

Gute Ernte

Die Ursprünge des norwegischen Konzerns Yara liegen in der Bekämpfung einer Hungersnot in Europa

Teil 5 unserer Serie zum Chemcoastpark

Vor etwas mehr als 40 Jahren ist in Brunsbüttel der Grundstein für ein Industriegebiet auf beiden Seiten der Elbe gelegt worden. Heute ist es das größte zusammenhängende Industriegebiet des Landes. Wir stellen in loser Reihenfolge vor, welche Unternehmen dort ihren Geschäften nachgehen.

Von Stefan Carl

Brunsbüttel – Unter dem Eindruck einer Hungersnot in Europa ist das Unternehmen Yara gegründet worden, damals noch unter einem anderen Namen, aber schon mit dem markanten Wikingerboot im Logo. Es ging den Gründern um die Frage, wie sich mehr Ertrag aus den Böden holen ließe, um weitere Hungersnöte zu verhindern – die Geburtsstunde der Düngemittelproduktion.

Die Anfänge

Gegründet wurde das heutige Unternehmen Yara vor 115 Jahren. Der Norweger Sam Eyde war auf der Suche nach einer Möglichkeit, mithilfe von Elektrizität Stickstoff aus der Luft zu gewinnen. Stickstoff lässt Pflanzen gut gedeihen. Der Visionär traf auf den Wissenschaftler Kristian Birkeland, der liefern konnte, wonach Eyde suchte. Komplettiert wurde das Gründertrio von Marcus Wallenberg, der das nötige Kapital aufbrachte, um das Unternehmen aus der Taufe zu heben. Zum Gründermythos des Hauses,

einst als Hydro gestartet, gehört die Vision, die Ernährung einer ständig wachsenden Weltbevölkerung sicherzustellen. „Auch heute ist es unser Ziel, mit weniger Wasser und weniger Dünger mehr aus der Erde herauszuholen“, sagt Julia Lindland, seit bald vier Jahren Geschäftsführerin des Yara Werks in Brunsbüttel, das seit etwas mehr als 40 Jahren besteht.

Die Produkte

„Yara Brunsbüttel ist ein auf die Industrie ausgerichteter Standort“, sagt Lindland. Hergestellt würden vorwiegend Ammoniak, Harnstoff und Harnstofflösungen, auch bekannt als Adblue. Aus diesen Komponenten lässt sich vieles machen, zum Beispiel Stickoxid reduzieren; sie finden sich ebenso im Leim von Spanplatten. Harnstoff wird zudem in der Pharmazie verwendet: bei der Insulin-Herstellung oder als Urea für Handsalben, wie sie nahezu in jedem Badezimmer zu finden sein dürften.

Produktionsmäßig habe das Werk 2017 ein „absolutes Rekordjahr“ hingelegt, freut sich die Geschäftsführerin. 775 000 Tonnen

Rund
15 000
Mitarbeiter

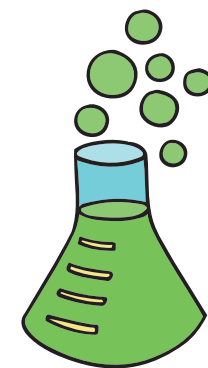
Yara
in
Zahlen

Verkauf in
160
Länder

Einnahmen von
NOK 95,2
Billionen
(USD 11.4 Billionen)

In 2016

Das Herz der Industrie



Ammoniak und mehr als 700 000 Tonnen Harnstoff wurden hergestellt – die weltgrößten Anlagen ihrer Art bringen es auf 2300 Tonnen Ammoniak und 2100 Tonnen Harnstoff pro Tag. Das ist doppelt so viel, wie die erste Anlage vor 40 Jahren hergab.

In den anderen Werken, die weltweit angesiedelt sind, liegt der Produktionsfokus laut Lindland auf der Herstellung von Dünger und Pflanzennährstoffen – abstimbar auf Nutzungsart und Nutzungsort, sei es für Mais in Europa oder Kaffee in Afrika. Im vergangenen Jahr hat der Yara-Konzern 36,3 Millionen Tonnen Produkte und Lösungen verkauft – aus Brunsbüttel stammten 1,3 Millionen Tonnen.

„Yara als Konzern will aber nicht nur einfache Düngemittel verkaufen, sondern bietet auch besondere Kompetenzen an, zum Beispiel speziellen Dünger für Soja, Mais und Kaffee, und unterstützt die Kunden vor Ort beim richtigen Einsatz der Düngemittel. Auf Letzteres wurde in den vergangenen drei Jahren ein besonderer Fokus gelegt.“

Brandneu und erst vor wenigen Wochen eingeweiht worden ist die weltgrößte Adblue-Anlage. Der Standort Brunsbüttel wurde um den neuen Lagertank mit einer Kapazität von 17 500 Kubikmetern, einer Tiefseeschiffsbeladungseinheit und eine vollautomatische Lkw-Ladestation erweitert.

„Der Diesel wäre bei richtiger Nutzung von Adblue besser als der Benzin“, sagt Lindland angesichts der Debatte um den Diesel und mögliche Fahrverbote. „Wenn man einen einfachen Vergleich machen möchte, dann ist Adblue so einfach nachfüllbar wie Scheibenwaschwasser“, wundert sich Lindland über die Richtung, die in der Dieselfrage eingeschlagen wurde. „Mit unseren Produkten helfen wir, Stickoxide von Lkw, Kraftwerken, der Zementindustrie und auch von Pkw zu reduzieren. Das ist Bestandteil unserer Firmenphilosophie. Klar wollen wir auch mehr Geld verdienen, aber das muss in die richtige Richtung gehen und gleichzeitig den Planeten schützen“, sagt Lindland. Nicht ohne Stolz verweist sie auf die Fortune-Liste der Unternehmen, die die Welt verändern. 2017 steht Yara dort auf dem zehnten Platz.

Lokal, regional, global
Während das Unternehmen Hydro schon vor mehr als 100 Jahren in Norwegen gegründet wurde,

kam das Werk in Brunsbüttel erst 1985 zur Firmenfamilie der Norsk Hydro hinzu. Zu dem Zeitpunkt wurden in Brunsbüttel jedoch schon einige Jahre lang Ammoniak und Harnstoff produziert, zunächst unter der Regie der Veba Chemie. Die entschloss sich 1975 dazu, anstelle einer Raffinerie eine sogenannte NH₃-Anlage zu errichten, damals unter dem Namen Veba Chemie AG, Werk Brunsbüttel. Am 10. Juni 1976 wurde der Grundstein gelegt.

Im September 1978 wurde die Produktion aufgenommen. Einige Monate später, im Januar 1979, wurde die gesamte Anlage von einer Veba-Tochter übernommen und hieß fortan Chemische Werke Hüls. Fünf Jahre später wurde das Werk umbenannt in AMH Chemie Oil und war damit eine neu gegründete Tochterfirma der Veba Oil.

Im August 1985 schlugen dann die Norweger zur Norsk Hydro übernahm die Düngemittelparte von Veba.

Drei Jahre später wurde das Werk in Ruhr-Stickstoff-AG umbenannt, was nur von kurzer Dauer war. Schon im Juli 1989 hieß das Werk Norsk Hydro Ruhr, bevor es im Juli 1990 in Norsk Hydro Agrar umbenannt wurde – seinerzeit zog das Wikingerboot als Logo im Werk an der Elbe ein. Außerdem siedelte die Hauptverwaltung um. Statt wie

bisher in Bochum verteilte sie sich auf die Standorte Brunsbüttel und Dülmen. Dem folgte 1992 eine neuerliche Umbenennung, diesmal in Hydro Agri-Brunsbüttel GmbH. 2004 schließlich spaltete sich Yara als eigenständiges Unternehmen von Norsk Hydro ab. Seitdem steht unter dem Wikingerboot auch der neue Name: Yara – das ist Altnorwegisch und bedeutet so viel wie „gute Ernte“.

Die Mitarbeiter

In Brunsbüttel sind 237 Mitarbeiter in verschiedenen Berufen beschäftigt. In der Zahl sind die derzeit 23 Auszubildenden enthalten, die in bis zu neun verschiedenen Lehrberufen ausgebildet werden. Ferner sind zwischen 100 und 150 Mitarbeiter von sogenannten Kontraktoren auf dem Firmengelände im Einsatz. „Wir haben hier eine sehr motivierte Mannschaft. Als wir vor sechs Jahren vom Öl auf Gasbetrieb umgestellt haben, haben unsere eigenen Mitarbeiter die Entwicklung vorangetrieben, und auch in den Bereichen Planung und Umsetzung ist

sehr viel aus der Werkbelegschaft heraus entstanden und umgesetzt worden. Es gibt hier viele Treiber, die uns voranbringen und uns kontinuierlich verbessern“, sagt Lindland. Die Geschäftsführerin freut sich, dass sie in ihrem Werk über eine altersmäßig gut ausbalancierte Mannschaft verfügt. Die Suche nach Fachkräften ist für Lindland gleichwohl eine Herausforderung. „Wenn es um spezielle Fähigkeiten wie zum Beispiel in der Elektrotechnik geht. Bei Chemikanten, Laboranten und Schlossern sind wir gut ausgestattet, zudem helfen wir uns gegenseitig in unserem Yara-Netzwerk“.

Sicherheit

„Sicherheit steht für uns an oberster Stelle, unser Ziel und unsere Überzeugung ist es, dass sich alles an Unfällen vermeiden lässt“, sagt Lindland. Dafür Sorge das Programm „Safe by Choice“, in dem sogenannte goldene Regeln vorgegeben werden. Lindland nennt sie, die lebensrettenden Regeln. Sie wolle, dass alle jeden Tag gesund nach Hause kommen. Dass das Programm funktioniert, zeigen die seit Jahren rückläufigen Zahlen der meldepflichtigen Unfälle.

Eine eigene Werkfeuerwehr stellt Yara nicht mehr auf. „Da haben wir uns mit Covestro für viele Jahre zusammengetan. Dort wird die Industrieparkfeuerwehr unterhalten, und die betreut auch unser Werk.“

Energie

Vor sechs Jahren ist Yara vom Öl auf den Gasbetrieb umgestiegen. Das hat den Gasverbrauch zusätzlich erhöht, aber auch die Energieeffizienz verbessert und die Emissionen verringert. „Wir sind seinerzeit aus Konkurrenzgründen auf Gas umgestiegen, weil das im Vergleich zum Öl günstiger war“, begründet Julia Lindland den Schritt, der mit erheblichen Umbauarbeiten bei parallel gefahrener Produktion verbunden war – eine Herausforderung für Mensch und Maschinen. Yara Brunsbüttel verbraucht jährlich 0,7 Milliarden Kubikmeter Erdgas. „Das entspricht einem Prozent des Gesamt-

Das wird hergestellt

- Ammoniak für technische Verwendungen, als Mineraldünger und als Zuführung in der Harnstoffproduktion
- Harnstoff für Futterharnstoff, Klebstoff, Mineraldünger, Adblue als Zusatz für Dieselmotoren zur Stickoxid-Entfernung sowie für pharmazeutische Produkte wie Badezusätze und Cremes
- CO₂ als Zusatz in der Harnstoffproduktion
- Nebenprodukte wie Argon, Nitrogen, Sulphur, Vanadium und Xenon/Krypton.

gasverbrauchs in Deutschland. Wir gehören damit zu den Top Fünf der Industriebetriebe, die Erdgas in Deutschland kaufen. Deswegen ist die Debatte um einen Flüssigerdgas-terminal in Brunsbüttel für uns von zentraler Bedeutung.“

Investitionen

In die im Februar eingeweihte Adblue-Anlage, die weltgrößte ihrer Art, hat Yara 28 Millionen Euro investiert. Außerdem wird alle fünf Jahre eine Stillstandsphase eingelegt, die der Instandhaltung und der Umsetzung von Projekten dient. „Da stecken wir regelmäßig zwischen 30 und 50 Millionen Euro ins Werk“, sagt Lindland. Der nächste Stillstand sei 2020 an der Reihe. Wegen der Dieseldebatte macht sich Lindland keine Sorgen um ihre Adblue-Anlage. „Der Markt, den wir sehen, bezieht sich nicht nur auf Pkw“, sagt Lindland. Sie sieht in Adblue eine sinnvolle Möglichkeit, Stickoxide zu reduzieren. „Mit der Kapazität unserer Adblue-Anlage ließe sich das für Deutschland, Österreich und die Schweiz machen“, sagt sie. Wie gut die Chancen der Adblue-Technologie seien, würden die Lastkraftwagen zeigen, die damit schon sehr weit gekommen seien bei der Reduzierung von Abgasen und Treibstoffverbrauch.

Vor- und Nachteile im CCP
„Der Industriepark bietet uns sehr gute Kooperationsmöglichkeiten.

Wir haben eine sehr gute Zusammenarbeit mit Covestro, zum Beispiel der Austausch von CO₂-reichem Gas mit Wasserstoff. Das heißt, unsere Werke profitieren voneinander“, nennt Lindland einen Pluspunkt des Chemcoastparks. Weitere Vorteile böten sich durch die Nachbarschaft und die gute Zusammenarbeit mit Brunsbüttel Ports. „Mit denen haben wir gerade einen Kooperationsvertrag für die Verladung von Harnstoffen auf Schiffe geschlossen.“

Ebenfalls in der Nachbarschaft angesiedelt ist die Steinburger Zementfabrik Holcim. „Die werden von uns mit stickoxidreduzierten Produkten beliefert“, so Lindland.

Nachteile fallen der Norwegerin gar nicht so recht ein. Allerdings sei Yara auch nicht so stark auf die Straße angewiesen wie andere Unternehmen. „Für uns ist der Tiefhafen wichtig, denn knapp 60 Prozent unserer Stoffe verladen wir auf Schiffe für den Markt in Europa und Übersee.“ Die B5 sei schon nervig, doch da tue sich ja nun etwas, zeigt sich Lindland an der Stelle entspannt.

Wichtiger als die Straße sei für sie jedoch ein gutes Gasnetz. Die Bestrebungen, in Brunsbüttel einen LNG-Terminal zu schaffen, also eine Verlademöglichkeit von verflüssigtem Erdgas, unterstützt sie mit Nachdruck. Das ist für uns wichtig, und deshalb arbeiten wir da auch mit Gasunie zusammen.“ Gasunie ist ein niederländisches Unternehmen, das in den LNG-Terminal investieren könnte.



Aufnahmen aus dem Yara-Werk Brunsbüttel. Kleines Bild: Julia Lindland



Ungewöhnlich für eine Industrieanlage: der Apfelgarten im Yara-Werk Brunsbüttel.