

50 Jahre

Raffinerie Ingolstadt

Wärme und Mobilität mit Perspektive!



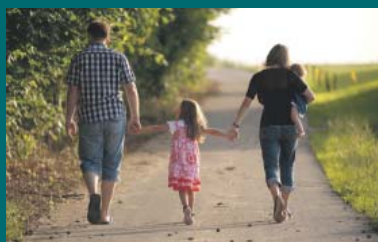
Historie



Technischer Fortschritt

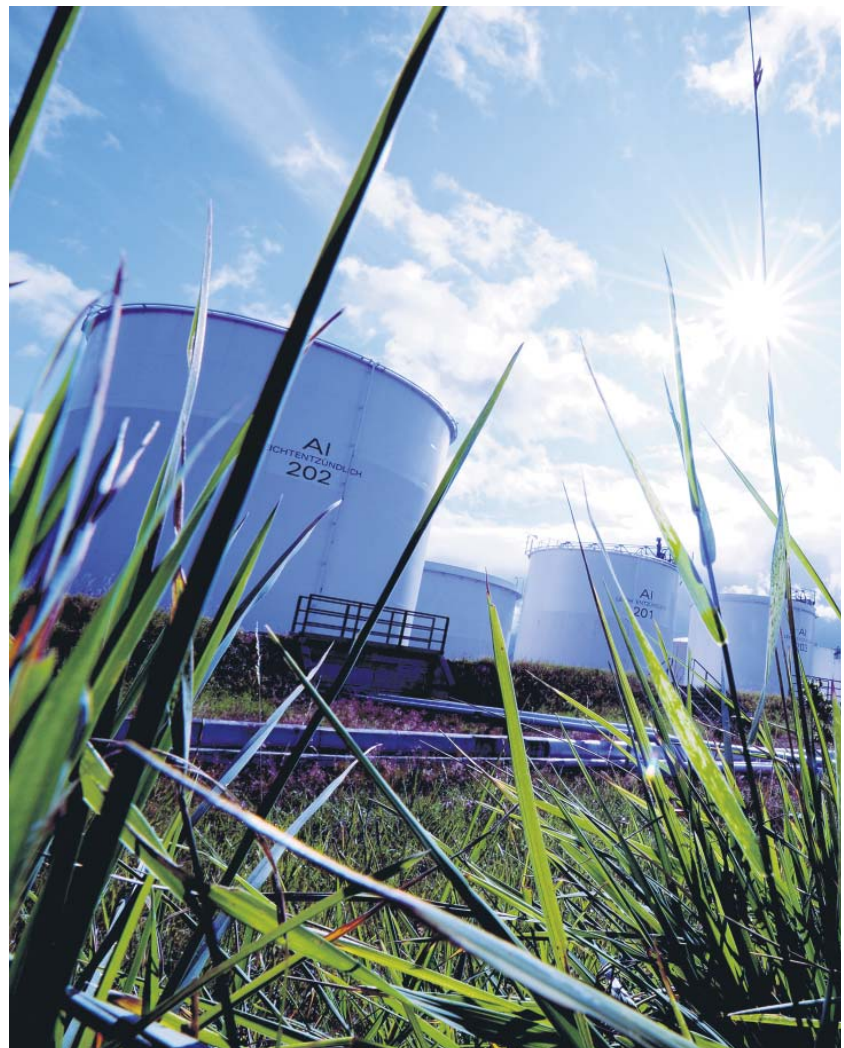


Sicherheit



Zukunft mit Perspektive

Die Geschichte der Raffinerie Ingolstadt





Gelände vor der industriellen Nutzung

Die Lage

Die Raffinerie befindet sich im uralten Grenzgebiet zwischen der *Villa Ingoldestat* und der *Villa Cheskinga*. Dort war ein schütterer Weidewald, das *Hart*, welcher auch der Flur den Namen gegeben hatte. Die weiteren Flurnamen im engeren Umfeld, *Auf der Heide* und *Auf der Elben*, leiteten sich von der minderen Qualität der Böden ab. Nur zwei Feldwege kreuzten sich auf dem zukünftigen Industriegelände. Abgelegenheit und niedere Bodengüte charakterisierten das Gebiet also von alters her.

Muna

Eine entscheidende Voraussetzung für die Ansiedlung der Raffinerie war ein großes, abgelegenes Industriegrundstück, an dem drei Gemeinden aneinanderstießen: Kösching, Mailing und Unterhaunstadt. Während des Ersten Weltkriegs war dort eine Munitionsanlage entstanden. Etwa ein Drittel der Fläche des Areals lag in der Köschinger, der Rest in der Mai-

linger und der Unterhaunstädter Gemarkung. Bei Kriegsende waren wichtige Verkehrsverbindungen bereits angelegt.

Eine bedeutende Erweiterung erfuhr die Anlage während des Zweiten Weltkriegs. Auf Lentinger Gemeindegrund waren 1936/37 mehrere Wohnhäuser für die Familien der Beschäftigten, die Siedlung Desching, entstanden. Bei einem Luftangriff von 80 amerikanischen Bombern auf die Munitionsanstalt – die Muna – am 20. April 1945 löste der Volltreffer in einem Munitionslagerhaus eine gewaltige Explosion aus. Dies bedeutete das Ende für den Betrieb. Ab Oktober 1946 wurde die „Muna“ zur Munitionszерlegestelle der *Gesellschaft für Erfassung von Rüstungsgut*. Diese Gesellschaft, 1947 umbenannt in *Staatliche Erfassungsgesellschaft für öffentliches Gut (StEG)*, durchsuchte das Gelände auch nach Blindgängern, nach gelagerter und delaborierter Munition. 1947 nahm unter Leitung der *StEG* ein Zerlegewerk für Schienen- und Straßenfahrzeuge zur

Rückgewinnung von Ersatzteilen und Werkstoffen seine Arbeit auf.

Lokfriedhof

Die Reste der Anlage einschließlich der Siedlung Desching gingen 1949 in den Staatsbesitz der neu gegründeten Bundesrepublik über. Die Bundesbahn pachtete das Gelände und nutzte es als *Hauptsammellager* zur Verschrottung ihrer Lokomotiven. Es war dem Ausbesserungswerk Ingolstadt unterstellt, wohin 1953 das eisenbahneigene Personal wieder abgezogen wurde. Am 1. Oktober 1953 pachtete die Münchner Privatfirma *Schrottag* den Betrieb und erneuerte 1954 den Vertrag für fünf Jahre. Der Höhepunkt der Fahrzeugverschrottung war 1956 erreicht, als mit rund 150 Arbeitern 700 Dampflok, etwa 1200 Waggons und eine noch größere Zahl von Drehgestellen und Rad-sätzen zerlegt und aus dem Verkauf des Schrotts 21,8 Millionen D-Mark Erlöst wurden. Ab 1957 nahm die Lok-Verschrottung stark ab. Insges-



v. l.: Wirtschaftsminister Dr. Otto Schedl und Ministerpräsident Alfons Goppel 1964

samt dürften fast 2.000 Loks im Hauptsammellager Desching ihr Ende gefunden haben. Mit Auslauf des Pachtvertrages zum 30. September 1959 war auch das Ende des Lokfriedhofs gekommen.

Militär oder Industrie?

Erneut gab es Überlegungen zu einer militärischen Nutzung. Am 1. September 1959 besichtigten deshalb Behördenvertreter das Werksgelände in Desching. Die Zeitung berichtete darüber und machte somit die militärischen Begehrlichkeiten publik: Man plane, ein großes zentrales Munitionsdepot zu errichten. Ein solches Vorhaben scheiterte aber am Widerstand der anliegenden Gemeinden und des Landkreises. Am 17. Mai 1960 fand eine Besprechung mit dem damaligen Ingolstädter Oberbürgermeister Dr. Josef Listl statt. Dieser wollte der Industrie jegliche Unterstützung bei der Beschaffung von

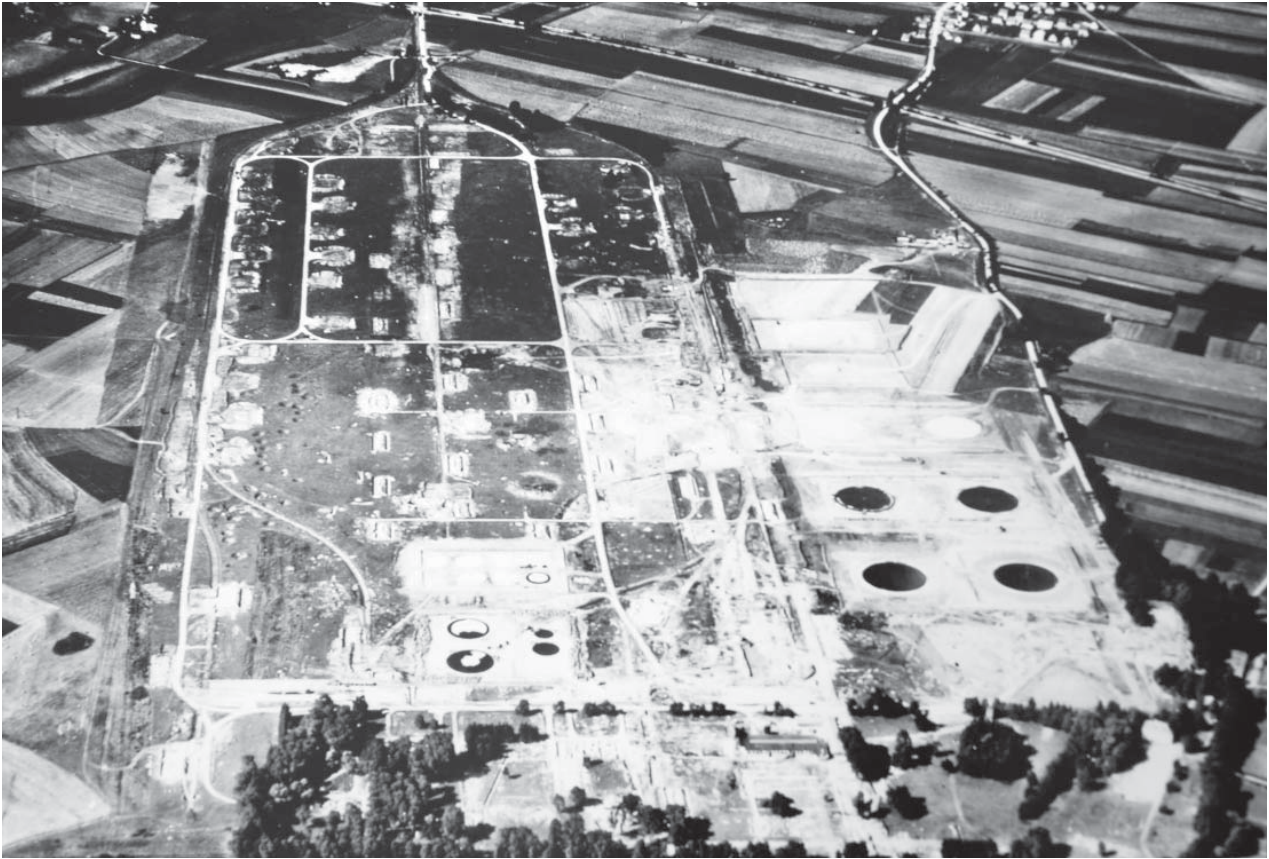
Gelände zusagen. Einstweilen schuf die Bundeswehr aber vollendete Tatsachen und begann Munition auf dem projektierten Industriestandort zu lagern.

Bayerische Energiepolitik

Das Jahr 1959 war nicht nur für die Stadt und den Landkreis Ingolstadt, sondern für den gesamten süddeutschen Bereich von enormer wirtschaftspolitischer Bedeutung. Das neue Kabinett unter Ministerpräsident Hans Seidel betrachtete die Phase des Wiederaufbaus, der mit der Währungsreform 1949 begonnen hatte, im Wesentlichen als abgeschlossen. Für Bayern wurde die Umgestaltung von einem agrarisch strukturierten zu einem Land mit einer ausgewogenen Mischung von Industrie und Landwirtschaft zur vordringlichen Aufgabe, die freilich ohne strukturpolitische Maßnahmen der öffentlichen Hand nicht zu meistern wäre.

Dr. Otto Schedl, der zuständige Staatsminister für Wirtschaft und Verkehr, sah in der Energiepolitik den entscheidenden Ansatzpunkt. Der Wald als klassischer Energielieferant hatte seine Rolle längst ausgespielt, die Nutzung der Wasserkraft war an ihre Grenzen gestoßen, und die Kohlereserven des Freistaats neigten sich dem Ende zu. Ein energiearmes Land ohne größere Vorkommen an Rohstoffen wie Bayern war auf teure Importe angewiesen. Es ist das Verdienst Dr. Otto Schedls, im Öl den Energierohstoff der Zukunft erkannt und durchgesetzt zu haben.

Im bayerischen Wirtschaftsministerium wurden Pläne zu einer Raffinerieansiedlung erörtert, um der heimischen Industrie durch standortnahe Energiequellen bessere Wettbewerbsbedingungen zu verschaffen. Man wollte nicht auf Energie-Importe aus den westlichen Bundesländern wie beispielsweise Nordrhein-Westfalen angewiesen sein.



Die Baustelle der Esso-Raffinerie 1962. Ein erheblicher Teil der Fundamente für die 55 Rohöl- und Produktentanks ist bereits angelegt.

Die energiepolitischen Pläne Bayerns standen zunächst unter keinem guten Stern. Die Bundesregierung versuchte, die sich abzeichnende Kohlekrise durch Subventionen an Rhein und Ruhr aufzufangen. Vor allem glaubte man nicht an das Potenzial des bayerischen Wirtschaftsraums. Dr. Otto Schedl setzte auf die geographische Nähe Bayerns zum Mittelmeerraum, welcher damals das Zentrum des Rohölmarktes war. Der Minister gründete die Studiengesellschaft *Transalpin*. Diese sollte eine Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsstudie eines Pipelinebaus über die Alpen und einer bayerischen Raffinerie nördlich der Landeshauptstadt erarbeiten. Danach könnte Ingolstadt neben Augsburg und Regensburg als Endpunkt für eine in

Genua beginnende Pipeline und damit als Raffineriestandort in Frage kommen. Bayern brauchte dafür Partner. Es bedurfte großer Anstrengungen, um das Interesse der Ölwirtschaft auf den bayerischen Energiemarkt zu lenken, zumal der Staat keine finanzielle Unterstützung bei den Investitionen in Aussicht stellen konnte. Eine Initialzündung ging von der staatlichen italienischen Erdölgesellschaft ENI (*Ente Nazionale Idrocarburi*) mit deren Direktor Enrico Mattei aus. Die ENI wollte unbedingt in das bayerische Erdölgeschäft einsteigen. Ende der Fünfzigerjahre schickte der Konzern sich an, in Deutschland Fuß zu fassen. Dr. Otto Schedls Vision, eine Pipeline über die Alpen zu führen, wurde am 15. September 1959 mit der Grün-

dung der *Südpetrol AG München* Realität. Dies war der Start für den Bau einer Ölleitung über 650 Kilometer von Genua nach Ingolstadt. Der erste Spatenstich zum Bau dieser CEL (*Central European Line*) war im Juni 1961.

Standortwahl

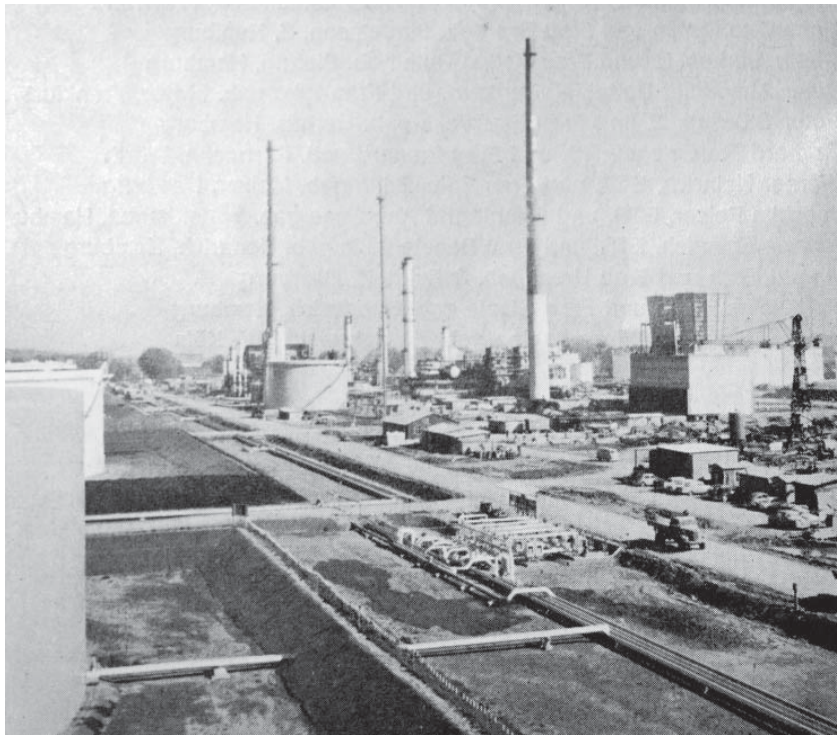
Warum wurde gerade der Ingolstädter Raum zum Energiezentrum bestimmt, da auch noch andere Standorte zur Debatte standen? Den Ausschlag gaben die äußerst günstigen Verkehrsanbindungen der Stadt in der geographischen Mitte Bayerns. Ingolstadt war Knotenpunkt von Eisenbahnlinien, lag an der Autobahn zwischen den zwei Zentren mit dem höchsten Energieverbrauch – Mün-

chen mit etwa 35, Nürnberg mit etwa 20 Prozent des Landesverbrauchs – und befand sich zentral zwischen den vier wichtigsten Städten Bayerns.

So entstanden letztlich fünf Raffinerien in der Nähe der Donau: die älteste, die Südpetrol (später ERIAG), am Südufer der Donau, die Raffinerie der SHELL auf dem Gelände des Gutes Erlach nordwestlich von Großmehring, die BP bei Vohburg und die ESSO. Die fünfte Raffinerie der Gelsenberg-Mobil-Oil entstand bei Neustadt. Bei Großmehring wurde das Großkraftwerk der Bayernwerk AG zur Elektrizitätsversorgung erbaut. Durch die Ansiedlung der Raffinerien wurde zunächst die Ölleitung SEPL (*Société du Pipeline Sud-Européen*) von Marseille nach Karlsruhe um die Rhein-Donau-Ölleitung (RDO) nach Ingolstadt verlängert und im Jahr 1967 eine dritte Erdölleitung von Triest nach Ingolstadt (Transalpine Ölleitung, TAL) fertiggestellt. Das daraus entstandene Raffineriezentrum besaß ein Sechstel der Raffineriekapazität der Bundesrepublik. Insgesamt wurden fünf Erdölraffinerien, zwei Großkraftwerke, eine petrochemische Fabrik und drei Erdölleitungen im Raum Ingolstadt errichtet.

Der Bau der Esso-Raffinerie

Die ESSO zeigte Interesse an dem Bau einer Raffinerie und erwarb das brachliegende Industriegebiet der ehemaligen Muna Desching einschließlich der Gleis- und Wasseranschlüsse. Allerdings verzögerte sich die Freigabe durch den Bund, weil das Gelände noch als ein mögliches Ersatzgelände für die Bundeswehr im Gespräch war. Der damalige Bundesverteidigungsminister Dr. Franz Josef Strauß gab 1961 die frühzeitige Räumung der Muna bekannt. Am 8. Februar 1962 wurde das etwa 100 Hektar große Gelände nach dreijährigen Verhandlungen verkauft. Die



Raffinerie in der Bauphase

künftige Nutzung als Raffineriestandort war damit besiegelt. Ein Zukauf kleiner Flächen aus Privatbesitz arrondierte das Gebiet. Sofort begannen Aufräumungs- und Nivellierarbeiten – vor allem die Entmunitionierung war eine besondere Herausforderung. Am 11. Mai 1962 endete mit der Sprengung des Wasserturms die militärische Ära des Geländes.

Baubeginn und Erstbetrieb

Ab 1962 liefen auf allen fünf Raffineriestandorten die Bauarbeiten an. Zuerst war die Shell-Raffinerie Ende November 1963 betriebsbereit, einen Monat später die Esso. Die ERIAG nahm die Produktion im Frühjahr 1965 auf. Als letztes Unternehmen des Ingolstädter Ölzentrum eröffnete die BP 1967 die Raffinerie in Vohburg.

Nach Genehmigung für den Bau der Esso-Raffinerie begann man die Pläne ab April 1962 umzusetzen. Der of-

fizielle Baubeginn war im Juni 1962. Ziel war die Fertigstellung noch vor Jahresende 1963. Beim Bau folgten die Planer dem Auftrag, das neue Werk so harmonisch wie möglich in die Landschaft einzugliedern. Das Gelände wurde nun durch Straßen erschlossen, die Tankwälle wurden aufgeschüttet, Ver- und Entsorgungsinfrastruktur geschaffen sowie die Verarbeitungsanlagen und Tanks errichtet. Im Zuge eines Bepflanzungsplanes des Landschaftsarchitekten Professor A. Seifert wurden 15.000 Bäume und Sträucher eingesetzt. In einer Bauzeit von nur 18 Monaten entstand die bis heute einprägsame Silhouette der Raffinerie. Trotz des extrem strengen Winters 1962/63, in dem sogar die Donau zufror, waren bereits im September 1963 Teile der Anlage betriebsbereit. Auch einige Sicherheitseinrichtungen durch den Technischen Überwachungsverein wurden schon geprüft und abgenommen.



14. Dezember 1963: kirchliche Weihe

Kirchliche Einweihung der Raffinerie

In Anwesenheit von Wirtschaftsminister Dr. Otto Schedl und den Vorstandsmitgliedern der Esso AG spendeten am 14. Dezember 1963 Bischof Dr. Joseph Schröffer und Kreisdekan Oberkirchenrat Hans Schmidt der neuen Raffinerie den kirchlichen Segen. Bischof Schröffer sprach von einer Erfüllung eines göttlichen Auftrags, wenn die Schätze des Bodens verarbeitet würden und dem Dienst an den Menschen, denen die aus Rohöl hergestellten Produkte das Leben erleichterten. Oberkirchenrat Schmidt betonte die Mittleraufgabe des Menschen zwischen Erde und Himmel.

Nach der kirchlichen Weihe wurde die Raffinerie einen Tag später angefahren. Am 20. Dezember 1963 wurde zum ersten Mal testweise Rohöl in den Destillationsanlagen verarbeitet. Die Herstellung von verkaufsfähigen Produkten begann 1964. 3,4 Millionen Tonnen Jahresdurchsatz machten die Esso-Raffinerie zur leistungsfähigsten im Ingolstädter Raum.

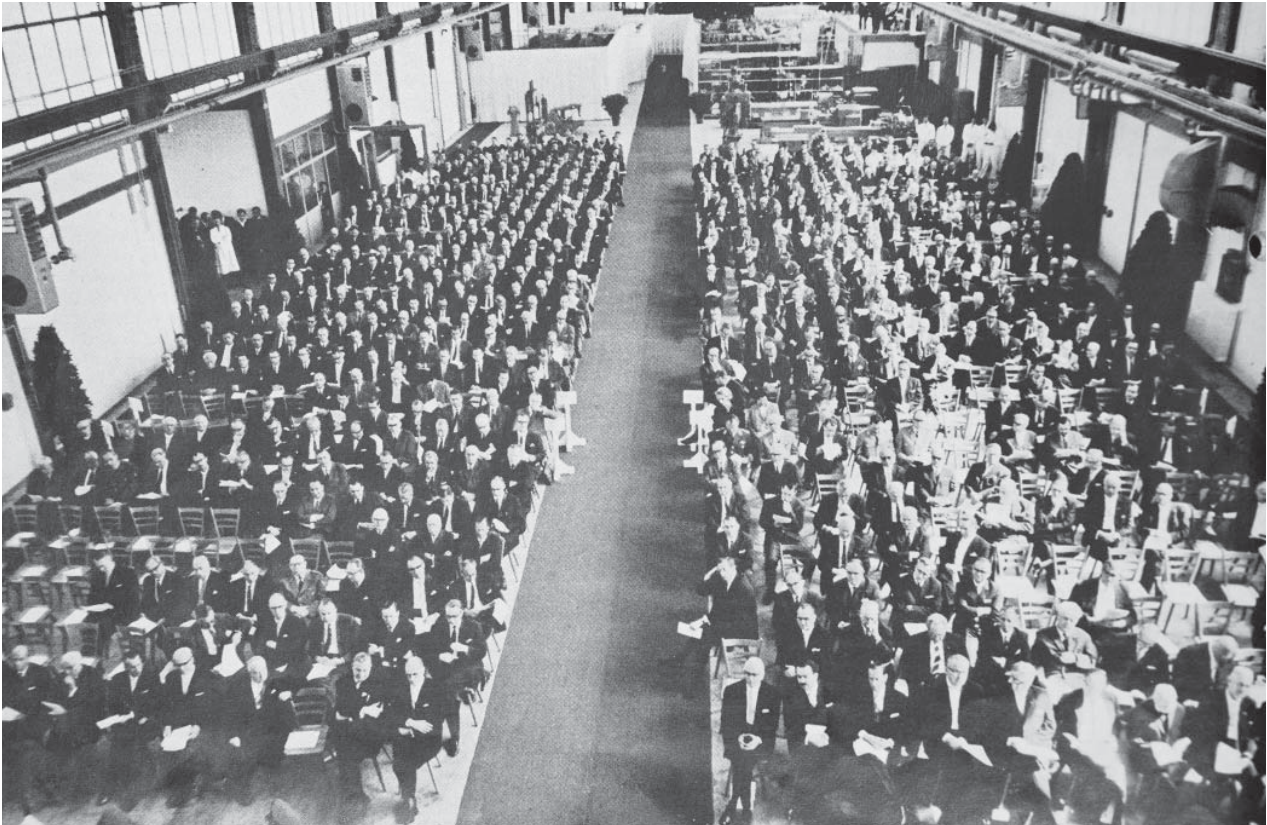
Offizielle Eröffnung am 22. April 1964

Am 22. April 1964 erfolgte die offizielle Eröffnung durch führende Vertreter des Konzerns, den bayerischen Ministerpräsidenten Alfons Goppel und Wirtschaftsminister Dr. Otto Schedl. Etwa 600 Gäste waren zu dieser Ver-

anstaltung geladen. Der Vizepräsident der Standard Oil Company New Jersey, William R. Stott, betonte die internationalen Verflechtungen der Ölindustrie und prognostizierte den weiteren wirtschaftlichen Aufstieg Ingolstadts, der Ministerpräsident verteidigte die bayerische Energiepolitik gegen die Kritik seiner Länderkollegen. Dr. Otto Schedl hob in seiner Ansprache hervor: „Zugleich aber

April 1964 – Einweihung der Raffinerie

Als damals größte bayerische Raffinerie nimmt die ESSO-Raffinerie Ingolstadt im Dezember 1963 den Betrieb auf und wird am 22. April 1964 offiziell eingeweiht.



22. April 1964: Einweihungsfeier in der Werkstatthalle der Raffinerie

wird diese neueste Raffinerie der Esso mit die Voraussetzungen dafür schaffen, dass sich die bayerische Wirtschaft mit mehr Vorteil als bisher dem Energieträger Öl zuwenden kann. Darüber hinaus sind für Bayern die Vorbedingungen für neue Standorte neuer Industriezweige geschaffen. Die Ölwirtschaft ist zu einem bedeutenden Faktor geworden, deren sich, dessen bin ich gewiss, die bayerische Wirtschaft zu ihrem eigenen Nutzen in größtmöglichem Umfang bedienen wird“.

Nach den Reden und der offiziellen Übergabe einer in Leder gebundenen Betriebsgenehmigung war Gelegenheit zur Besichtigung der neuen Anlage. Die Stadt Ingolstadt empfing mittags im blumengeschmückten Foyer des neuen Rathauses die Gäste, welche sich ins Goldene Buch der Stadt eintrugen.

Infrastruktur

Stromerzeugung

Das werksinterne Kraftwerk der Raffinerie war mit dem Netz der Isar-Amperwerke verbunden worden, um bei Bedarf elektrische Energie einzuspeisen und bei Überschuss Strom an das öffentliche Netz abgeben zu können.

In der Nähe der Raffinerien, an der Donau bei Großmehring, hatte die *Bayernwerk AG* ein Großkraftwerk errichtet, das über Rohrleitungen von Shell und Esso, später auch der ERIAG, mit schwerem Heizöl und Gas versorgt wurde. Es wurde mit der Leistung der ersten Blockeinheit von 150 MW im Mai 1965 in Betrieb genommen, eine zweite Blockeinheit folgte ein halbes Jahr später. Die Einspeisung der erzeugten Stromenergie lief über gewaltige Umspannanlagen und Überlandleitungen.

Pipelines

Die Ölleitung Rhein-Donau (RDL) war seit 1963 in Betrieb und versorgte von Karlsruhe aus den Ingolstädter Raum mit Rohöl, welches über die SEPL nach Karlsruhe gebracht wurde. Nach der Fertigstellung der Transalpinen Rohrleitung (TAL) 1967 kehrte man die Fließrichtung um – Rohöl von Ingolstadt wurde in die Esso-Raffinerie nach Karlsruhe gepumpt. Die SEPL war auf ihre Ursprünge zurückgeführt und lief jetzt auch als Leitung der SPSE (*Société du Pipeline Sud-Européenne*). Die von Genua nach Ingolstadt verlaufende Ölpipeline (Central European Pipeline – CEL) wurde 1966 fertiggestellt und nahm ihren Betrieb auf. Sie wurde im Februar 1997 geschlossen.

Der Streckenverlauf der TAL-Pipeline ist heute nur an den regelmäßig wie-

derkehrenden Markierungen in der Flur abzulesen. Sie war mit 465 Kilometer die kürzeste Verbindung vom Ölhafen Triest über Österreich nach Bayern, bedeutete aber durch die Alpenüberquerung eine technische Herausforderung. Erstmals im Oktober 1967 bezog die Raffinerie nun Rohöl über diese Versorgungsader. Wirtschaftsminister Dr. Otto Schedl und Enrico Mattei, Präsident des italienischen Staatskonzerns ENI, gelten als die „Väter“ der Transalpinen Leitung. In nur 1000 Tagen – von der Planung bis zum „Oil-in“ – wurde eine Pipeline von Triest quer durch die Alpen bis ins Herz von Bayern verlegt. An deren Endpunkt entstand neben der Siedlung Desching das damals größte europäische Binnentanklager mit sieben Rohöltanks und einer Kapazität von 320.000 Kubikmetern.



Bauabschnitt der Transalpinen Oelleitung (TAL) durch die Berge

Eisenbahn

Etwa 40 Prozent der Raffinerieprodukte sollten über die Schiene abtransportiert werden. Bereits 1960 war der Güterumschlag am Hauptbahnhof Ingolstadt so stark wie in keinem anderen Bahnhof Süddeutschlands angestiegen. Der Ausbau des alten Rangierbahnhofs in Ringsee auf doppelte Kapazität scheiterte am Einspruch der Stadt, die einen hemmenden Industrieriegel im Süden fürchtete, die Errichtung eines vollkommen neuen, auf freiem Feld, dagegen an den Kosten. Auf Vermittlung von Minister Schedl entstand östlich des Hauptbahnhofs eine vergrößerte Rangieranlage, auf der die Tankzüge in den überregionalen Transport eingeschleust wurden. Die Betriebe selbst sollten auf eigenen Werksbahnhöfen die beladenen Waggons nach Zielbahnhöfen vorsortieren. Für die Esso-Raffinerie war der Anschluss über den Nordbahnhof vorgesehen, der heute noch genutzt wird. Die eigentlichen Rangierarbeiten wurden auf dem Werksbahnhof im Süden des Raffineriegeländes verrichtet.

Straße

Die Straße sollte den Abtransport für den Nahbereich übernehmen, wobei die Verbindung Ingolstadts als Standortvorteil galt. Für den wachsenden Bedarf wurden Umgehungsstraßen angelegt. Eine Tangente führte zum Autobahnanschluss Ingolstadt-Nord, der durch zwei nördliche Anschluss-Äste zum vollständigen Kleeblatt ausgebaut wurde. Eine östliche Tangente mit dem eigenem Donauübergang der Schillerbrücke zweigte zur neuen Auffahrt Ingolstadt-Süd ab bzw. mündete über die Querspange in die Münchener Straße ein, um dann über Manching auf die Südtrasse der B 16a zu führen. Für die Esso wurde die alte Römerstraße vom Köschinger Kastell Germanicum zum Flussübergang im Sü-

den, die zu einem teilweise kaum passierbaren Feldweg verkommen war, zur Abfuhrstrecke bestimmt. Die Bundesstraße B 16 wurde bis zur Autobahn vierspurig ausgebaut.

Heraldische Folgen

In der Gebietsreform 1972 wurden die Grenzen der Mittelbehörden neu gezogen. Der Landkreis Ingolstadt wurde aufgelöst, Kösching kam zum Landkreis Eichstätt, Unterhaunstadt und Mailing gingen in die kreisfreie Stadt Ingolstadt ein. Das Raffineriegelände liegt jetzt zu zwei Dritteln auf Ingolstädter und zu einem Drittel auf Eichstätter Gebiet. Zuständige Behörde für die Betriebsgenehmigungen wurde das Landratsamt Eichstätt. Beim Entwurf eines neuen Kreiswappens wählte man neben weiß-blauen Rauten, dem Bischofsstab und der Hirschgeweihstange auch eine Fackel, die das Industriezentrum symbolisiert. Es belegte die Verbundenheit zur Industrie, speziell zur Mineralölbranche.



Technik, Produkte und Umweltschutz

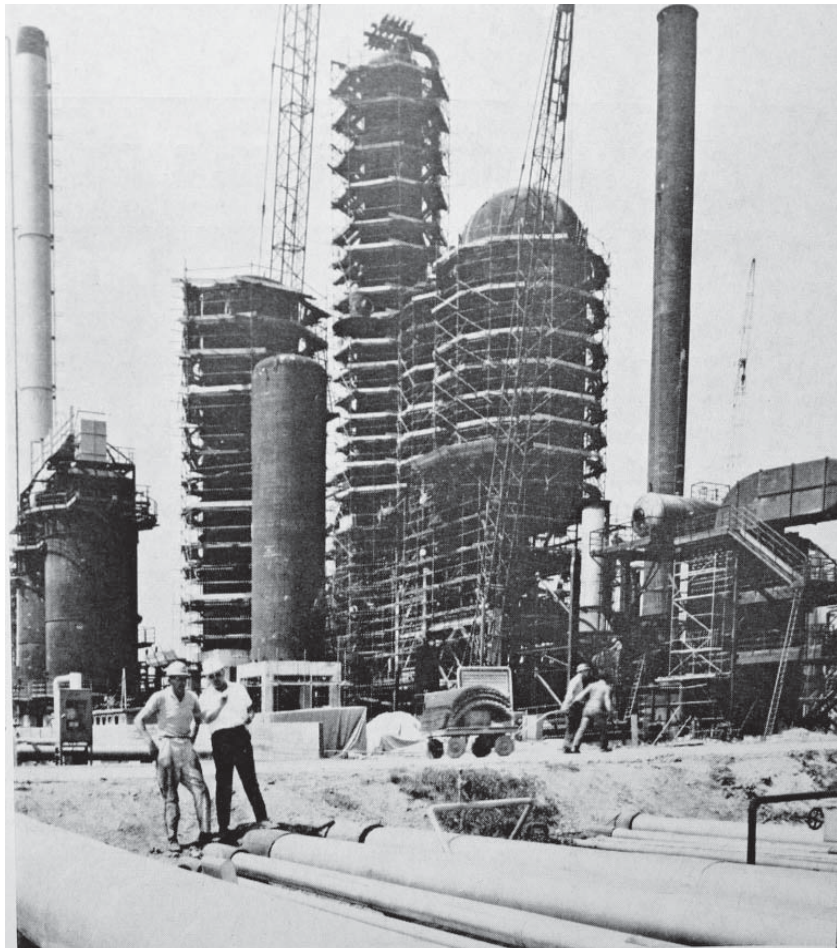
Die deutsche Esso AG und ihre amerikanische Muttergesellschaft Standard Oil of New Jersey setzten nicht nur ihr Kapital, sondern vor allem auch ihr Wissen und ihre Erfahrung ein, um in Ingolstadt ab 1964 in einer neuen, hochmodernen Raffinerie aus dem schwarzen Naturstoff Rohöl begehrte Produkte zu erzeugen.

1965 Nachfrage nach Heizöl und Diesel steigt

Die Versorgung des neu erbauten Kraftwerks Ingolstadt mit schwerem Heizöl und Gas war die Hauptaufgabe der Raffinerie. Aber bereits kurz nach dem Start zeichnete sich eine steigende Nachfrage nach leichtem Heizöl und Dieselmotorkraftstoff ab. Da in Norditalien die Raffinerien davon mehr erzeugten, als dort verbraucht wurde, mischte man die beiden Komponenten dem Rohöl zu, welches über die CEL-Pipeline von Genua nach Ingolstadt gepumpt wurde. Etwa 20 Jahre später wurden Rohöl und fertige Produkte separat verpumpt. Die Auslieferung von leichtem Heizöl und Dieselmotorkraftstoff ließ sich so fast verdoppeln. 1965 erbaute man eine Bitumenanlage, um den regionalen Markt mit Bitumen für den Straßenbau zu versorgen.

1966 Reserven für den Notfall

Um die Folgen kurzfristiger Engpässe in der Versorgung zu mildern, verfügte der Gesetzgeber eine strategische Reserve an Rohöl und Fertigprodukten für 90 Tage. Zu diesem Zweck wurden 1966 und 1967 große Tanks mit mehr als 70 Meter Durchmesser gebaut.



Großinvestition: der Bau der katalytischen Crackanlage

1969 Bau einer katalytischen Crackanlage

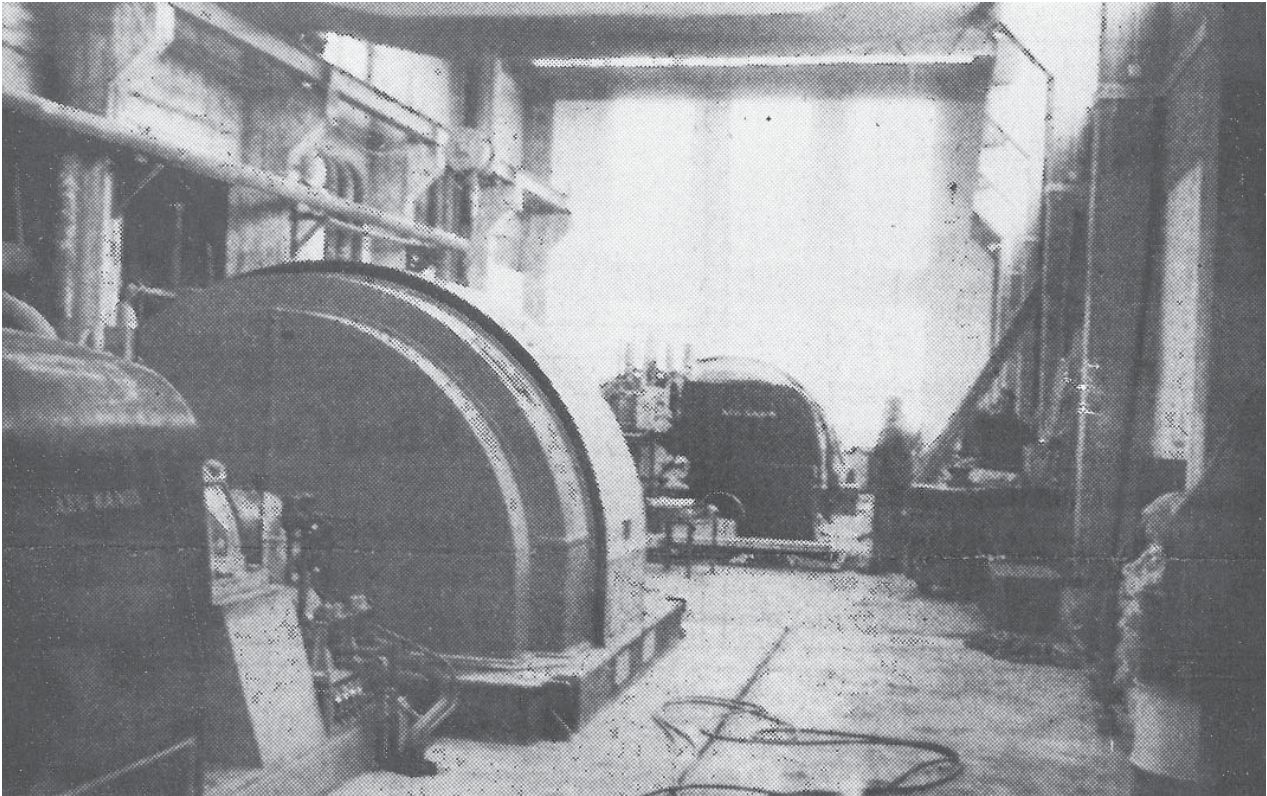
Der Bedarf an schwerem Heizöl zur Stromerzeugung ging zurück. Ein Ausweg, um auch in Zukunft rentabel arbeiten zu können, war der Bau einer katalytischen Crackanlage, die 1970 in Betrieb ging. Schweres Heizöl wird durch den Kontakt mit einem Katalysator bei hohen Temperaturen zu leichteren Komponenten aufgespalten, die für die Herstellung der am Markt gefragten Produkte wie leichtes Heizöl, Diesel und Benzin verwendet werden. Der Katalysator beeinflusst die chemischen Reaktionen so, dass die gewünschten Komponenten entstehen.

1970 – katalytischer Cracker

1970 wird der katalytische Cracker nach einem Investitionsaufwand von 60 Millionen D-Mark fertiggestellt.

1976 Verringerung von Blei im Benzin

Bleihaltige Zusätze zum Benzin erhöhten die Oktanzahl und sorgten so dafür, dass die Motoren immer leistungsfähiger und auch sparsamer wurden. Der Gesetzgeber dachte über eine Reduzierung des Bleigehalts nach. Diese Anforderungen wurden verfahrenstechnisch durch das sogenannte „LowLead“-Projekt 1976 erreicht – bei gleichbleibend hoher Qualität des Benzins.



Turbinenhalle im Kraftwerk

1976 Entsalzer für Rohöl

Kommt Rohöl aus der Erde, ist es oft mit Salzwasser vermischt. Bei der Verarbeitung des Rohöls greift das Salz die Rohrleitungen und Behälter an. Es bildet Ablagerungen, welche die Wärmezufuhr behindern wie bei einem verkalkten Wasserkocher. 1976 ging daher eine neue Anlage in Betrieb, in der das Salz mit Wasser aus dem Rohöl gewaschen wird.

1976 Neubau der Schwefelgewinnungsanlage

Alle Rohöle enthalten Schwefelverbindungen, die auch für den typischen Geruch verantwortlich sind. Seit der Inbetriebnahme der Raffinerie werden Schwefelverbindungen aus den Produkten abgetrennt und in einer Clausanlage in elementarem gelben Schwefel umgewan-

delt. Das Verfahren ist nach dem Chemiker Carl Friedrich Claus aus Marburg benannt, der es bereits 1883 zum Patent anmeldete. Die frühere Anlage war zu klein geworden, deshalb wurde sie 1976 durch die Ingenieurfirma Lurgi dem neuesten Stand der Technik entsprechend ersetzt.

1977 Kraftwerkserweiterung

Ein Großteil des Stroms für die Raffinerie wird im eigenen Kraftwerk erzeugt. Bei dem Raffinerieprozess fällt leichtes Gas an, welches zur Befeuerung der Kessel eingesetzt wird. Mit hoch gereinigtem, demineralisiertem Wasser wird in den Kesseln Dampf erzeugt. Mit dem Dampf werden die insgesamt drei Turbinen zur Stromerzeugung angetrieben und damit der größte Teil des benötigten Stroms selbst erzeugt. Dampf

wird auch für Heizzwecke sowie für weitere Anwendungen in der Raffinerie verwendet.

Seit Inbetriebnahme wurde das Kraftwerk stetig modernisiert, um den Ansprüchen an Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit gerecht zu werden. 1969 installierte man eine weitere Turbine zu den bereits vorhandenen beiden Turbinen. Im Jahre 1977 ersetzte man die beiden Kessel zur Dampferzeugung.

In den Folgejahren wurde die Instrumentierung und Regelung der Kraftwerkseinrichtungen stetig verbessert, um einen modernen, effizienten Betrieb zu gewährleisten.

Intelligente Technik

1978 wird die Prozessrechnersteuerung in Betrieb genommen. Darüber hinaus wird die Raffinerie mit einem Investitionsaufwand von 25 Millionen D-Mark an den neuesten Stand der Technik angepasst. Dazu gehören auch die Expansion des katalytischen Crackers und die Verbesserung der Energieeffizienz.

1978 Moderne Steuerungstechnik

Die Raffinerie war ursprünglich mit elektronischer Analog-Regeltechnik ausgestattet. 1978 wurden die Produktionsanlagen der Raffinerie durch eines der weltweit ersten digitalen Prozessleitsysteme der Firma Honeywell ersetzt. Seither werden die Raffinerieprozesse von Bildschirmarbeitsplätzen aus überblickt und gesteuert. Seit Ende der 1970er Jahre wurden schrittweise Systeme und Netzwerke zur Erfassung, Analyse und Optimierung der Prozessdaten in der Raffinerie eingeführt und kontinuierlich weiterentwickelt.

In den vergangenen zehn Jahren wurden in der Raffinerie immer mehr softwaregestützte Regelungen zur Optimierung von Ausbeuten, Produktqualitäten und Energieeffizienz eingesetzt.

1981 Vorbereitung für bleifreies Benzin

Der Reformer – die Raffineriemitarbeiter sagen „Powerformer“ – ist die Anlage, in der das Benzin seine hohe Oktanzahl erhält. Um 1985 das erste bleifreie Benzin ausliefern zu können, waren bereits beim Raffineriestillstand im Herbst 1981 Änderungen nötig. Die optimale Lösung war eine moderate Absenkung des Drucks im Powerformer und die Zu-



Offizielle Inbetriebnahme des Prozesscomputers durch den Vorstandsvorsitzenden der ESSO AG, Wolfgang Oehme (Mitte). Links der Raffinerieleiter R. Günther, rechts P. Seipp.

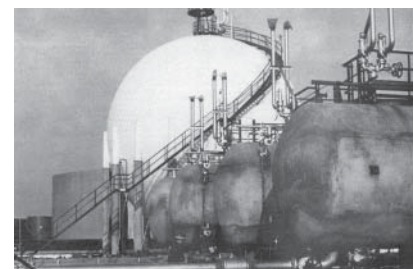
mischung von sauerstoffhaltigen Komponenten zum Benzin, um auch ohne Blei die erforderliche Oktanzahl zu erreichen. Bleifreies Benzin war auch die Voraussetzung für den Betrieb von Abgaskatalysatoren in den Autos.

1981 Wärmerückgewinnung aus Abgas

Energie ist für eine Raffinerie ein wesentlicher Kostenfaktor. Wärmetauscher, welche die Wärmeenergie von einem Produktstrom auf den anderen übertragen, sind das häufigste Bauteil einer Raffinerie. 1981 wurde ein Projekt fertiggestellt, das auch die Restwärme im Abgas der Kamine nutzt, um die Luft zu den Öfen vorzuwärmen. Damit wird Brennstoff gespart und, was man damals sicher noch nicht als so wichtig ansah, der CO₂-Ausstoß reduziert.

1981 Erweiterung Flüssiggaslager

Weißer Kugeln auf Stelzen prägen das Bild des Tanklagers im Südosten des Geländes. Darin werden die Gase Propan und Butan unter Druck flüssig gelagert. Mit verschiedenen kleineren Projekten war es möglich, immer mehr dieser gefragten Komponenten zu gewinnen, statt sie als Heizgas zu verbrennen. Eine Erweiterung der Lagerkapazität und der Verladung war notwendig geworden.



Kugeltank



Blick in Richtung Kösching

Verfügbare zylindrische Gasbehälter aus einer anderen Raffinerie wurden dort in transportfähige Segmente geschnitten und auf Tiefladern nach Bayern gefahren. Somit konnten schnell und kostengünstig komplette Behälter installiert werden. Diese wurden mit einem Wall aus Sand bedeckt, der mit Rasen begrünt wurde.

1984 Optimierung der katalytischen Crackanlage

Die katalytische Crackanlage wird in einem sorgfältig ausbalancierten Gleichgewicht von Druck und Temperatur betrieben. Eine detaillierte Analyse des damals üblichen Verfahrens führte zu kleineren Umbaumaßnahmen die die Effizienz der chemischen Reaktionen in der Crackanlage sowie den Durchsatz deutlich

verbesserte. Umbauten im Jahr 1984 vervollständigten die Umsetzung dieser Idee. Eine geschickte Auswahl von Rohölen und Katalysatoren führten zu weiteren Verbesserungen.

1984 – raffinierte Veredelungsverfahren

Die Crackanlagen werden umgebaut, um die Wertschöpfung zugunsten von hochwertigen Produkten zu steigern.

1988 erfolgten Einbauten im Reaktor, in welchem die großen Moleküle zu kleinen gespalten werden, angepasst an den neuesten Stand der Forschung. Die Zeit, in welcher die Produkte mit dem Katalysator in Kontakt stehen, wurde verkürzt, um nur opti-

male Reaktionen zuzulassen. In der Raffineriesprache heißt das Verfahren „shortresidence time risercracking“. Damit war auch eine erhöhte Produktion des begehrten Chemierohstoffes Propylen, auch ein Flüssiggas, möglich. Der Rückstand, zu Beginn der Raffinerie als schweres Heizöl das wichtigste Produkt der Raffinerie, spielte somit keine Rolle mehr. Ein Jahr darauf, 1989, wurde eine Destillationsanlage gebaut, um Propylen in hoher Reinheit abzutrennen. Mit dem innovativen Einsatz einer Wärmepumpe wurde auch der Energieverbrauch minimiert.

Damit war ein großer Schritt auf dem Weg zu einer auch zukünftig wirtschaftlichen Raffinerie getan.

1986 Elektrostatischer Staubabscheider

In diesem Jahr wurde die neueste Technologie zur Reduzierung der Staubemissionen aus der katalytischen Crackanlage installiert und in Betrieb genommen.

1989 Verbesserung der Clausanlage

Die Grenzwerte für den Restschwefel im Abgas der Clausanlage wurden vom Gesetzgeber abgesenkt, so dass die bestehende Anlage technologisch angepasst werden musste, um die neuen Grenzwerte einzuhalten. Die später patentierte Erfindung eines Raffineriemitarbeiters ermöglichte 1989 mit dem Bau einer zweiten Nachreinigungsstufe eine verfahrenstechnisch innovative, kostengünstige und zuverlässige Lösung.

1991 Bau einer Isomerisierungsanlage

1991 entwickelten Ingenieure der Raffinerie eine fortschrittliche Lösung, um die Raffinerie mit einer Isomerisierungsanlage zu ergänzen. Eine solche Anlage wandelt geradkettige Moleküle aus fünf und sechs Kohlenstoffatomen in verzweigte um. In der Sprache der Chemie: Aus n-Pentan und n-Hexan wird iso-Pentan bzw. iso-Hexan. Beide Verbindungen sind wertvoll für die Herstellung von Benzin, da sie eine hohe Oktanzahl haben. Mit bereits vorhandenen Bauteilen, wie Behältern und Wärmetauschern, war es möglich, eine auf die Bedürfnisse der Raffinerie genau zugeschnittene Anlage zu bauen.

1995 Dampfrückgewinnung bei der Verladung von Benzin

Ein leerer Tankwagen oder Eisenbahnkesselwagen ist nicht wirklich leer, sondern enthält immer noch Benzindämpfe aus der letzten Befül-



Turbineschaufelrad

lung. Wird er in der Raffinerie neu befüllt, könnten diese Dämpfe in die Umwelt entweichen. Mit unserer 1995 gebauten Dampfdruckgewinnungsanlage werden diese Dämpfe vollständig und umweltschonend abgesaugt und in die Produktion zurückgeführt. Das schützt die Tankwagenfahrer und Kesselwagenbefüller und schont gleichzeitig die Umwelt.

1999 Verbesserte Abwasserreinigung

Die Raffinerie braucht auch Wasser – vor allem zur Erzeugung von Dampf und als Kühlwasser. Es wird aus Brunnen an der Donau gewon-

nen. Bereits beim Bau der Raffinerie 1963 half ein innovatives Konzept, frisches Wasser zu sparen: Regenwasser wird gesammelt, aufbereitet und als Kühlwasser verwendet. Das anfallende Abwasser wird seit Beginn in einer dreistufigen Reinigungsanlage geklärt, bevor es in die Donau gelangt – und dies bereits zu einer Zeit, als die wenigsten Kommunen auch nur daran dachten, ihre Abwässer zu reinigen. 1999 wurde ein bestehender Tank umgebaut, um die Anlage mit einer Denitrifizierung zu ergänzen. Damit wird auch das düngend wirkende Nitrat aus dem Abwasser entfernt.



Tank für Bioethanol mit „Domdeckel“

2000 Weniger Benzol im Benzin

Wegen gesundheitlicher Bedenken legte der Gesetzgeber ab 2000 eine Obergrenze von einem Volumenprozent Benzol im Benzin fest. Mit dem Benzol konnte eine für die Oktanzahl erhöhende Komponente nicht mehr verwendet werden. Die Standardlösung anderer Raffinerien besteht darin, das entstandene Benzol in einem aufwendigen Verfahren abzutrennen. Die Ingolstädter Ingenieure lösten 1998 das Problem dadurch, dass die Moleküle, aus denen sich Benzol bildet, vor dem Reformieren abgetrennt

werden. So wurde zusätzliche Durchsatzkapazität frei, und das Abtrennen von Benzol entfiel. Dieser Weg war für die damalige Zeit einzigartig.

2002/2003 Sicherheit im Verlade- und Transportbereich

Ein biometrisches System mit Fingerabdruckererkennung wurde eingeführt, um den Zugang zum Verladebereich der Raffinerie nur autorisierten und speziell ausgebildeten Tanklastwagenfahrern zu ermöglichen.

2003 Verringerung des Schwefelgehaltes im Dieselkraftstoff

Um Schwefel aus dem Kraftstoff entfernen zu können, wird er in einer chemischen Reaktion mit Wasserstoff in das Gas Schwefelwasserstoff umgewandelt. Damit diese Reaktion schnell und vollständig abläuft, braucht man einen Katalysator und viel Wasserstoff. 2003 wurde eine Anlage gebaut, um den zusätzlichen Bedarf an Wasserstoff zu decken. Damit können inzwischen alle Kraftstoffe mit weniger als 0,001 Prozent Schwefel hergestellt werden.

2002 – Anerkennung für den Arbeitsschutz

Die Raffinerie erhält die Auszeichnung OHRIS – Occupational Health- and Risk-Management-System – durch den Freistaat Bayern. Gleichzeitig produziert die Esso-Raffinerie Ingolstadt ab diesem Zeitpunkt schwefelfreien Kraftstoff. Bis 2005 werden etwa 110 Millionen US-Dollar in die Modernisierung des Standortes investiert.

2003 Fackelgasrückgewinnung

Die brennende Fackel auf dem Raffinerie-Gelände ist das weithin sichtbare Erkennungszeichen, das auch, wie bereits erwähnt, auf dem Wappen des Landkreises Eichstätt abgebildet ist. Die Fackel erlaubt es, Gas umweltschonend und sicher zu verbrennen. Weil dies aber für die Anwohner störend und für die Raffinerie unwirtschaftlich ist, wurde 2003 die Fackelgasrückgewinnung verbessert, um möglichst viel Gas aus der Fackel, das sonst nutzlos verbrannt würde, zurück in das Heizgasnetz der Raffinerie zu speisen.

2005 Neue Brenner in den Raffinerieöfen

Kommt der Lärm vom Verkehr auf der Autobahn oder von der Raffinerie? Jahrelang lieferte diese Frage brisanten Gesprächsstoff für Fachleute und Anlieger. Seit 2005 steht fest: Es ist nicht die Raffinerie, zumindest nicht mehr. Während des turnusmäßigen Stillstands im Frühjahr 2005 wurden die Öfen mit neu entwickelten Brennern ausgerüstet – diese emittieren weniger Stickoxide, sind leise und umweltfreundlich.



2006 Pflanzenöl zum Dieselkraftstoff

2006 verabschiedete der Deutsche Bundestag das Biokraftstoffquotengesetz, das die Mineralölwirtschaft verpflichtet, einen Mindestanteil von Biokraftstoffen in den Verkehr zu bringen. Pflanzenöle wie Raps- oder Palmöl lassen sich nicht einfach dem Dieselkraftstoff zumischen. Bei niedrigen Temperaturen würden sich Flocken abscheiden, die den Filter im Motor beeinträchtigen. Deshalb wird das Pflanzenöl mit Methanol in einem chemischen Prozess zu Biodiesel umgesetzt. Diesen Biodiesel stellt die Raffinerie nicht selbst her, sondern bezieht ihn in Eisenbahnkesselwagen, lagert ihn in Tanks und mischt ihn mit einem Anteil von derzeit sieben Prozent dem Dieselkraftstoff bei.

2008 Zusätzliche Abdichtung von Tankdächern

Bei Benzintanks schwimmt das Tankdach direkt auf dem Benzin, damit sich keine Dämpfe zwischen Produkt und Dach bilden können. Dank eines kleinen Spalts zwischen Dach und Tankwand kann sich das Dach auf und ab bewegen. Dieser Spalt ist mit einer elastischen Dichtung verschlossen. Seit 2008 werden noch wirksamere dreifache Dichtungen eingebaut, um die Emission zu verringern.

2009 Weniger Schwefel im Heizöl

Bei modernen Brennwertkesseln geht nahezu keine Energie über den Kamin verloren. Gegenüber einem alten Kessel bedeutet das eine Einsparung von bis zu 30 Prozent des Verbrauchs. Vor-



Spatenstich für das Fernwärmeprojekt. V. l.: Dirk Alsentzer (SWI Energie), Chester Kuchta (COO Petroplus), Karl Händel (SWI Netze), Gerhard Fischer (Raffinerieleiter), Hubert Stockmeier (SWI Netze), Dr. Alfred Lehmann (OB Ingolstadt), Matthias Brückmann (MVV Energie AG), Frank Dreves (Audi), Matthias Bolle (SWI Beteiligungen)

aussetzung ist ein Heizöl mit niedrigem Schwefelgehalt. Nach dem Bau eines neuen Prozessofens im Jahr 2009 – Entschwefelung braucht eine Temperatur bis zu 400 Grad Celsius – kann die benötigte Heizölsorte HE50 mit weniger als 0,005 Prozent Schwefel hergestellt werden.

2010 Bioalkohol zum Benzin

Superbenzin enthält 5 Prozent, das umstrittene E10 sogar 10 Prozent Ethanol, also Alkohol. Zum Anliefern des Alkohols mit Eisenbahnkesselwagen wurden ein zusätzliches Bahngleis in der Raffinerie gebaut und bestehende Tanks zur Lagerung umgerüstet.

Die Rohstoffe für den Alkohol, meist Getreide und Zuckerrüben, stammen, wie vom Gesetzgeber gefordert, aus nachhaltigem Anbau.

2011 Fernwärme für Ingolstadt

In einer Raffinerie fallen große Mengen an Wärme an, die im Raffinerieprozess nicht weiter genutzt werden können und an das Kühlwasser oder direkt an die Luft abgegeben werden müssen. Detaillierte Untersuchungen bewiesen, dass vielfach das Temperaturniveau ausreicht, um Fernwärme zu erzeugen. Die Nähe zur Stadt In-

golstadt wird nun zum Vorteil. Neue hoch korrosionsbeständige Werkstoffe erlaubten es, Wärmetauscher zu bauen, mit denen die Wärme zuverlässig auf das Fernwärmewasser übertragen wird. 2011 erfolgte der Anschluss an das Fernwärmenetz der Stadt Ingolstadt.

Bayerisches Leuchtturmprojekt Fernwärme

Im September 2009 werden mit den Stadtwerken Ingolstadt Verträge über die Lieferung von Abwärme geschlossen. Jährlich können 130 MWh in das Fernwärme-Netz eingespeist werden – ein Meilenstein in der Ökobilanz.

Sicherheit

Sicherheit hat höchste Priorität

Sicherheit hat eine lange Tradition in der Raffinerie. Sämtliche Arbeitsprozesse werden im Sicherheitsmanagementsystem der Raffinerie beschrieben.

Die Sicherheitseinrichtungen sind stets auf dem neuen Stand der Technik und werden systematisch durch Raffinerie-Fachkräfte und durch die zuständigen Aufsichtsbehörden in regelmäßigen Abständen überprüft. Alarm- und Gefahrenabwehrpläne sowie Notfallübungen, die zusammen mit Feuerwehr, Polizei, Katastrophenschutz und anderen Behörden durchgeführt werden, garantieren die rasche Eindämmung eines eventuellen Störfalls.

Alle Apparate und wichtige Rohrleitungssysteme werden regelmäßig unter Aufsicht von und in Übereinstimmung mit unabhängigen Sachverständigen gründlichen Inspektions- und Druckprüfungen unterzogen. Für bestehende Anlagen werden detaillierte Sicherheitsberichte erstellt. Diese sind für jede wesentliche Veränderung eine Voraussetzung für die Erteilung der behördlichen Betriebsgenehmigung.

Alle Produktionsprozesse laufen in geschlossenen Systemen ab. Sie werden durch moderne Prozessleitsysteme gesteuert. Mehrstufige Sicherheitssysteme garantieren einen hohen Grad an Sicherheit. Nur geschultes und hoch qualifiziertes Personal wartet, prüft und betreibt die Anlagen. Im Fall einer Betriebsstörung oder

50 Jahre
Raffinerie Ingolstadt
Wärme und Mobilität mit Perspektive!



Sicherheit an Bauteilen

eines Störfalls sind im „Gefahrenabwehrplan“ die Zuständigkeiten einschließlich der unverzüglichen Kommunikation bei derartigen Ereignissen einvernehmlich und umfänglich zwischen Raffinerie und den zuständigen Behörden in Ingolstadt und Eichstätt geregelt.

Im Nachgang zum Schadensereignis im Dezember 2006 sind die vorhandenen Gefahrenabwehrpläne für die Raffinerie gemeinsam mit den zuständigen Behörden in Ingolstadt und Eichstätt überarbeitet und optimiert worden.

Sicherheit geht jeden an

Personen- und Anlagensicherheit ist in unserer Unternehmenspolitik fest verankert. Im Jahr 2013 erreichte das Gunvor-Team 15 Jahre ohne meldepflichtigen Arbeitsunfall. Alle Mitarbeiter sind in der Anwendung eines verhaltensbasierten Sicherheitssystems geschult. Denn: Sicherheit beginnt im Kopf. Systematische Beobachtung und Verbesserung von Arbeitsabläufen in allen Tätigkeitsbereichen, egal ob Anlagenfahrer, Bürokräft oder Werkschwester, sensibilisieren die Wahrnehmung.

Jährliche Sicherheitstrainings und Schulungen sind ebenso fester Bestandteil des Programms. Themen- und Wettbewerbsaktionen der Sicherheitsfachkräfte und -beauftragten sind kreativer Bestandteil des Konzeptes.

Auch unsere Partnerfirmen werden auf diese „Reise“ mitgenommen.



22. April 1964, Werksärztliche Station: Schwester Ria und Schwester Helga

TÜV-Revisionen

Eine Raffinerie muss alle fünf bis sechs Jahre inspiziert werden. In der Raffineriesprache nennt man dies „Turnaround“. Dazu stehen alle Anlagen still, werden geöffnet und gereinigt.

Die nach Betriebssicherheitsverordnung zugelassene Überwachungsstelle in der Raffinerie ist der TÜV Süd. Dieser führt die vorgeschriebenen Prüfungen an den Druckbehältern durch. Spezialisierte Firmen aus ganz Europa helfen mit, bei weiteren ergänzenden Untersuchungen die Zuverlässigkeit der Anlagen sicherzustellen. Notwendige Reparaturen werden durchgeführt und, wo erforderlich, werden Teile komplett ersetzt. Neue Anlagen werden integriert und Verbesserungen durchgeführt.

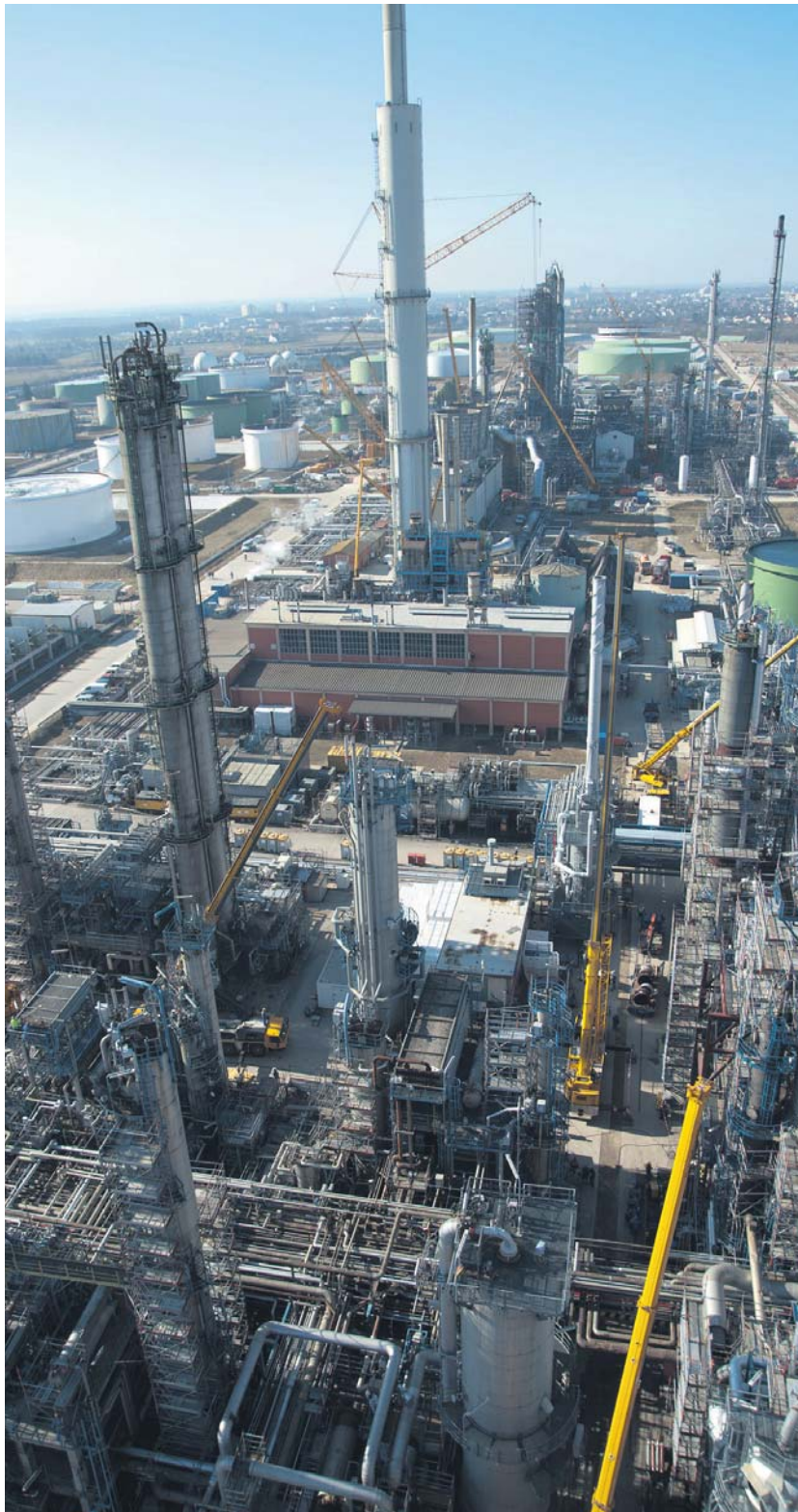
Für alle diese Tätigkeiten steht ein Zeitfenster von nur fünf Wochen zur Verfügung. In Spitzenzeiten sind 2000 Menschen, Mitarbeiter einer Vielzahl von Firmen, in der Raffinerie beschäftigt.

Die Planung eines Stillstandes ist ein logistisches Großprojekt; die Konzeption für den nächsten Stillstand hat bereits begonnen.

Eine Herausforderung ist auch die Versorgung aller Beteiligten. Fast 20.000 Hendl, 2.000 Schweinshaxen, 3.000 Butterbrezen und vieles mehr werden für den Verzehr eingeplant. Aber Bier gibt es nicht. Weil sich Alkohol nicht mit sicherer und zuverlässiger Arbeit verträgt, gilt ein striktes Alkoholverbot. Bereits im Vorfeld werden Behörden und Nachbarschaft informiert. In der Presse, im Radio und via Internet wird über das aktuelle Geschehen zeitnah und ausführlich berichtet.

April 2011 – TÜV-Revision erfolgreich durchgeführt

Die Prozessanlagen der Raffinerie werden komplett überholt und einer Generalinspektion unterzogen. Große Investitionen für technische Großprojekte machen sie fit für die Zukunft.



Anlagen während einer TÜV-Revision



Blick durch den Rohrbogen der Rohölleitung

April 2007 Petroplus als neuer Eigner

Die Raffinerie wird durch die Petroplus Holdings AG übernommen.

Januar 2012 Insolvenz

Das Jahr 2012 geht als eines der schwierigsten Jahre in die Geschichte der Raffinerie ein. Die operativ tätigen Gesellschaften Petroplus Deutschland GmbH, Petroplus Bayern GmbH und die Petroplus-Raffinerie Ingolstadt GmbH stellten im Januar 2012 Insolvenzantrag in Folge der Insolvenz der Schweizer Muttergesellschaft Petroplus Holdings AG. Da die weitere Rohölversorgung der Raffinerie nicht mehr gewährleistet werden

konnte, versetzte man die Raffinerie ab 9. Februar 2012 nach und nach in einen „Standby-Betrieb“. Die Anlagen liefen in einem „sicheren Warmhaltebetrieb“ und hätten bei Bedarf binnen weniger Tage wieder im vollen Umfang „hochgefahren“ werden können.

Der Investorenprozess wurde eingeleitet. In der folgenden Zeit bekundeten internationale Investoren konkretes Interesse an der Raffinerie Ingolstadt. Der neue Betreiber kristallisiert sich heraus.



Luftaufnahme aus 2013

Nürnberg Luftbild, Hajo Dietz

Mai 2012 Neuanfang mit Gunvor

Die Gunvor Group erwirbt die Petroplus Raffinerie in Ingolstadt und deren deutsche Marketingeinheiten. Als einer der größten unabhängigen Rohstoffhändler der Welt mit verschiedenen Standorten und Gesellschaften weltweit, ist Gunvor tätig in Handel, Transport, Lagerung und Verarbeitung von Öl und anderen Energieprodukten.

August 2012 zurück im Markt

Die Gunvor Group hat nach der Übernahme der ehemaligen Petroplus-Raffinerie Ingolstadt sowie der deutschen Petroplus-Marketinggesellschaften mit Wirkung zum 24. August 2012 den Betrieb wieder aufgenommen. Alle rechtlichen und kartellrechtlichen Genehmigungen wurden erteilt.

Alle Arbeitsplätze konnten erhalten werden. Als das erste Tankschiff, die „Minerva“, mit Rohöl des neuen Eigners Ende August 2012 im Hafen von Triest entladen wurde und das „schwarze Gold“ über die TAL nach Lening floss, hieß es „Oil in“ – ein besonderer Moment für das Raffinerie-Team. Danach nahm die Raffinerie den Betrieb wieder auf. Sie versorgt gemeinsam mit der deutschen Marketingeinheit Gunvor Deutschland GmbH die Märkte in Deutschland, vorwiegend Bayern, aber auch in Österreich, der Schweiz und der Tschechischen Republik mit Qualitätsprodukten für Wärme und Mobilität. Inzwischen hat sie sich zu einer der leistungsstärksten und flexibelsten Raffinerien Europas in ihrer Klasse entwickelt. Je nach Produkt – Bitumen, Benzin, Heizöl, Diesel – versorgt sie etwa 20 bis 30 Prozent des bayerischen Marktes und der angrenzenden Regionen.

Mit dem Kauf der Raffinerie waren auch die Weiterführung des Fernwärmevertrages mit den Stadtwerken verbunden und die bestehende Partnerschaft aufs Neue langfristig besiegelt.

Am 6. Dezember 2012 übernahm die Gunvor Group auch den zehnprozentigen Anteil der Petroplus an der TAL. Und bereits im darauf folgenden Jahr gab es einen besonderen Erfolg zu verzeichnen:

Am 17. April 2013 meldete die Raffinerie den höchsten Rohöl-Tagesdurchsatz seit der Übernahme durch Gunvor.

Die Raffinerie gehört nun zu einem der weltgrößten Rohstoff- und Energiehändler. So liegen nicht nur die Rohölbeschaffung und Marketingstrategien in Experten Händen, sondern es herrscht zudem ein weltoffe-



Verlässliche Partnerschaft – die Werkfeuerwehr in Sicherheits-Allianz mit den freiwilligen Feuerwehren des Landkreises

ner Geist für moderne Technik, verbunden mit Investitionsfreude und Verantwortungsbewusstsein.

2014 Die Raffinerie heute als Arbeitgeber und Nachbar

Die Raffinerie gilt in ihrem Jubiläumsjahr 2014 als angesehener Arbeitgeber und guter Ausbildungsbetrieb für Chemikanten und Kaufleute. Das Raffinerie-Team besteht aus hoch qualifizierten Anlagenoperatoren, Handwerkern, Kaufleuten, Meistern, Technikern, Ingenieuren und weiteren Spezialisten. Rund zwei Drittel des Produktionsteams sind ehemalige Auszubildende. Als anerkannter Ausbildungsbetrieb bei der Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern genießt die Raffinerie einen sehr guten Ruf. Ob Industriekaufmann/-frau oder Chemikant/-in – erfahrene Ausbilder führen die jungen Menschen fach- und

sachkundig an die jeweiligen Aufgaben heran. Die sehr guten Abschlussnoten des Nachwuchses belegen, dass die Ausbildung ein hohes Niveau hat und Spaß macht.

Patenschaft für Jugendfeuerwehren

Die Werkfeuerwehr der Raffinerie fördert seit Jahren den Nachwuchs des Landkreises Eichstätt. Im Rahmen einer langfristigen Patenschaft für den jährlich stattfindenden Kreisjugendfeuerwehrtag unterstützt sie die sportlichen Wettbewerbe.

In der Region – für die Region

Seit 50 Jahren ist die Raffinerie in der Region tief verwurzelt. Ein wichtiger Baustein für den Erfolg des Unternehmens ist auch das langfristige Engagement für die Region und die Mit-

arbeiter. Seit Jahren setzt sich unsere Raffinerie daher mit zahlreichen Projekten und in langfristigen Partnerschaften, insbesondere für die Jugend, ein. Wir bieten den jungen Leuten vielfältige Möglichkeiten, sich über Themen rund ums Erdöl und Energieeffizienz zu informieren.

Der SC Gunvor Ingolstadt e. V.

Betriebssport hat in der Raffinerie seit der Gründungszeit Tradition. Bis zum heutigen Tag haben viele Mitarbeiter Freude am kollegialen Miteinander. 16 unterschiedliche Sparten sind im Angebot – und für jeden ist etwas dabei: Ob Fußball, Amateurfunken, Segeln oder „Fitness auf vier Pfoten“, um nur einige Beispiele zu nennen. Die Gunvor-Raffinerie Ingolstadt unterstützt damit auch wirkungsvoll die „Work-Life-Balance“.



Früh übt sich, wer zur Feuerwehr will

Kulturkanal Ingolstadt

Als korporatives Mitglied fördert die Raffinerie den Kulturkanal Ingolstadt.

Riesenspaß beim Ferienpass!

Bei den jährlichen Ferienpassaktionen haben Buben und Mädchen die Möglichkeit, die Raffinerie und natürlich die Werkfeuerwehr zu erforschen. Mit großem Interesse verfolgen sie den Werdegang des Naturstoffs Erdöl bis zum Benzin. Im Anschluss ist Aktion pur bei der Werkfeuerwehr angesagt. Die Schichtbrandmeister haben ein kompaktes Programm vorbereitet, das die jungen Besucher begeistert. Sie stellen eifrig Fragen zur Feuerwehr, probieren Schutzkleidung unterschiedlicher Art an und nehmen Löschvorrichtungen in Beschlag.

Verantwortungspartner in der Region

Im Rahmen der Initiative „Verantwortungspartner in der Region“ der Industrie- und Handelskammer Oberbayern beteiligt sich die Gunvor Raffinerie Ingolstadt unter anderem im Projekt zur „Förderung von Technik, Forschung und Entwicklung“. Unter dem Motto „Schüler entdecken Technik“ begleiten wir als Pate Schülerinnen und Schüler in die Welt der Technik. Ziel ist es, das Interesse von Kindern, Jugendlichen und vor allem Mädchen an den sogenannten „Mint-Fächern“ und „Mint-Berufen“ – Mathematik, Informatik, Naturwissenschaft, Technik – zu wecken und zu fördern.

Voneinander lernen!

Die technische Hochschule Ingolstadt ist für die Raffinerie ein wichtiger Netzwerkpartner in spannenden Projekten. Dabei steht die Förderung des gemeinsamen Wissenstransfers im Vordergrund. Angehenden Ingenieuren wird somit eine Brücke in die Praxis gebaut.

Girls' Day

Beim jährlichen Girls' Day sind die Türen für Mädchen, die Ausbildungsberufe aus Technik und Naturwissenschaft kennenlernen wollen, weit geöffnet. Unter der Leitung von Ingenieurinnen bekommen die jungen Damen die unterschiedlichen Themengebiete und Aufgaben verständlich erklärt.



**Wärme und Mobilität mit
Perspektive!**

Die Raffinerie ist ihrer Bestimmung, Bayern mit Energie zu versorgen, seit über 50 Jahren treu geblieben. Sie wird sich auch in Zukunft für technologieoffene Lösungen im Rahmen der Energiewende einsetzen. Gemeinsam mit Mineralölwirtschaft und Politik nehmen wir die großen Herausforderungen für die Zukunft an.

50 Jahre
Raffinerie Ingolstadt
Wärme und Mobilität mit Perspektive!



Impressum

An dieser Ausgabe haben
mitgewirkt:

Susanne Ehrnthaler,
Öffentlichkeitsarbeit
(V. i. S. d. P.)

Otto Frühmorgen
Peter Kirmaier

Dr. Friedrich Lenhardt
Günther Pollinger
Willi Serrand

Dr. Martin Wenger
Manfred Willenbockel
Maria Wolf

Gisbert van de Zande

Fotomaterial:
Archiv, Donaukurier,
Esso Reporter

Satz, Layout:
CSI Ingolstadt,
Thomas Greppmeier

Druck und Verteilung:
DONAUKURIER
Verlagsgesellschaft mbH,
Ingolstadt

