steht: Fass mich an. „Außerdem gelten für uns dieselben Sicherheitsstandards wie in allen Werken, die unter die Störfallverordnung fallen. Und diese Standards sind in Deutschland sehr hoch.“

Die Energie

Die Raffinerie verfügt über ein eigenes Kraftwerk. Jeder kennt dessen Markenzeichen, den hohen Schornstein. Die Raffinerie benötigt eine Kapazität von 40 Megawatt Strom und 300 Megawatt Dampf. Beides wird fast komplett in Eigenregie hergestellt. „Unser Energiebedarf ist groß, im Wesentlichen benötigen wir Dampf, zum Beispiel um Leitungen zu heizen, damit die darin befindlichen Produkte wie Bitumen, nicht erkalten.“

Angesichts des vor Ort produzierten Überschusses an Windstrom und der damit einhergehenden volkswirtschaft-

Exkurs durch die Geschichte

Obwohl die Raffinerie Heide in ihrer heutigen Form erst seit 2010 besteht, schaut der Standort auf eine Geschichte zurück, die vor mehr als 150 Jahren mit dem Fund ölhaltiger Sande in Hemmingstedt begann.

Im Jahr 1880 wurde die Ölruibengesellschaft zum bergmännischen Abbau der Heider Ölkreide gegründet und 1919 von der DEA übernommen. Unter dem Namen Holsteinische Erdölwerke wurde der Betrieb fortan weitergeführt.

Das Jahr 1940 gilt als Geburtsstunde des Raffineriestandortes Hemmingstedt, nachdem einige Jahre vorher bei einer Bohrung flüssiges Öl gefunden wurde. Die Nachfrage der Marine nach Treibstoffen gab den Anstoß zum Bau der ersten kontinuierlich arbeitenden Rohöldestillation. Es wurden zwei Rohöl-

destillationsanlagen mit einer Kapazität von 100 000 Tonnen jährlich gebaut. Der Bergbaubetrieb mit dem Ölkreideabbau wurde stillgelegt und der Standort wurde zu einem reinen Raffineriebetrieb aufgebaut.

1953 wurde die erste Rohölpipeline zwischen Brunsbüttel und Hemmingstedt gebaut. Eine komplette Modernisierung der Anlagen erfolgte 1998. Ein neu erbaute Hydrocracker erlaubte eine bis dahin nicht gekannte Produktausbeute.

Der Betrieb der Raffinerie lief bereits unter den Flaggen von Texaco, RWE-DEA, DEA Mineralöl im Joint Venture mit Shell Deutschland Oil und zuletzt unter der von Shell Deutschland Oil.

Seit 2010 gehört die Raffinerie Heide GmbH als eigenständiges Mitglied zur Klesch-Gruppe.

lichen Schäden sowie der politisch verordneten Energiewende stehe die Raffinerie im engen Austausch mit der Entwicklungsagentur Heide. „Das Umspannwerk in Lieth befindet sich in Sichtweite der Raffinerie Heide, der theoretische großtechnische Zugang zu Strom ist also unweit unseres Geländes. Den wollen wir in Wasserstoff umwandeln, den wir bislang zum Teil zukaufen.“ Die erforderliche Technik sei vorhanden, stecke aber noch in den Kinderschuhen. „Aber man muss den ersten Schritt irgendwann einmal machen. Das war in den 90er-Jahren bei der Windenergie so, heute steht die Wasserstoffherstellung in den Startlöchern.“

Perpektivisch will Wollschläger diesen vor Ort selbst herstellen und über die vorhandene Pipeline auch dem CCP in Brunsbüttel zur Verfügung stellen.

„Klar geht es uns am Ende auch um den Preis, den wir für Strom zu zahlen haben. Aber es ist auch ökologisch sinnvoller, den vor Ort hergestellten Windstrom zu nutzen, anstatt die Mühlen aus dem Wind zu drehen.“ Wollschläger sieht die Chance, einen neuen Wirtschaftszweig aufzubauen. „Das lässt sich groß denken, das heißt mit Forschung und Produktion vor Ort. Das ist ein di-

ckes Brett und ein Thema nicht nur für uns, sondern für die gesamte Region.“

Investitionen

Durchschnittlich investiert die Klesch-Gruppe jährlich 20 Millionen Euro in die Raffinerie. In intensiven Stillstandsjahren, wenn die Anlagen überholt werden, seien es bis zu 50 Millionen Euro.

Vor- und Nachteile im CCP

Von Vor- und Nachteilen des Industriegebiets will Jürgen Wollschläger nicht reden. „Ich nenne es lieber einen Wunsch. Meiner ist es, dass sich doch noch mehr chemische Industrie in Brunsbüttel ansiedelt.“ Ansonsten hält er es mit den Werkleitern in Brunsbüttel, die über die zu geringen Kapazitäten von Straße und Schiene klagen. „Ein Problem, das leider nur uns allein betrifft, ist die Eisenbahnhochbrücke in Hochdonn.“ Weil ihre Traglast eingeschränkt sei, könne die Raffinerie keine Vollzüge mehr über sie fahren lassen. „Der Lokführer fährt also mit der Hälfte des Zuges bis nach Itzehoe, dann koppelt er die Lok ab und holt die zweite Hälfte.“ Das sei teuer. „Da wir aber die Einzigsten mit diesem Problem sind, rechne ich nicht mit einer Lösung.“

Luftbild der Raffinerie Hemmingstedt.



Eine Raffinerie-Mitarbeiterin zieht eine Probe.



Historisches Bild des Standortes Hemmingstedt. Dieses zeigt im Frühjahr 1949 das Pumpengebäude der damaligen Top1-Anlage mit zwei Destillationskolonnen sowie zwei Röhrenöfen mit Schornsteinen.



Fotos: Raffinerie Heide