

Raffinerie-Nachtschicht

Eine Anlage,
die niemals
schläft



Gesichter und Geschichten
aus dem Unternehmen.

Alles super – landauf, landab

Eine Tankstellenreise
durch die Republik

Sauberer, schneller, weiter

Forschung – die Suche
nach Perfektion

Traumschiff

Die Wartung von
2.000 Tonnen Motor

Wir möchten Ihnen
die Augen öffnen –
mit anschaulichen
Bildern und
Reportagen aus der
Perspektive unserer
Mitarbeiterinnen und
Mitarbeiter.

Zahlen und Fakten

Mit den Produkten und Dienstleistungen der Marken BP, Aral und Castrol erreicht BP in Deutschland täglich Millionen von Kunden. Das Geschäft umfasst Raffinerien, Tankstellen, Entwicklung und Produktion von Kraftstoffen, Heizöl und Schmierstoffen sowie die Versorgung von Industriekunden, Großhändlern, Wiederverkäufern und Endverbrauchern.



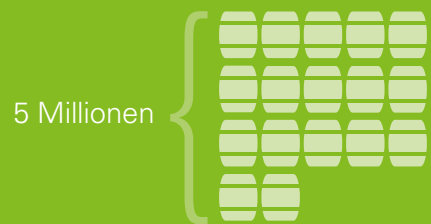
2017 wurde BP zum 14. Mal mit dem Gütesiegel ‚Top Arbeitgeber‘ ausgezeichnet.



In der Raffinerie in Gelsenkirchen können täglich rund 2.000 Tonnen Bitumen hergestellt werden, die für etwa zehn Kilometer neuen Straßenasphalt reichen.



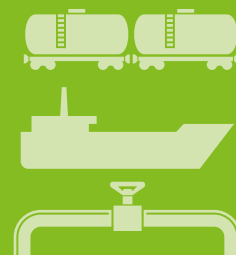
Kühlschmierstoffe bestehen zu über 90 Prozent aus Wasser.



Die BP Raffinerie in Lingen verarbeitet fünf Millionen Tonnen Rohöl jährlich.



Normaler Kraftstoff setzt sich aus über 400 verschiedenen Stoffen zusammen.



Öltransporte zu einer Raffinerie erfolgen per Schiene, per Tankschiff und per Pipeline – insgesamt werden auf diese Weise viele Millionen Tonnen bewegt.



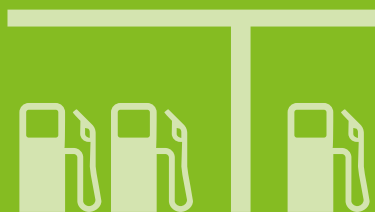
Von Deutschland aus betreut BP Marine etwa 120 Kunden mit insgesamt 1.200 Schiffen – vom kleinen Küstenwacheboot bis hin zum riesigen Containerschiff.



BP produziert Achs- und Getriebeöle, die ein Pkw-Leben lang halten, also für eine Laufleistung von mindestens 250.000 Kilometern.



Am Frankfurter Flughafen arbeitet BP mit einem Tankvolumen von 5,6 bis 5,8 Millionen Kubikmetern pro Jahr. Damit werden allein an diesem einen Flughafen circa 40 Prozent des gesamten Tankaufkommens aller deutschen Flughäfen abgewickelt.



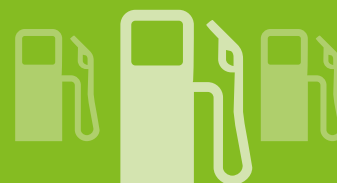
Rund die Hälfte des Aral Tankstellennetzes besteht aus Eigentümeranlagen unter der Marke Aral; diese werden durch die jeweiligen Besitzer selbst betrieben.



Führende Automobilhersteller lassen ihre Fahrzeuge ab Werk mit Castrol Schmierstoffen befüllen.



Die ersten Tanker mit modernen MAN ME-LGI Motoren (für Methanolbetrieb ausgelegt) wurden mit Zylinderöl von Castrol beliefert.



Rund 2.500 Aral Tankstellen gibt es in ganz Deutschland. Aral Kraftstoffe mit neuer Anti-Schmutz-Formel beseitigen Verschmutzungen im Motor und erhöhen die Reichweite pro Tankfüllung. Im Shopgeschäft werden seit 2016 mehr und mehr Standorte mit einem REWE To Go-Shop ausgestattet.



Deutschlandweit verkauft Aral über elf Millionen Crossinos pro Jahr.

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

geht es Ihnen nicht auch so? Viele Dinge im Alltag nehmen wir als so selbstverständlich wahr, dass man nicht darüber nachdenkt, welche komplexen Abläufe dafür eigentlich notwendig sind. Wir müssen uns zum Beispiel alle keine großen Gedanken darüber machen, wie aus Erdöl Kraft- oder Kunststoffe entstehen, womit Flugzeuge betankt werden oder wodurch große und kleine Produktionsanlagen reibungslos funktionieren.

Dafür sind bei BP in Deutschland Menschen im Einsatz, die ihre Arbeit mit viel Knowhow, Engagement und Leidenschaft ausüben. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sorgen dafür, dass mehr als zwei Millionen Kunden jeden Tag aufs Neue unsere besten Produkte erhalten – egal ob aus der Raffinerie, am Flughafen oder an der Tankstelle. Sie sind es, die unserem Geschäft Leben verleihen. Und sie kennen die interessanten Geschichten hinter den Produkten.

Deshalb lassen wir auf den folgenden Seiten unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus ihrem Geschäfts- und Arbeitsalltag berichten. Wir sind davon überzeugt, dass Sie BP in Deutschland so besser kennenlernen werden, als es mit einem Bericht aus Zahlen, Tabellen und Statistiken möglich wäre. Denn herausgekommen sind unterhaltsame, ungewöhnliche und facettenreiche Geschichten, die zeigen, was unser Geschäft im Kern ausmacht: Eine unerschöpfliche Begeisterung für unsere Produkte.

Mit unserer Broschüre ‚Gesichter und Geschichten aus dem Unternehmen‘ laden wir Sie daher zu spannenden Einblicken in die Welt der BP in Deutschland ein. Wir sind sicher, dass Sie danach viele alltägliche Produkte Ihres Lebens mit ganz anderen Augen betrachten werden.

Viel Spaß beim Lesen dieser Lektüre wünscht Ihnen

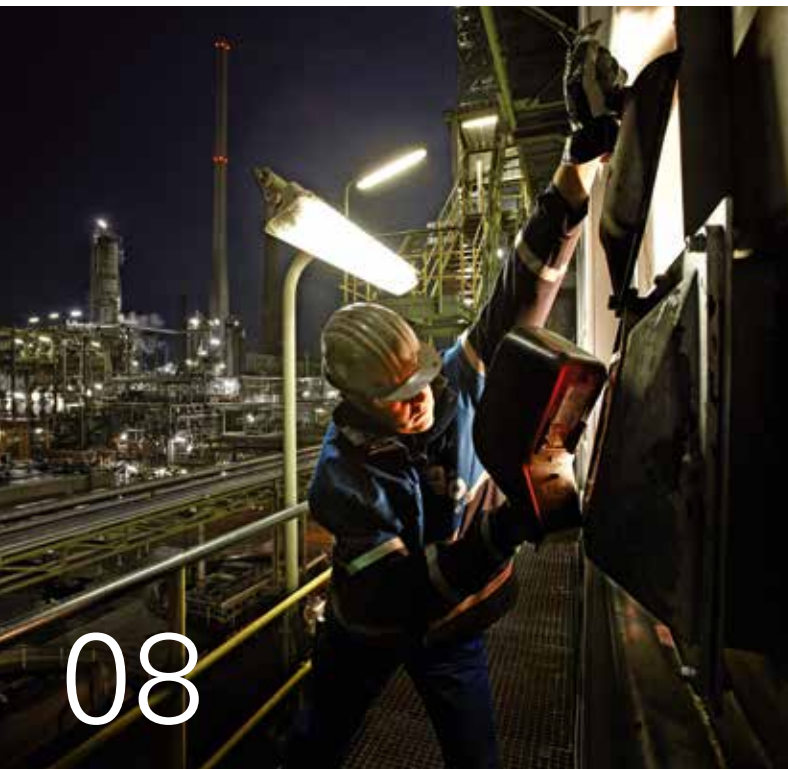
Ihr Team der Unternehmenskommunikation
BP Europa SE, Deutschland

Raffinerie-Nachtschicht

Eine Anlage, die
niemals schläft

Sauberer, schneller, weiter

Forschung – die Suche
nach Perfektion



08



18

Vorwort 3

Was BP auszeichnet

„Unser gesellschaftlicher Auftrag bleibt
die Versorgung der Menschen mit Energie.“ 6
Interview mit Wolfgang Langhoff

Raffinerie

Unsere Raffinerie im Grünen – eine Nachtschicht 8
in der BP Raffinerie Lingen

„Raffinerien haben eine Schlüssel- 13
position in der Energieversorgung.“
Interview mit Bernhard Niemeyer-Pilgrim

Wo kommt Öl im Alltag vor? Mehr als 14
nur Kraftstoff für Autos & Co.

Bitumen/Koks

Schwarz = Weiß – Einsatzmöglichkeiten 16
von A wie Asphalt bis Z wie Zahnpasta

Die besondere Bedeutung von 17
Bitumen und Grünkoks im Alltag.
Interview mit Heiko Wiegand

Forschung

Auf der Suche nach dem perfekten Kraftstoff – 18
Einblicke in die Kraftstoffforschung bei BP/Aral

„Wir müssen alte Methoden neu denken.“ 21
Interview mit Dr. Frank Schürmann

Schmierstoffe

Wie Öl unseren Alltag bestimmt – was 22
Nähmaschine, Föhn und Flugzeugturbine
gemeinsam haben

Kochen, Kühlen, Mischen – ein Tag im 24
BP Schmierstoffwerk in Mönchengladbach

Fett für alle Fälle – 26
Interview mit James Gladding
und Frank van Gember

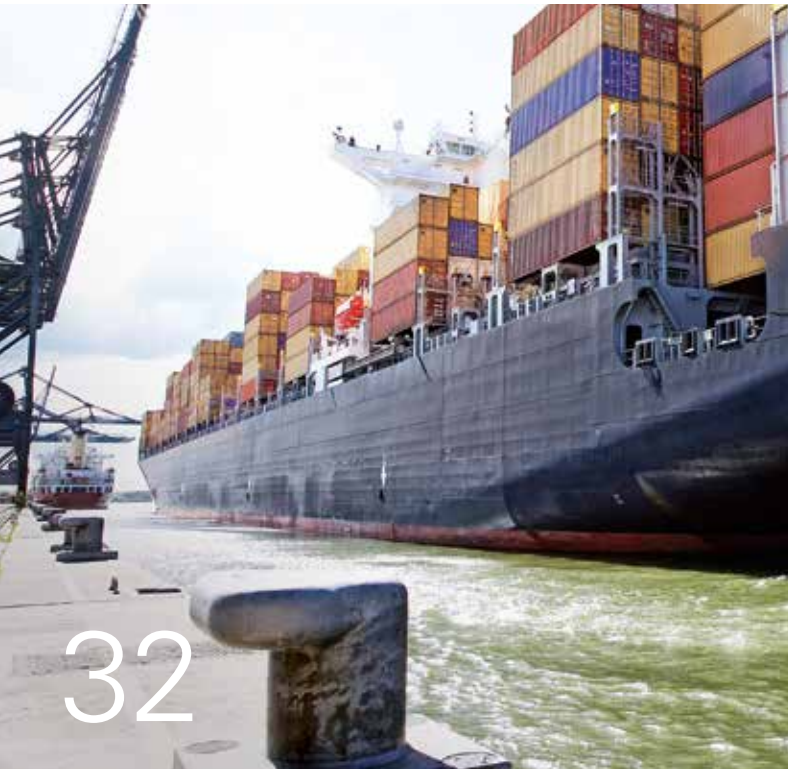
Metall liebt es kühl geschmiert – Landau, 27
die Wiege der BP Schmierstoffproduktion

Der Zukunft voraus – über die Achs- und 28
Getriebeöle aus Hamburg

„Wir haben uns als Technologiepartner 29
der Automobilhersteller etabliert.“
Interview mit Mark Hodgson und Christian Lau

Traumschiff
Die Wartung von
2.000 Tonnen Motor

Alles super – landauf, landab
Eine Tankstellenreise
durch die Republik



Schmierstoffe für die Welt – ein Rundgang
durch das Werk in Hamburg-Neuhof mit
Werksleiter Stefan Reuss 30

BP Marine
„Da hat man ein gewaltiges Stück Eisen vor sich.“ 32
Interview mit Jörn-Peter Hinz

Luftfahrt
Pünktlich auf die Minute – die Betankung 36
eines A380 auf Deutschlands größtem
Verkehrsflughafen

Transport und Logistik
Der Weg des Öls – komplexe Logistik, durch 40
einfache Schaubilder dargestellt

Tankstellen
„24 Stunden offen – zu gibt’s nicht!“ – 42
eine Tankstellenreise durch die Republik

Autogas
Günstig Gas geben – zu Besuch an einer 52
Autogastankstelle in Oldenburg

Großkunden
Aral und Pludra: ein gutes Geschäft – im Ge- 54
spräch mit Michael Pludra, Aral Markenhändler

Mitarbeiter
Erfahrung und Tatendrang schaffen neue Ideen. 56
Interview mit Pamela d’Anterrosches und
Yannik Grabow

Gesellschaftliches Engagement
„Gutes auch gut tun.“ 60
BP Mitarbeiter unterstützen junge
Engagierte in der Civil Academy

„Warum mir die Civil Academy geholfen hat!“ 61
Ehemalige Teilnehmende berichten über ihre
Erfahrungen mit der Civil Academy

Engagement ausdrücklich erwünscht – was 62
BP Mitarbeiter ehrenamtlich leisten

Impressum 64



Wolfgang Langhoff
ist seit Januar 2017
Vorstandsvorsitzender
der BP Europa SE.

„Unser gesellschaftlicher Auftrag bleibt die Versorgung der Menschen mit Energie.“

Wolfgang Langhoff, Vorstandsvorsitzender der BP Europa SE, arbeitet seit fast 30 Jahren bei BP. Auf seinem gesamten beruflichen Weg erlebte er verschiedenste kulturelle Einflüsse. Wir sprachen mit ihm über das Unternehmen und seine Ziele.

Herr Langhoff, Sie sind schon sehr lange für das Unternehmen tätig. Wie stolz sind Sie auf BP?

Ich bin sehr stolz auf BP und unser Team. Wir sind ein international agierendes Energieunternehmen, das sich mit ständigen Marktveränderungen auseinanderzusetzen weiß. Aber genau das macht es so spannend, hier zu arbeiten. Das hat mich immer begeistert und tut es bis heute.

Sie haben in Ihrer Karriere viel im Ausland gearbeitet. Was haben Sie von anderen Kulturen lernen und mitnehmen können?

Egal, wo ich tätig war, der ‚One Team‘-Gedanke innerhalb der BP hat für mich im Laufe meiner beruflichen Laufbahn

immer eine zentrale Rolle gespielt. Er ist auch einer unserer fünf Grundwerte. Gerade weil wir ein globales Unternehmen sind, ist es wichtig, dass wir eine Mannschaft bilden. Als ich dieses Ziel vor Augen hatte, kam es gar nicht darauf an, ob ich in Spanien, in Polen oder in der Konzernzentrale in London arbeitete. Empathie für und mit Menschen und ein nachhaltiger Teamgeist waren eine Erfahrung, die mich immer nachhaltig beeindruckte.

Die fünf Grundwerte der BP ‚Sicherheit, Respekt, Bestleistung, Courage und ein Team‘ haben Sie gerade schon angesprochen. Was bedeuten diese Werte für Sie?

Es mag vielleicht etwas hochgegriffen klingen, aber die Werte

betrachte ich als eine Art Geisteshaltung oder Einstellung im Arbeitsleben. Jeder Mitarbeiter sollte die Werte ganz individuell für sich selber auslegen. Ich denke, über eines sind wir uns bei BP allerdings gemeinschaftlich einig: Unsere Werte dienen als Maßstab, auf den sich alle für das Unternehmen tätigen Menschen verständigen können. Sie sind das Fundament, das uns als Mannschaft eint. Ich glaube, gerade in der heutigen Zeit, wo immer häufiger Emotionen anstelle von Fakten überwiegen, ist es sehr hilfreich, einen solchen gemeinsamen Wertemaßstab zu bilden.

**Sicherheit ist ebenfalls einer der Grundwerte bei BP.
Das Unternehmen verfolgt hohe Ziele in diesem Bereich.
Vielleicht zu hohe?**

Nein, absolut nicht. Wir als Unternehmen wollen durch unser Handeln weder Menschen noch der Umwelt Schaden zufügen. Das ist und bleibt Grundvoraussetzung. In der täglichen Arbeitsroutine lässt die notwendige Aufmerksamkeit jedoch manchmal nach. Das liegt in der Natur des Menschen. Wenn ein Vorfall passiert, untersuchen Experten daher genau, warum und wie es dazu kommen konnte. Die Ergebnisse spielen wir zurück in den betroffenen Geschäftsbereich, damit dort entsprechende Maßnahmen zur Vermeidung getroffen werden können. Häufig reicht es schon aus, kleinere Prozessänderungen vorzunehmen, die zu einer Verbesserung und im Ergebnis zu einem sichereren Ablauf führen. Parallel kommunizieren wir relevante Erkenntnisse aus Vorfällen an alle Mitarbeiter. Darüber hinaus setzen wir uns systematisch mit ‚Beinahe-Unfällen‘ auseinander, um dadurch die Häufigkeit und Schwere von Arbeitsunfällen nachhaltig reduzieren zu können. Ich denke, unsere Lernkultur ist gut ausgeprägt und bringt uns dem Ziel ‚null Unfälle‘ näher.

Mensch und Umwelt schonend zu behandeln, ist nicht nur ein Sicherheitsthema. Es zeigt auch die gesellschaftliche Verantwortung von BP. Wie wichtig ist gesellschaftliches Engagement für das Unternehmen?

Das gesellschaftliche Engagement der BP sehe ich als eine von drei Komponenten, die unser Handeln und Denken ausmachen. Diese sind Versorgungssicherheit, Wirtschaftlichkeit und Umweltschutz. Als kommerziell tätiges Unternehmen wollen und müssen wir Geld verdienen. Im Kern erwirtschaften wir Löhne und Gehälter für unsere Mitarbeiter, schütten unseren Aktionären, den Eigentümern, die Dividende aus und wir schützen die Werte des Unternehmens nachhaltig. Unser gesellschaftlicher Auftrag ist die sichere Versorgung der Menschen mit ausreichender und bezahlbarer Energie. Wir sorgen für Mobilität, liefern Wärme und produzieren wertvolle Grundstoffe für die chemische Industrie. Darüber hinaus engagieren wir uns ganz konkret in zahlreichen gemeinnützigen Projekten und unterstützen das gesellschaftliche Engagement unserer Mitarbeiter.

Auch die Diskussion rund um erneuerbare Energien beobachten wir sehr genau und wollen unseren Beitrag zu einer



Die Energieversorgung heute und auch künftig entscheidend zu gestalten – das ist eines der Hauptanliegen von BP. Ein festes Wertegerüst ist für Wolfgang Langhoff dabei Grundlage, um das Geschäft von BP verantwortlich zu betreiben.

CO₂-armen Zukunft leisten. So sind wir beispielsweise im Bereich Windenergie in den USA oder bei der Erzeugung von Biokomponenten für Kraftstoffe in Brasilien aktiv. Diese Zusammenhänge zeigen, warum gesellschaftliches Engagement und damit auch Verantwortung für BP bedeutsam bleiben.

Macht das BP attraktiv für junge Menschen?

Ich bin davon überzeugt, dass wir durch unsere gesellschaftliche Präsenz junge Menschen erreichen und motivieren können, sich bei BP zu bewerben. Wir brauchen junge Nachwuchskräfte, die uns dabei unterstützen, den Wandel im Bereich Mobilität zu gestalten. Es sollten Menschen sein, die Lust haben, die Zukunft in einem weltweit tätigen Energieunternehmen aktiv anzugehen und zu begleiten. Als Gegenleistung bieten wir unseren Mitarbeitern ein internationales Umfeld mit nationaler Verbundenheit, hier in Deutschland unter dem Dach der drei großen Marken BP, Aral und Castrol.

**Zum Schluss noch eine Frage an Sie persönlich:
Was zeichnet einen guten Chef heutzutage aus? Sehen Sie sich für Ihre Mitarbeiter als Vorbild oder wie definieren Sie Ihre Rolle?**

Es gilt, als Vorbild akzeptiert zu werden, daher möchte ich allen unseren Mitarbeitern respektvoll begegnen. Das gilt nicht nur für Führungskräfte, sondern eben auch für alle, die für und mit uns arbeiten. Nur so entwickelt sich Kollegialität und eine Gemeinschaft, die alles Handeln sowohl für das Unternehmen als auch für jeden Einzelnen individuell positiv beeinflusst. Hier schließe ich an den Anfang an: Als Führungskraft möchte ich eine Mannschaft bilden, die die notwendigen Rahmenbedingungen kennt. Der individuelle Freiraum spielt dabei eine ganz wichtige Rolle. So viel Bindung wie nötig und so viel Freiraum wie möglich zu geben, das ist meine Intention, damit wir alle unsere Arbeiten gut bewältigen können. Ich glaube, jeder einzelne Mitarbeiter möchte gerne stolz auf das sein, was er tut. Diesen Stolz und diese gemeinsame Leistungsfähigkeit freizusetzen, sehe ich als meine Aufgabe an. ■





Unsere Raffinerie
im Grünen



„Die heutige Schicht wird ruhig verlaufen“, sagt Michael Herfurth, seit 2008 Chemikant in der BP Raffinerie in Lingen. Hier bei der BP Lingen – wie der BP Standort offiziell genannt wird – hat er auch seine Ausbildung absolviert. Genauso wie seine Kollegin Katrin Wittmoser, ebenfalls Chemikantin. Sie war eine der ersten weiblichen gewerblich-technischen Auszubildenden der Raffinerie. Mittlerweile sind viele weitere hinzugekommen und bei allen Schichtdiensten dabei.



Michael Herfurth muss auf seinem Rundgang durch die Raffinerie oft auch hoch hinaus.

Gemeinsam werden Katrin Wittmoser und Michael Herfurth während ihrer Nachtschicht einen Teil der Anlagen in der Raffinerie beaufsichtigen. „Auf Schicht sind wir immer zu zweit unterwegs, weil das Thema Sicherheit bei uns höchste Priorität hat“, erklärt Michael Herfurth. „Wir gehen hier durch einen Teil der Anlage, in dem wir Flüssigkeiten und Gase verarbeiten, die nicht ganz ungefährlich sind. Wenn also etwas passieren sollte, können wir uns gegenseitig helfen bzw. gemeinsam handeln.“

Heute ist er sicher, dass es eine ruhige Schicht wird. Warum eigentlich? „Die Gasfackeln sind nicht an“, so die prompte Antwort des Chemikanten. Zur Erklärung: In seltenen Fällen brennen in einer Raffinerie Gasfackeln – wichtige Sicherheitseinrichtungen der Raffinerie. Überschüssiges Gas kann bei Bedarf abgefackelt und so der Druck aus dem Produktionsprozess genommen werden. Das Ganze erfolgt kontrolliert und birgt keine Gefahr für Mensch und Umwelt. Gerade hier im flachen Emsland sieht man die Fackeln, wenn sie denn brennen, kilometerweit. „Das Spannende an

unserer Arbeit ist aber, dass – auch wenn unsere Anlagen normalerweise ruhig laufen – wir immer aufmerksam und bereit sein müssen, Störungen in den Griff zu bekommen“, ergänzt Katrin Wittmoser, die ebenfalls seit 2008 in Lingen arbeitet.

Die beiden beginnen ihre täglichen Rundgänge in der so genannten Druckwechsel-Absorptionsanlage – kurz: DWA. Hier prüfen sie mit geschultem Blick, ob alles reibungslos läuft. „Sieht alles gut aus“, bestätigt die junge Chemikantin und erläutert: „In diesem Anlagenteil wird Wasserstoff gewonnen. Wasserstoff ist wichtig für den gesamten Produktionsprozess.“ Die Gewinnung des Wasserstoffs erfolgt in verschiedenen aufwendigen Verfahren. Dabei spielen unterschiedliche Temperaturen und Drücke eine Rolle.

In einer Raffinerie ist es aufgrund der Strömungsgeräusche der Produkte und der Laufgeräusche von Motoren und Turbinen vielerorts laut. Ohne Ohrstöpsel geht in manche Bereiche daher niemand. Kollegen treffen Katrin Wittmoser und Michael Herfurth



Die BP Raffinerie
in Lingen
verarbeitet fünf
Millionen Tonnen
Rohöl jährlich.



Den Überblick über die
vielen Röhren und Tanks zu
behalten – für die beiden
Chemikanten kein Problem.

auf ihrer nächtlichen Tour nur selten. Das liegt nicht an der Uhrzeit. Insgesamt befinden sich im Außendienst zusammen mit den beiden Chemikanten zwölf Mitarbeiter auf derselben Nachtschicht, nur eben an unterschiedlichen Orten.

Eine Raffinerie steht niemals still. Hier wird 24 Stunden am Tag produziert, in Lingen seit 1953. Daher sind auch ununterbrochen Menschen im Dienst. Die BP Raffinerie in Lingen verarbeitet fünf Millionen Tonnen Rohöl jährlich. Sehen kann man davon aber nicht viel und es wird alles dafür getan, damit das auch so bleibt. „Am Ende sieht man nur die Produkte“, sagt Michael Herfurth. „Kerosin, Diesel, Benzin und Flüssiggas produzieren wir hier. Die Produkte können wir direkt aus der Raffinerie auf Tank- und Kesselwagen verladen.“

Und was sind das für Proben, die die beiden Chemikanten in eine Flasche füllen? „Da steht zwar beispielsweise Diesel drauf, aber dieses Produkt kann man noch nicht in den Tank füllen“, erläutert Katrin Wittmoser. „Das ist noch kein Kraftstoff, sondern ein Diesel-Vorprodukt. Wir ziehen regelmäßig Proben und bringen diese an eine Sammelstelle. Dort werden sie abgeholt und in unserem Labor umfangreich und nach definierten Kriterien analysiert.“ ►



In der Messwarte kann Katrin Wittmoser per Fernsteuerung Änderungen am Kreislauf der Anlage vornehmen.

► Ergibt die Analyse Abweichungen von den Normwerten, müssen die beiden Chemikanten Änderungen an der jeweiligen Anlage vornehmen. Das bedeutet beispielsweise, die Temperatur je nach Messergebnis hoch- oder runterzufahren. Dies passiert aber nicht an der Anlage selbst, sondern in der zentralen Messwarte. Dort gibt es jede Menge Rechner, Leuchten, Lämpchen, Anzeigen und Knöpfe. Das einzige Gerät in diesem Raum, das auch von Laien problemlos bedient werden könnte, ist ein Kopierer. Alles andere ist vollautomatisierte Regelungstechnik. Michael Herfurth: „Das ist sozusagen das Gehirn der Raffinerie. Hier wird die gesamte Anlage gesteuert.“

Manchmal leuchtet eine der roten Lämpchen über den vielen Monitoren auf. „Das Aufleuchten ist ein Hinweis auf wichtige Prozessparameter, zum Beispiel Temperatur- oder Druckmessungen, bei denen eine Abweichung von den so genannten Sollwerten gemessen wurde“, erklärt Katrin Wittmoser. „Sie werden dann in der Regel automatisch vom Prozessleitsystem behoben. Ist dies nicht der Fall, greifen wir als Operator im Außenbereich oder in der Messwarte von Hand ein.“

Michael Herfurth und Katrin Wittmoser sind wieder unterwegs und machen jetzt am riesigen Ofen Station. Katrin Wittmoser erklärt: „Wenn die Messwarte das Hirn ist, dann sehen wir hier das Herz.“ Und man sieht es nicht nur, man spürt es auch förmlich. Im Winter angenehm, im Sommer eine schweißtreibende Angelegenheit. „Bis zu 900 Grad Celsius haben wir im Ofen. Aktuell sind es aber nur 850 Grad“, scherzt Michael Herfurth. Geschützt mit einer Maske, wie sie Schweißarbeiter benutzen, schaut er

über eine kleine Öffnung in den Ofen. Man erkennt dicke Rohre, durch die Gas in den Ofen strömt. Dieses wird über Brenner in der Decke verfeuert. Das Innere des Ofens leuchtet gelb-rot, die Luft flimmert und man spürt die heiße Luft im Gesicht, trotz Maske. Die beiden Chemikanten setzen derweil ihren Rundgang fort.

So langsam dämmt der Tag über dem Emsland. Die Menschen hier in der Region nennen die Raffinerie liebevoll „Unsere Raffinerie im Grünen“. Drumherum liegen Wald und Wiesen und natürlich der Dortmund-Ems-Kanal. Von hier aus starten Tankschiffe, die im Hafen der Raffinerie beladen werden, um die Menschen mit Energie zu versorgen. Das Thema Sicherheit wird in der BP Raffinerie großgeschrieben. Michael Herfurth: „Wichtig ist, dass man niemals leichtsinnig wird. Auch kleinste Vorfälle sind wichtig, werden gemeldet und untersucht, um so das Bewusstsein und die Aufmerksamkeit zu schärfen. Und wenn der seltene Fall einer Störung eintritt, kennen wir die Abläufe genau, um sofort für Sicherheit sorgen zu können.“

Die Nachtschicht ist für ihn und seine Kollegin Katrin Wittmoser zu Ende. Herz und Hirn haben heute gut funktioniert. Die Frühschicht ist bereits auf dem Weg, um die beiden und ihre Schichtkollegen abzulösen. So läuft das jeden Tag, seit 1953. ■

Die Raffinerie im Emsland gehört zu den wenigen, die so genanntes schweres Öl verarbeiten können.

Diese Ölsorte ist besonders dreckig – vor der Weiterverarbeitung müssen also zunächst alle Rückstände herausgefiltert werden.

„Raffinerien haben eine Schlüsselposition in der Energieversorgung.“

Bernhard Niemeyer-Pilgrim leitet seit Mai 2017 die Raffinerie BP Lingen. Im Gespräch äußert er sich zum Raffineriestandort Deutschland.

Herr Niemeyer-Pilgrim, welche Bedeutung haben Raffinerien in Deutschland angesichts einer sinkenden Energienachfrage?

Mineralölprodukte werden trotz zunehmender regenerativer Energien noch auf lange Sicht eine zentrale Rolle in der Energieversorgung Deutschlands spielen. Diese Ansicht wird von vielen Experten geteilt – sowohl für den industriellen und privaten Bereich, vor allem aber auch für den Transportsektor: Lkw, Flugzeuge oder Schiffe werden noch einige Jahrzehnte hauptsächlich mit fossilen Kraftstoffen betrieben werden. Das gilt auch für Pkw, bei denen jedoch die Anzahl an Elektro- oder Hybridfahrzeugen zunehmen wird. Mineralölprodukte sind aber auch eine wichtige Rohstoffquelle für die chemische Industrie. Sie benötigt diese zum Beispiel für die Erzeugung von Kunststoffen. Kurzum: Raffinerien machen Deutschland unabhängig von Importen von Mineralölprodukten und haben somit eine Schlüsselposition in der Energieversorgung.

Stellen alle deutschen BP Raffinerien ungefähr die gleichen Produkte her?

Die Abläufe in den Raffinerien sind in der Tat sehr ähnlich. Die regionale Ausprägung ist jedoch unterschiedlich. In Lingen produzieren wir vor allem hochwertige Kraftstoffe, zum Beispiel für Autos, Motorräder und Busse, und versorgen die Tankstellen im Umkreis. Wir beliefern Flughäfen wie Köln/Bonn und Hannover mit Kerosin und 130.000 Haushalte mit Heizöl. Gelsenkirchen stellt ebenfalls die genannten Produkte her, hat aber zusätzlich einen höheren Anteil an petrochemischen Erzeugnissen, die von industriellen Kunden zum Beispiel für die Herstellung von Folien, Lacken, Kunst- und Schaumstoffen oder Düngemitteln benötigt werden. Darüber hinaus werden in Gelsenkirchen die Hochleistungskraftstoffe Aral Ultimate 102 und Aral Ultimate Diesel erzeugt.

Wie wichtig ist das Thema Sicherheit im Produktionsablauf einer Raffinerie?

Sicherheit hat für BP Raffinerien wie auch in allen anderen Bereichen oberste Priorität und

ist Basis für den dauerhaften Bestand und wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens. Wir überprüfen mit sehr viel Aufmerksamkeit regelmäßig die Anlagen und alle Arbeitsprozesse auf mögliche Risiken für Mensch und Umwelt. Neben gesetzlich vorgeschriebenen Revisionen lässt BP ihre Standorte auch zusätzlich immer wieder von internen und externen Experten begutachten.

Was ist das Besondere an der Arbeit in einer Raffinerie?

Ganz wesentlich sind die Menschen, die einen wichtigen Beitrag zum Erfolg leisten. In einer Raffinerie wird 24 Stunden am Tag produziert. Den Erfolg der Arbeit sieht man unmittelbar an der täglichen Produktionsmenge und daran, dass die Anlagen stets sicher laufen und hochverfügbar sind. Das funktioniert nur mit hochqualifizierten Mitarbeitern, die immer aufmerksam sind.

Dennoch stehen Raffinerien regelmäßig still – warum eigentlich?

Die Stillstände sind notwendig und gesetzlich vorgeschrieben. Es handelt sich dabei um eine Art TÜV. Im Schnitt muss jede Anlage alle fünf Jahre eine solche Prüfung durchlaufen. Dabei werden die Stahlkolosse, die sonst Benzin und andere Produkte herstellen, in ihre Einzelteile zerlegt. Damit sind auch hohe Kosten verbunden: Je nach Umfang der Arbeiten liegen sie im zwei- oder dreistelligen Millionenbereich.

Wird BP auch weiterhin auf deutsche Raffinerien setzen?

In den zurückliegenden Jahren hat BP viel Geld in die Modernisierungen ihrer Anlagen investiert. BP hat ein sehr wettbewerbsfähiges Raffinerieportfolio und wir sehen uns gut aufgestellt, um auf dem deutschen Markt weiterhin erfolgreich zu sein. Der Wettbewerb bleibt natürlich nach wie vor stark, weshalb wir immer wieder überprüfen, wo und wie wir noch effizienter produzieren können. ■

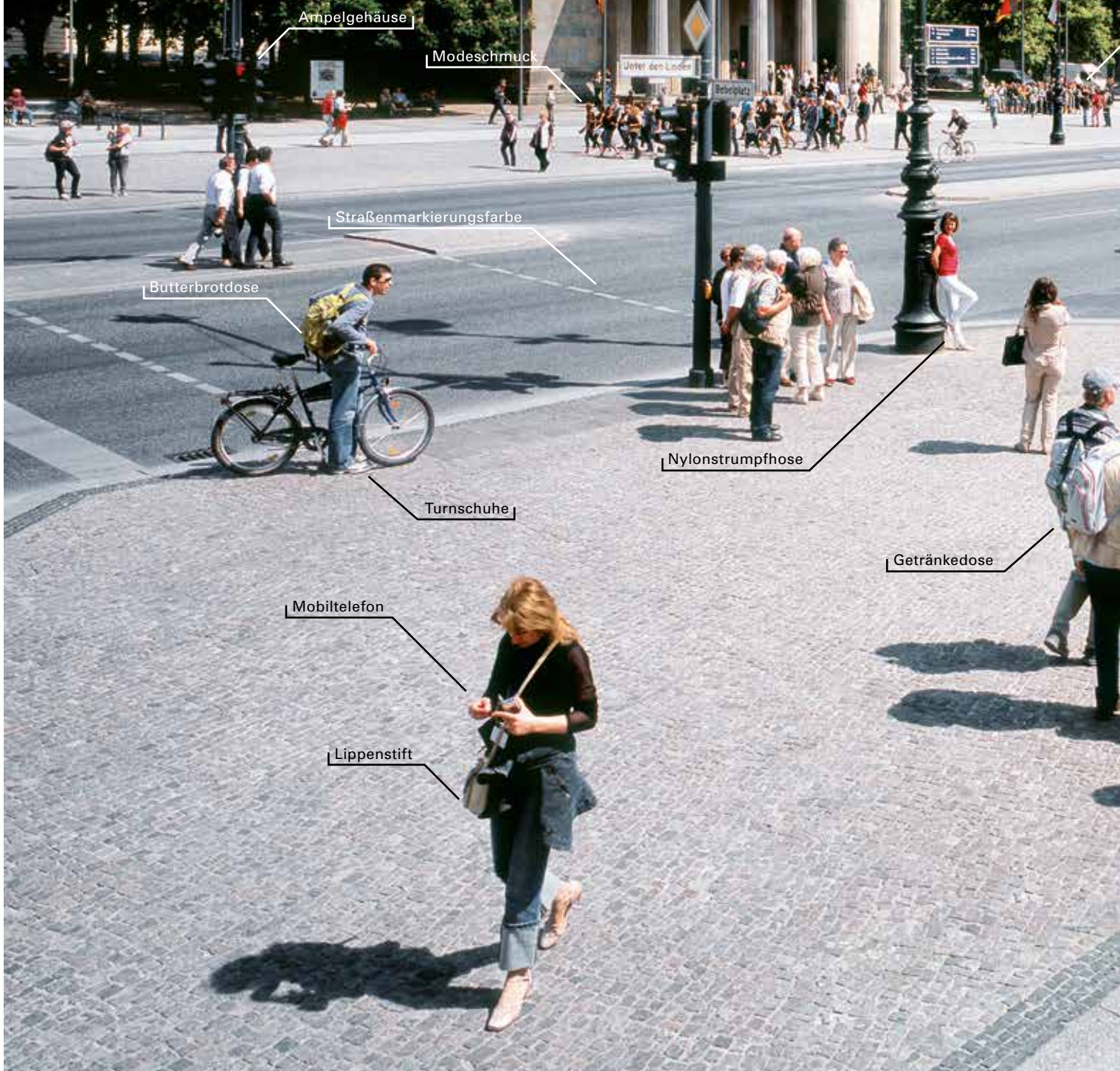


Bernhard Niemeyer-Pilgrim ist Chemieingenieur und bereits seit 2015 Mitglied der Geschäftsführung. Er begann seine Laufbahn schon 1982 als Chemikant in der Raffinerie Lingen.



Wo kommt Öl im Alltag vor?

Beim Thema Öl denken die meisten Menschen an Sprit und Autos. Doch Kraftstoffe machen nur einen kleinen Teil der Ölprodukte aus. Öl ist heutzutage aus unserem Alltag gar nicht mehr wegzudenken, wie diese einfache Straßenszene in Berlin beweist. Und dabei handelt es sich noch immer um einen kleinen Ausschnitt.





Schwarz = Weiß

Neben Kraftstoffen produziert BP in den Raffinerien auch Bitumen und Petrolkoks bzw. Grünkoks. Im Ruhrgebiet ist darüber hinaus das weltweite Bitumen-Technologiezentrum der BP beheimatet. Bitumen verbinden viele mit Straßenbelag bzw. Asphalt oder Dachabdichtung, beispielsweise Dachbahnen.

Bitumen ist das älteste bekannte Mineralölprodukt und kommt, ebenso wie Petrolkoks, in weitaus mehr Produkten vor, als man gemeinhin denkt: Bitumen ist unter anderem Bestandteil von Autos und so genannter Weißware wie beispielsweise Waschmaschinen. Grünkoks findet sich als weiterverarbeitetes Produkt zum Beispiel in Farben, Zahnpasta und Getränkedosen. Aus einem ursprünglich schwarzen Grundstoff entstehen also zum Teil weiße Produkte. Ohne Grünkoks als Grundstoff wäre die Aluminiumherstellung

nicht möglich und unsere Autos wären schwerer. Denn mittlerweile besteht ein durchschnittliches Auto zu rund zehn Prozent aus Aluminium – Tendenz steigend.

Bitumen ist aus dem modernen Straßenbau mit seinen hohen Anforderungen an die Lärmreduzierung nicht mehr wegzudenken. Nur so lassen sich so genannte „Flüsterasphalte“ bauen, wie auf der A40 bei Essen. Bitumen und Petrolkoks – zwei Produkte, die in unserem Alltag eine immens wichtige Rolle spielen. ■



Asphalt gibt es in verschiedenen Zusammensetzungen. Ein offener Asphalt als Straßenbelag hilft sogar, Lärm zu reduzieren.



Aus dem Straßenbau ist Bitumen kaum wegzudenken, weil es sehr flexibel ist. Darüber hinaus lässt sich Bitumen und damit auch Asphalt zu fast 100 Prozent recyceln.

Heiko Wiegand ist Manager Bitumen & Coke bei BP.
Mit ihm sprechen wir über die besondere Bedeutung von Bitumen und Grünkoks im Alltag.

Herr Wiegand, was sind die besonderen Eigenschaften von Bitumen?

Bitumen ist vor allem stofflich interessant: Bei normalen Temperaturen ist Bitumen halbfest bis springhart, wird knetbar bei Erwärmung, dann zähflüssig und schließlich zwischen 150 und 200 Grad Celsius dünnflüssig. Daher ist Bitumen vielseitig einsetzbar. Da es außerdem absolut dicht ist, kommt es zum Beispiel im Deponiebau und beim Bau von Talsperren zum Einsatz. Denn Bitumen ist kein Gefahrstoff und daher auch keiner Wassergefährdungsklasse zugeordnet.

Warum eignet es sich besonders als Dichtmittel?

Bitumen ist gegenüber Wasser absolut beständig, praktisch undurchlässig und bleibt elastisch. Es ist witterungsbeständig und leicht zu verarbeiten. Daher wird Bitumen in der Abdichtungsindustrie als vielfältiger Stoff verarbeitet, beispielsweise als Dachbahn, Dickbeschichtung, Anstrich und Fugenmasse. Und kann, wie bereits erwähnt, unbedenklich im Wasserbau oder im Bereich von Lebensmitteln eingesetzt werden.

Ist Beton nicht ein besserer Straßenbelag als Asphalt?

Beide Stoffe haben ihre jeweiligen Vorteile. Beim Bau von Containerterminals kommt vor allem Beton zum Einsatz, weil er besonders standfest ist. Im Straßenbau hingegen ist Asphalt aufgrund der Flexibilität vorteilhafter. Kurze Bauzeiten und schnelle Verkehrsfreigaben gehen nur mit Asphalt. Gleiches gilt auch im Bereich Lärmreduzierung. Verschiedene Asphaltkonzepte erfüllen nahezu alle Anforderungen an den modernen Straßenbau.

Kommen wir zum Grünkoks: Wie entsteht denn dieser eigentlich?

Grünkoks fällt im so genannten Coker, einer Konversionsanlage in der Raffinerie, an. Diese Anlage wandelt schwere Rückstände aus der Rohölverarbeitung in Vorprodukte um – unter anderem für Benzin und Heizöl. Bei diesem Prozess entsteht auch Grünkoks, der einzige Feststoff in der Raffinerie. Dieser kann direkt verwendet oder auch weiterverarbeitet werden.

Und wie macht man aus Grünkoks eine Aluminiumdose?

Abhängig von der Qualität kann Grünkoks in einem Umwandlungsprozess zu Kalzinat veredelt werden. Dabei werden dem Grünkoks Kohlenwasserstoffe und Wasser entzogen. Das gewonnene Kalzinat ist ein Grundstoff für die Aluminiumherstellung und aus dem Aluminium entsteht dann in weiteren Arbeitsschritten ganz kurz gesprochen die Getränkedose.

Vor welchen Herausforderungen stehen Sie?

Sowohl für die Kalzinat- als auch vor allem für die Bitumenherstellung können nur besonders geeignete Rohöle verwendet werden. Insofern stehen wir stets vor der Herausforderung, durch entsprechende Auswahl der Rohöle die gewohnte Qualität der Produkte sicherzustellen. ■



Heiko Wiegand ist Manager Bitumen & Coke bei BP.



Weil Bitumen gut abdichtet, verwenden es viele Eigenheimbesitzer als Dachabdeckung.



Auf der Suche nach dem perfekten Kraftstoff



Jeder kennt das: Man redet über eine Gruppe Menschen und hat gleich ein Bild im Kopf. Beispielsweise bei bestimmten Berufsgruppen. Über Lehrer gibt es unendlich viele Klischees. Aber über den Arbeitsalltag weiß eigentlich niemand so richtig Bescheid. Das meiste Wissen darüber nährt sich aus Vorurteilen.

Bei Forschern ist das Bild auch relativ klar umrissen. Eines könnte sein: Sie sind männlich, mit wirrer Frisur, sitzen allein in einem Labor mit vielen technischen Geräten, kritzeln irgendwelche Formeln auf Unmengen von Zetteln und halten sich dabei ständig den Kopf.

Ein Besuch in der Kraftstoffforschung von BP/Aral in Bochum genügt allerdings, um relativ rasch festzustellen, dass dieses Bild kompletter Unsinn ist. „Einsame Forscher, die im stillen Kämmerchen vor sich hinforschen, finden Sie hier keine“, stellt Frank Schürmann erst einmal klar. Er arbeitet seit 1990 im Unternehmen, seit 2001 in der Forschung und ist für die Kraftstoffqualität in diversen BP Märkten in Europa verantwortlich. Im Übrigen ist er einer von wenigen Männern, die man an diesem Tag im Hause trifft. „Zum Beispiel im Labor liegt der Frauenanteil deutlich über 50 Prozent“, ergänzt Melanie Oleszak, die als Chemikerin in der Forschung bei BP arbeitet.

Das Bild vom einsamen Forscher, das wird in der BP/Aral Forschung relativ schnell deutlich, stimmt ungefähr genauso wie das eines Eisbären in der Wüste. Teamarbeit wird unter den über 80 Kolleginnen und Kollegen großgeschrieben. Wie gut dieses Team funktioniert, haben die Kraftstoffexperten sogar einem Millionenpublikum bewiesen. In der TV-Sendung „WDR Markencheck“ schafften sie es nämlich, aus verschiedenen Blindproben den eigenen Aral Kraftstoff zielsicher herauszufinden.

Welche Leistung dahintersteckt, versteht man erst, wenn man sich mit dem Produkt näher auseinandersetzt. Kraftstoff ist nämlich nicht gleich Kraftstoff. „Normaler Kraftstoff setzt sich aus über 400 verschiedenen Stoffen zu-

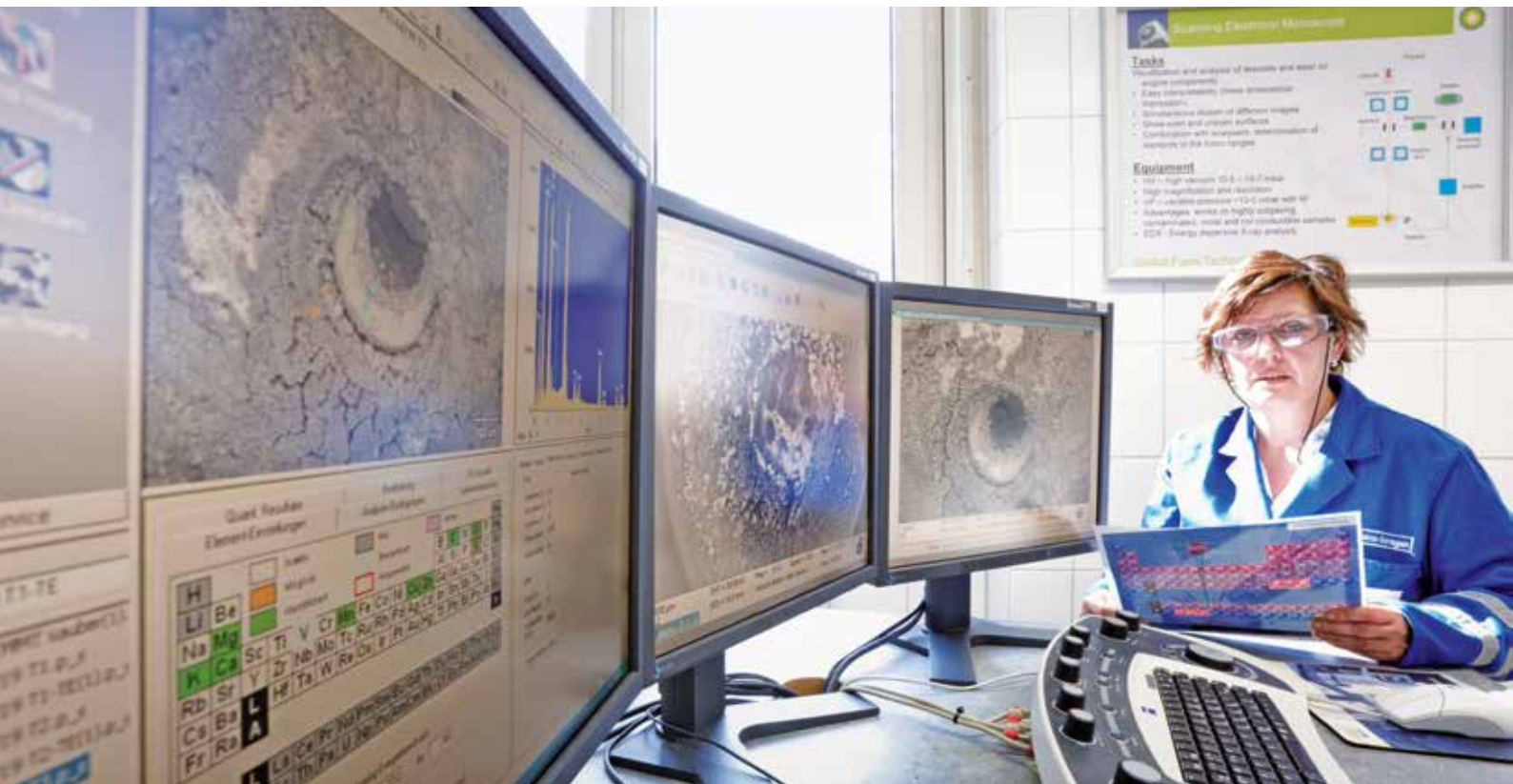
sammen“, erläutert Melanie Oleszak. Sie arbeitet seit einem Jahr bei der BP/Aral Forschung in Bochum als Spezialistin für neue Produkte. Die Zeiträume, bis ein neues Produkt auf den Markt gelangt, sind relativ groß. „Im Durchschnitt liegt die Zeitspanne für die Einführung eines neuen Produktes bei zwei bis drei Jahren.“

Ihr Arbeitsplatz ist im Labor, zum Beispiel am so genannten Massenspektrometer. Die graue Kiste sieht unscheinbar aus, ist aber sehr leistungsstark. Die Chemikerin erläutert: „Damit kann ich Kraftstoff in seine einzelnen Bestandteile zerlegen. So bestimme ich, aus welchen chemischen Verbindungen sich die Sorte zusammensetzt.“ Ein paar Räume weiter steht ein anderes Gerät, das den halben Laborraum beansprucht. „Das ist unser Raster-Elektronenmikroskop“, erklärt Melanie Oleszak. Das REM kann bis zu 100.000fache Bildvergrößerungen erzeugen. Wozu benötigt man denn solche Vergrößerungen? Sie zeigt eine Einspritzdüse, wie sie in jedem handelsüblichen Pkw-Motor vorkommt. Man erkennt winzige Öffnungen, gerade einmal so groß wie die Spitze einer Stecknadel. Durch diese Minilöcher wird der Kraftstoff während der Fahrt in den Brennraum gepresst. „Man kann sich vorstellen, was passiert, wenn sich dort Verbrennungsprodukte ablagern“, sagt Oleszak. „Unter dem Raster-Elektronenmikroskop können wir diese Ablagerungen sichtbar machen. Je nach Menge kann die Düse mehr oder weniger verstopft sein. Und darunter leidet dann letztlich die Motorleistung.“ Dafür, dass diese Ablagerungen so gering wie möglich sind oder erst gar nicht auftreten, sorgen bestimmte Kraftstoffbestandteile. Melanie Oleszak: „Sie haben die Aufgabe, den Motor von diesen Ablagerungen zu befreien. Alle Aral Kraftstoffe, insbesondere die Ultimate Kraftstoffe, enthalten diese chemischen Zusatzstoffe.“

Bei der Arbeit spielt das Thema Qualität eine maßgebliche Rolle – vor allem in einem hart umkämpften Markt, der vermeintlich auf überall gleichermaßen verfügbaren Rohprodukten basiert. Von BP und Aral angebotene Produkte unterscheiden sich jedoch sehr deutlich von Wettbewerbsprodukten. Diese Produktdifferenzierung ist Kernstrategie, die in Verbindung mit ausgezeichneter Produktqualität die Aufgabenstellung für die Kraftstoffe von BP und Aral prägt. Und hier trifft man im Übrigen auf ein Forscherbild, das wirklich stimmt: Ein Forscher lässt sich nämlich niemals in die Karten schauen. ►



An den Prüfständen der BP/Aral Kraftstoffforschung prüfen Techniker, wie wirksam Benzin oder Diesel im Motor verbrennen.



Durch die Bilder aus dem Raster-Elektronenmikroskop sehen die Forscher auch kleinste Ablagerungen im Motorraum.

Die Forschung in Bochum ist eines von vier weltweiten Forschungszentren der BP.

Mit den Laborkollegen im britischen Pangbourne und in Naperville (USA) arbeiten die Bochumer eng zusammen. Die stete Weiterentwicklung der Kraftstoffe für Otto- und Dieselmotoren, die Anpassungen für immer umweltfreundlichere Produkte: Die Forscher arbeiten seit jeher ausgesprochen zukunftsorientiert.

► „Das Ziel ist natürlich bei allen Forschern das gleiche. Nur der Weg dorthin ist sicherlich hier bei BP anders als bei den Wettbewerbern. Welches Produkt dann am Ende die Nase vorn hat, entscheidet allein der Markt bzw. der Kunde an der Zapfsäule“, sagt Frank Schürmann.

Wenn man das Thema Qualität betrachtet, kommt man automatisch auf Additive zu sprechen. Sie sind so etwas wie der Zauberkasten der BP Forscher. Wie bei den Produzenten der beliebten braunen Erfrischungsbrause erfährt man auch in der Kraftstoffforschung in Bochum nicht das kleinste Detail über die chemische Zusammensetzung. „Additive sind die Komponenten, die erst ganz zum Schluss dem eigentlichen Kraftstoff zugefügt werden. Sie geben unseren Ultimate Kraftstoffen den letzten Schliff und machen aus einem normalen Kraftstoff einen Aral Kraftstoff“, gibt Christian Bomholt einen kleinen Einblick. Er arbeitet seit 2006 bei BP als Teamleiter im Bereich der Fahrzeug-, Motoren- und Komponentenprüfstände. Dort kümmert er sich unter anderem um die Ingenieurtätigkeiten rund um die weltweiten Projekte, aber auch um die Weiter- und Neuentwicklung von Testmethoden.

„Das ist schon äußerst praktisch hier bei uns. Wir können sogar sibirische Kälte in unserer Klimakammer simulieren und so zum Beispiel die Fahrbarkeit eines Kraftstoffes im Fahrzeug bei eisigen Temperaturen testen“, erläutert der gelernte Maschinenbauer. Hier werden Kraftstoffe sozusagen am Objekt selbst getestet, nämlich am Auto bzw. im Motor. Vorteil der Prüfstände: Man kann das Fahrzeug da testen, wo die umfangreiche Messtech-

nik aufgebaut ist, und muss nicht unzählige Kilometer durch Deutschland fahren. Auch langfristige Auswirkungen des Kraftstoffes auf ein Fahrzeug im Betrieb können die Forscher testen. Den Job erledigt „Alfred“. Alfred und sein Prüfstand sind sehr flexibel und rund um die Uhr einsetzbar, auch an Wochenenden, denn Alfred ist ein extra für die Prüfstände entwickelter Fahrroboter und sein Betrieb ist vollautomatisiert.

„Wir testen übrigens auch Kraftstoffe von anderen Anbietern. Das ist ganz normal“, so Christian Bomholt. „Wir bekommen auch Anfragen von unseren Partnern in der Automobilindustrie. Dann testen wir beispielsweise bestimmte Pkw-Typen auf ihre Leistung mit Kraftstoffsorten verschiedener Qualität.“ An den Prüfständen arbeiten viele ehemalige Kfz-Mechaniker, aber auch -meister und -techniker. Über Fortbildungen haben sie sich für die Arbeit in der Forschung qualifiziert. Christian Bomholt: „Unsere größte Herausforderung ist derzeit der Nachwuchs. Ich selbst komme ja auch aus dem Bereich Maschinenbau und Fahrzeugtechnik und habe früher Motoren mitentwickelt. Das Ganze hier in der Forschung von der Kraftstoffseite her zu erleben, war für mich ein Grund, nach Bochum zu gehen.“ Dennoch ist es in den vergangenen Jahren auch für Bomholt immer schwieriger geworden, passende Leute für sein Team zu finden. „Die Anforderungen bei uns sind sicherlich hoch, aber gleichzeitig macht die Arbeit in so einem kleinen Team auch sehr viel Freude, somit stellt die Arbeit in der Forschung eine reizvolle Aufgabe dar.“ ■

„Wir müssen alte Methoden neu denken.“

Herr Dr. Schürmann, Sie kümmern sich hier in der Forschung um das Thema Qualität. Wie wichtig ist gute Qualität bei einem Produkt wie Kraftstoff?

Unsere Kunden erwarten höchste Qualität. Das wird bei den modernen Fahrzeugen immer wichtiger. Ist der Kunde unzufrieden, merken wir das anhand von Reklamationen oder kritischen Marktumfragen. Wenn wir also keine den Kundenanforderungen gerechte Qualität liefern, verlieren wir Kunden. Gerade auf dem deutschen Tankstellenmarkt herrscht ein extremer Wettbewerb. Wenn wir dann nicht die richtigen, also qualitativ hochwertigen Kraftstoffe anbieten, verlieren wir unsere führende Marktposition.

Wie kann denn Qualität noch weiter verbessert werden?

Im Grunde reden wir beim Thema Qualität nicht unbedingt von völlig neuen Methoden. Wenn wir von Verbesserungen der Produktqualität sprechen, dann greifen wir sehr oft auf bereits existierende Modelle zurück. Viele chemische Verfahren kursieren in Expertenkreisen seit Jahrzehnten. Wir versuchen dann sehr oft neue Denkansätze auf vorhandene Methoden anzuwenden. Oft sind es ja Kostengründe gewesen, die eine Produktverbesserung zu einem früheren Zeitpunkt verhindert haben. Inzwischen können solche Methoden aufgrund neuer Rahmenbedingungen, beispielsweise aufgrund gestiegener Rohölpreise, doch wieder sinnvoll sein. Und man greift die alten Gedanken auf und sehr oft kommt etwas Neues dabei heraus.

Was für Trends sehen Sie in der Forschung in nächster Zeit?

Das Thema Biokraftstoffe wird sicherlich eine weiterhin wichtige Rolle spielen. In den USA sind die Kollegen ja über das Stadium von E10 schon hinaus und testen bereits noch höhere Bioanteile im Kraftstoff. Ansonsten geht der Forschungstrend aus meiner Sicht in die Richtung, den Wasserstoffanteil in den Kohlenwasserstoffen der Kraftstoffe zu vergrößern. Schaut man sich die Hauptmoleküle von Rohöl an, gibt es einen Kohlenstoff- und einen

Wasserstoffanteil. Da es gesellschaftlich gewollt ist, so wenig Emissionen wie möglich in die Luft zu bringen, müssen chemische Verfahren gesucht werden, die den Anteil von Wasserstoff im Sprit weiter erhöhen. Und da sind wir gerade auch dabei.

Sie glauben also an das Wasserstoffauto?

Nicht zwingend in absehbarer Zeit, aber irgendwann ja. Schauen Sie, die Bestrebungen nach alternativen Antriebskonzepten sind ja ebenfalls nicht neu, wie die Aktivitäten in den Sektoren E-Mobilität, Brennstoffzellentechnologie und Biokraftstoffe der zweiten Generation belegen.

Und Sie meinen nicht, dass Autos bald ohne Öl fahren werden?

Nein. Also zumindest nicht in unseren Zeitdimensionen. Die Ölreserven sind ja auch noch ausreichend vorhanden, allerdings müssen wir nachhaltig und schonend damit umgehen. Daher werden Biokomponenten der nächsten Generationen zum Zuge kommen, um die herausfordernden Klimaziele und Treibhausgas-Emissionsminderungen erreichen zu können. ■



Dr. Frank Schürmann ist Leiter Qualitätssicherung & Technischer Service Rhein & Iberien, arbeitet seit 1990 im Unternehmen und seit 2001 in der Forschung in Bochum.



Ein moderner Dieselmotor arbeitet heutzutage vor allem mit viel Elektronik.

Wie Öl unseren Alltag bestimmt

Ob direkt oder indirekt – Öl steckt in vielen Dingen. Um diese Tatsache zu veranschaulichen, finden Sie hier nur eine winzige Auswahl an Dingen, die ohne Öl gar nicht existieren würden. Hätten Sie gewusst, dass diese Produkte nur mit Hilfe von Schmierstoffen laufen oder hergestellt werden können?







Kochen, Kühlen, Mischen

Wenn René Bauers morgens in die Produktionshalle kommt, sind die ersten Schmierfette schon halb fertig. René Bauers ist Produktionsleiter im BP Schmierstoffwerk in Mönchengladbach.

„Die Herstellung von Schmierfett ist sehr zeitaufwendig. Gestern haben wir unsere Grundfette gekocht. Die müssten jetzt so weit abgekühlt sein, dass wir sie für die Aufmischung verwenden können“, erklärt Bauers.

Was der gelernte Industriemeister mit Berliner Dialekt in groben Zügen erklärt hat, nennt sich Dreikesselverfahren – Kochen, Kühlen, Mischen. Im ersten Kessel wird ein Grundfett aus Rohstoffen bei 210 Grad gekocht. Im zweiten Kessel wird dieses mit einigen hundert Litern Öl auf etwa 150 Grad heruntergekühlt. Das ist ein wichtiger Schritt, weil das Fett ansonsten zu weich oder zu fest wird. Hier sind gute Technik und Erfahrung gefragt. Die Abkühlung erfolgt meist über Nacht. Am nächsten Tag hat das Grundfett eine Temperatur von unter 80 Grad erreicht und kann nun zum Mischen der eigentlichen Schmierfette eingesetzt werden. Mindestens zwei Tage dauert dieser gesamte Prozess.

„Auf diese Weise stellen wir etwa 140 verschiedene Schmierfette her. Dabei nutzen wir 300 verschiedene Rohstoffe“, erklärt René Bauers. Schmierfette werden hauptsächlich für Gelenkwellen von Autos benutzt, also dort, wo sich die Radaufhängung befindet. Das Castrol Paradeprodukt ‚Optitemp‘ kennt vermutlich kein Autofahrer, es findet sich aber an fast allen Gelenkwellen der großen Autohersteller. René Bauers: „Wir stellen hier Produkte der Marke Castrol her, neben den 140 Schmierfetten auch weitere 100 Produkte, wie Pasten, Getriebe- und Hydrauliköle.“



Die Qualität unterliegt den höchsten Anforderungen. Daher wird in jeder Produktionsstufe eine Probe gezogen und analysiert. Und das kann auch mal bedeuten, dass trotz zwei Tagen Kochen, Kühlen und Mischen das Grundfett vom Labor als nicht den BP Anforderungen genügend ausgewiesen wird, anders ausgedrückt: sich für die weitere Produktion nicht eignet. „Das ist dann zwar ärgerlich“, sagt der Produktionsleiter, „aber wir tragen die Verantwortung gegenüber unseren Kunden. Denn diese erwarten von uns, dass unser Schmierfett ein Autoleben lang hält.“ Die Qualitätskontrolle geht so weit, dass das bereits abgefüllte Produkt noch einmal getestet wird. Kontrolliert wird in den Laboren schräg gegenüber der Produktionshalle. Hier arbeiten Chemiker, Physiker und Biologen Hand in Hand. Und hier werden auch neue Schmierfette, Kühlschmierstoffe und Getriebeöle entwickelt. Zum Beispiel von Dr. Thomas Hardt. Er und seine Kollegen tüfteln an neuen Mischungen für Kühlschmierstoffe. Diese produziert BP im Werk Landau (siehe Reportage auf S. 27). Im Labor erinnert vieles an den Chemieunterricht in der Schule mit dem Unterschied, dass die Mitarbeiter hier alle zu jedem Zeitpunkt genau wissen, was sie tun. Dr. Thomas Hardt: „Ein guter Kühlschmierstoff, so wie er in der Metallverarbeitung benötigt wird, besteht zumeist aus einer Grundmischung, ergänzt um verschiedene Additive, also chemische Wirkstoffe. Das können mal fünf bis sieben Additive sein, bei spezielleren Produkten aber auch mal deutlich mehr.“ Die Additive sind sozusagen die Stellschrauben, wenn es darum geht, ein neues Produkt auf die Bedürfnisse des Kunden abzustimmen.

Den Gang weiter runter arbeitet Ramona Lullies. Sie entwickelt neue Schmierfette zusammen mit ihren Kollegen. „Ich weiß, viele Besucher, die hier das erste Mal ins Labor kommen, denken, hier würde Kuchen gebacken“, lacht die Chemielaborantin. In

der Tat sieht das auch so aus. In der Ecke quält sich ein Knethaken einer Rührmaschine durch eine zähflüssige beige Masse. „Wir simulieren hier quasi in kleinem Maßstab, was man drüben in der Produktion im großen Stil gesehen hat“, erklärt Lullies. Sie steht in der so genannten Fettküche, einem kleinen Abbild der Produktion. Auch hier wird gekocht, gekühlt und gemischt – nur unter Testbedingungen.

Gelenkwellenfette müssen genauso lange halten wie ein Auto und werden dementsprechend getestet. Dafür ist unter anderem Ronald Butz zuständig. Er kümmert sich um Tests mit Antriebsgelenken. An seinen Prüfständen kann er alle möglichen Fahrsituationen simulieren. „Die Gelenke laufen so lange, bis sie Anzeichen von Verschleiß aufweisen. Die Leistung bzw. Langlebigkeit des Schmierfettes wird dem Kundenwunsch angepasst“, sagt Ronald Butz.

Und warum ein Schmierstoff ein Naturprodukt ist, begreift man, wenn man im Labor von Dr. Ruth Lietz vorbeischaut. Sie ist Mikrobiologin und kämpft gegen Keime wie Bakterien und Pilze. „Kuschmierstoffe bestehen zu über 90 Prozent aus Wasser. Daher sind sie anfällig für mikrobielle Kontaminationen“, erklärt Dr. Lietz. Sie zeigt eine Probe, die verseucht ist mit Schimmelpilz. Die Probe stammt aus der Maschine eines Kunden. „Das sieht nicht immer lecker aus und riecht auch manchmal etwas streng, aber selbst diesen Schmierstoff können wir vermutlich noch retten“, ist die Biologin zuversichtlich, so dass auch in diesem Fall kein Komplettaustausch notwendig ist. „Meist reicht die Zugabe von bestimmten Bioziden – also Schädlingsbekämpfungsmitteln.“ Dass man sich in einem Werk befindet, das auf die Herstellung von Industrieschmierstoffen spezialisiert ist, vergisst man dabei fast. ■

Schmierfette sind manchmal zäh, manchmal flüssiger und unterscheiden sich auch farblich – obwohl die Farbe oft nur Marketingzwecken geschuldet ist.

Die Produktion von Schmierfetten ist noch echte Handarbeit.

Die Automatisierung hält hier zwar Einzug, aber viele Prozesse können nur durch Eingreifen eines Mitarbeiters erledigt werden. Daher ist die Herstellung von Schmierfetten auch so aufwendig.

Fett für alle Fälle

Im BP Werk Mönchengladbach ist James Gladding globaler Entwicklungschef. Er koordiniert die Entwicklung neuer Schmierfette, Kühlschmierstoffe und Getriebeöle. Frank van Gember ist Werksleiter für die Produktion in Mönchengladbach und die Produktion in Landau.

Für welche Kunden produzieren Sie in Landau und Mönchengladbach?

Van Gember: Hauptsächlich für die Automobilindustrie und den Maschinenbau. Wir arbeiten aber auch mit Herstellern von Windanlagen oder mit der Lebensmittelindustrie zusammen.

Gladding: Aber noch spannender sind Schmierfette und -öle für die Raumfahrt. So haben wir beispielsweise für die Marsfahrzeuge Marsrover und den Nachfolger Curiosity spezielle Schmierstoffe entwickelt.

Van Gember: Ansonsten sind wir hier in Mönchengladbach weltweiter Standort für Hochleistungsschmierstoffe für die Industrie.

Sie stellen etwa 250 Produkte in Mönchengladbach her. Warum diese unterschiedlichen Produkte?

Gladding: Die vielen Produkte benötigt man, weil Gelenkwellen, für die wir hauptsächlich die Schmierfette herstellen, von jedem Hersteller anders verarbeitet sind. So brauchen wir für jeden Hersteller ein spezielles Schmierfett oder eine spezielle Zulassung.

Van Gember: Wir versuchen natürlich unser Produktportfolio zu vereinfachen. Das ist uns für einige Produkte bei verschiedenen Kunden bereits gelungen.

Wie lange dauert es von der Entwicklung bis zur Produktion?

Gladding: Bei Schmierfetten und Getriebeölen entwickeln wir etwa 18 bis 24 Monate. Es folgen die Prüfung beim Kunden und ein Feldtest von mindestens zwei Jahren, also alles in allem vier bis fünf Jahre. Kühlschmierstoffe entwickeln wir in ein bis zwei Jahren.

Ihr Produkt sieht man ja meistens nicht. Wie schafft man es, besser als die Konkurrenz zu sein?

Van Gember: Vieles geht natürlich über die Qualität. Aber für uns und den Kunden ist auch wichtig, dass er sicher beliefert wird. Wir entwickeln auch Logistikkonzepte, beispielsweise haben wir einen Containerkreislauf etabliert. Container werden befüllt, zum Kunden geliefert und der leere Container kommt wieder zurück. Außerdem unterstützen wir den Kunden durch Laboranalysen und umfassende Serviceleistungen. Somit können wir unseren Kunden sagen, in welchem Zustand ihre Maschinen sind. ■

James Gladding kümmert sich um die globale Entwicklung der Produkte im BP Werk Mönchengladbach.

Frank van Gember organisiert die Arbeit in den beiden BP Werken und stellt eine prozess- und spezifikationsgerechte Produktion der Produkte sicher.





In so genannten Misch tanks werden die einzelnen Produkte hergestellt.



Viele Kühlschmierstoffe basieren auf einer Emulsion, einem trüben Gemisch aus Wasser und Öl.

Metall liebt es kühl geschmiert

Hätte es Anfang der 70er Jahre nicht den Chemiker Dietrich Schuster gegeben, so gäbe es die BP Schmierstoffproduktion im pfälzischen Landau gar nicht. Er suchte damals eigentlich ein Haarwaschmittel, das sich auch mit Meersalz vertrug.

Denn Schuster segelte für sein Leben gern. Per Zufall fand er beim Mischen verschiedener chemischer Stoffe einen Kühlschmierstoff, der zur damaligen Zeit bahnbrechend war. Dieter Maurer, Produktionsleiter im BP Werk Landau: „Schuster hatte damals einen wasserlöslichen Schmierstoff für die metallverarbeitende Industrie gefunden. Seine Lösung war so optimal abgemischt, dass sich kein Rost bildete.“

Inzwischen ist Schusters Idee von seinen Nachfolgern in Landau weiter verbessert worden und die Produkte aus der Pfalz gehören weltweit zu den besten Industrieschmierstoffen. „Wir liefern standardisierte und individuell auf den Kunden zugeschnittene Kühlschmierstoffe. Gerade im Bereich Metallverarbeitung, wo genau so ein Produkt benötigt wird, das also zum einen beim Bohren, Drehen oder Fräsen von Metall kühlt, zum anderen Rost verhindert, sind wir marktführend.“

In der Pfalz stellen Maurer und seine 32 BP Mitarbeiter etwa 170 verschiedene Kühlschmierstoffe und Industriereiniger her. „Wir sind spezialisiert auf synthetische, wasserlösliche Schmierstoffe. Diese sind ölfrei im Gegensatz zu den traditionellen Kühlschmierstoffen“, erklärt der Produktionsleiter. Das Werk, inmitten von Weinbergen gelegen, liefert den Kunden mit den Kühlmitteln auch gleichzeitig die richtigen Industriereiniger, quasi als Paketlösung. Dieter Maurer: „Da die Maschinen beim Kunden ja auch regelmäßig gereinigt werden müssen, ist das ein zusätzlicher Service. Denn unsere Reiniger sind genau auf die Kühlschmierstoffe und die möglichen Verunreinigungen in der Maschine abgestimmt. So hat der Kunde die Garantie, dass hinterher alles rückstandsfrei sauber ist.“

Sicherheit bei der Arbeit steht für den gelernten Chemikanten und technischen Betriebswirt an erster Stelle. „Wir sind hier in Landau seit Oktober 2001 unfallfrei. Das kommt nicht von ungefähr. Meine Mitarbeiter sind hier im Werk im Schnitt seit fast 15 Jahren tätig. Mit einigen habe ich selbst noch die Tanks befüllt. Da achtet man bei der Arbeit viel genauer auf den anderen, weil sich echte Freundschaften entwickelt haben.“

Die Kühlschmierstoffe von BP sind weltweit beliebt. Verkauft werden sie unter dem Namen Castrol. Dieser Name hat im Bereich industrieller Schmierstoffe eine längere Tradition – vergleichbar mit der Marke Aral bei Tankstellen. ■



Dr. Matthias Donner und sein Team entwickeln von Hamburg aus Achs- und Getriebeöle für Autos auf der ganzen Welt.



Kerstin Sannemann und ihre Kollegin probieren eine Formel für ein neues Getriebeöl aus.

Der Zukunft voraus

Tanken und ab und an Öl nachfüllen, das kennt jeder Autofahrer. Öle für Getriebe und Achsen hat man dabei weniger bis gar nicht im Blick. Sie sind allerdings die heimlichen Schmierkönige im Auto.

Wir produzieren Achs- und Getriebeöle, die zumindest im Pkw-Bereich ein Leben lang halten, also für eine Laufleistung von mindestens 250.000 Kilometern“, berichtet Dr. Matthias Donner, Leiter der Achs- und Getriebeöl-Entwicklung der Castrol in Hamburg. Von hier aus entwickelt das Unternehmen die speziellen Schmierstoffe für Automobilhersteller und Werkstätten unter anderem in China, Japan, Nordamerika und Europa – also weltweit. Die Entwicklung eines neuen Öls dauert bis zu fünf Jahre. Die Mitarbeiter in Hamburg erhalten dabei tiefe Einblicke in die Getriebeentwicklung der Autohersteller. Dr. Matthias Donner zeigt auf eine Abbildung eines Getriebeomodells hinter sich: „Das ist ein Getriebe von Audi, das 1999 in Serie gegangen ist. Dafür haben wir bereits 1992 mit der Planung der Öle angefangen. Unsere Schmierstoffe waren schon fertig

entwickelt, bevor das Auto überhaupt produziert wurde.“ Das hat einen einfachen Grund: Bei der so genannten Erstbefüllung wird das Getriebeöl nämlich bereits ab Werk in die neuen Fahrzeuge eingefüllt – und der Lieferant schon im Entwicklungsstadium hinzugezogen.

Im Entwicklungslabor gibt Kerstin Sannemann einen kleinen Einblick in ihre Arbeit: „Ich sitze zunächst am Schreibtisch und erstelle einen ersten Formulierungsansatz, der dann im Labor über physikalische und chemische Analysen auf die Spezifikation des Kunden eingestellt wird. Dann folgen weitere Labor- und mechanische Tests. Ich schaue beispielsweise, wie eine Kugel über eine Stahlplatte mit dem Testprodukt gleitet. Da bekomme ich schon erste Unterschiede zwischen den möglichen Kandidaten heraus. Anschließend gebe ich geeignete Öle an unsere Getriebekomponenten-Prüfstände weiter. Hier simulieren die Kollegen dann unter anderem Schaltvorgänge – auch Fehlschaltungen, um zu sehen, wie sich diese auf das Verschleißverhalten auswirken.“ Und erst dann wird das potenzielle neue Öl beim Kunden im fast fertigen Fahrzeug im Feldversuch geprüft, was noch mal Jahre dauert. Der Umweltgedanke spielt auch in diesem Bereich eine große Rolle. „Der Trend geht ganz klar in die Richtung, den Kraftstoffverbrauch zu verringern und die Wechselintervalle zu verlängern“, erläutert Technology-Centre-Leiter Dr. Matthias Donner. „Durch den Wechsel zu einem neuartigen Leichtlaufhochleistungsgetriebeöl kann der Kraftstoffverbrauch eines Fahrzeuges um bis zu zwei Prozent gesenkt werden. Diese signifikante Reduktion der CO₂-Emissionen spielt nicht nur in Märkten wie Europa, Japan oder den USA eine zentrale Rolle, sondern auch in den Wachstumsmärkten wie China oder Indien. So richtet sich schon heute ein Großteil der Getriebeöl-Neuentwicklungen des Entwicklungszentrums in Hamburg an diese neuen Märkte in Asien.“ ■

„Wir haben uns als Technologiepartner der Automobilhersteller etabliert.“

BP arbeitet bereits ab Werk mit vielen Fahrzeugherstellern und Getriebeproduzenten eng zusammen. Das heißt, viele Motoren und Getriebe bekommen direkt in der Produktion Öle von Castrol eingefüllt. Castrol ist die weltweite Schmierstoffmarke der BP. Mark Hodgson und Christian Lau kümmern sich bei BP um derartige strategische Kooperationen. Im Interview erklären sie, wie wichtig eine solche Zusammenarbeit ist.

Wie sieht Ihr Arbeitsalltag aus?

Hodgson: Wir erfüllen hier zwei Hauptaufgaben: Zum einen halten wir engen Kontakt zu unseren Kunden. Dazu gehört auch, dass wir mit unseren Kunden gemeinsam neue Schmierstoffe für die Erstbefüllung neuer Automodelle entwickeln. Zum anderen unterstützen wir die Marketing- und Verkaufsabteilungen von Castrol in Europa und Afrika. Wir liefern also beispielsweise unsere Produkte an Werkstätten sowie an Bau- oder Supermärkte.

Lau: Gerade bei der Erstbefüllung von Motoren und Getrieben ab Werk sind wir besonders erfolgreich. Die Sicherstellung unserer starken Marktposition erfordert neben dem Austausch mit den Kunden auch ein hohes Maß an interner Koordination, zumal die Kunden global aufgestellt sind und somit eine konsistente Betreuung erwarten. Wir managen dabei zentral die Kunden in Europa und Afrika und sind dementsprechend auch personell international aufgestellt.

Wie sehen solche Partnerschaften aus?

Hodgson: Die Zusammenarbeit mit den Automobilherstellern umfasst viele Bereiche: Wir unterstützen sie bei der Entwicklung neuer Motoren-, Achs- und Getriebeöle, organisieren die gesamte Logistik bei der Belieferung mit Schmierstoffen für die Erstbefüllung und übernehmen die Koordination von gemeinsam konzipierten Werbekampagnen für den Service in den Werkstätten.

Welche Rolle spielt dabei die Technologie?

Lau: Die Rolle des reinen Zulieferers ist eine Position von gestern. Wir haben uns als Technologiepartner der Automobil- und Getriebehersteller etabliert und kennen deren Wünsche und Bedürfnisse ganz genau. Dieses technische Wissen ist inzwischen die Grundlage unserer Partnerschaften.

Die Qualität der Produkte spielt also eine wesentliche Rolle im Wettbewerb?

Hodgson: Natürlich erwarten unsere Kunden ein erstklassiges Produkt. Daher geht die Zusammenarbeit auch weit über die reine Bereitstellung von Schmierstoffen hinaus: Wir entwickeln gemeinsame Konzepte für die Werkstätten und Autohäuser und mit dem Management der Autohersteller. Gleichzeitig sind wir die Schnittstelle zwischen den Entwicklungsabteilungen der Automobilindustrie und unseren eigenen Entwicklungszentren.

Wie behauptet Castrol sich auf dem Markt?

Lau: Unsere Arbeit wird von den Automobilherstellern honoriert. Dafür sprechen auch die Empfehlungen für Produkte von Castrol in den Betriebsanleitungen oder auf dem Einfülldeckel für Motorenöl. Und last, but not least durch motivierte und gut ausgebildete Mitarbeiter. ■



Mark Hodgson (links) koordiniert die strategischen Kooperationen in Europa und Afrika. Christian Lau (rechts) ist verantwortlich für das Erstbefüllungsgeschäft.



Auf den Abfülllinien laufen die Flaschen mit den Fertigprodukten über die Förderbänder.

Schmierstoffe für die Welt

Inmitten des Hamburger Hafens liegt die BP Schmierstoffproduktion. Welch eine Symbolik: Vom Tor zur Welt gehen Ölprodukte auf die Reise. „Wir produzieren hier alles – vom Getriebeöl bis zum Motorenöl. Nur Industrieschmierstoffe machen wir hier nicht mehr, wir haben uns schon vor Jahren auf den Automotive-Bereich spezialisiert“, sagt Stefan Reuss, Werksleiter in Hamburg-Neuhof.

In der Schmierstoffproduktion des Werkes arbeiten etwa 150 Mitarbeiter, davon 120 in zwei Schichten. Sie haben am Ende eines Jahres mehr als 160 Millionen Liter Schmierstoffe der Marken Aral, BP oder Castrol produziert, abgefüllt in mehr als 25 Millionen individuellen Gebinden. Ständig fahren Lkw über den Hof. Entweder bringen sie Rohstoffe für die Produktion oder fahren die fertig abgefüllten Produkte ins Zentrallager. Täglich werden bis zu 60 Lkw oder Tankwagen beladen. Zu den Abnehmern der Fertigprodukte zählen die Automobilhersteller, Autohäuser und Werkstätten sowie Tankstellen und der Kfz-Teilehandel. Zudem fließt ein beträchtlicher Anteil in den weltweiten Export. Produziert wird nach klar definierten Plänen, gesteuert durch ein modernes SAP-System, damit die Abläufe so effizient wie möglich sind. Der Rundgang durchs Werk beginnt in der Rohstoffanlieferung. Gesichert durch sein Gurtzeug klettert der Fahrer auf seinen Tankwagen und entnimmt unter Aufsicht eines Mitarbeiters die Probe aus der Tankkammer. „Bevor etwas in unseren Lagertank gefüllt wird, ziehen wir von jedem Rohstoff eine Probe“, erläutert der Werksleiter. „Sollte es Probleme mit einem Stoff geben, erhalten wir eine Rückmeldung aus dem Labor. So wird die Qualität des Endproduktes gesichert.“ Die Proben wandern per Rohrpost ins Labor. Und auf demselben Weg kommt auch das Ergebnis aus dem Labor wieder an den Wareneingang. Das spart Zeit. Außerdem ergänzt Stefan Reuss: „Wir können es uns auch gar nicht leisten, schlechte Rohstoffe in unseren Tanks zu haben. Die Rohstoffe kosten eine Menge Geld und eine Fehlcharge kann den gesamten Tankinhalt unbrauchbar machen. Die Kontrolle dient also nicht nur später dem Kunden, sondern auch uns. Jährlich werden im Betriebslabor mehr als 300.000 Analysen durchgeführt,

wobei alle Fertigungsschritte detailliert überprüft werden.“ Schmierstoffe werden im Übrigen nicht aus Rohöl hergestellt. „Wir kaufen unsere Grundstoffe und Additive nur bei durch BP freigegebenen Lieferanten ein, diese müssen peinlichst genau unsere Spezifikationen erfüllen“, so der Werksleiter.

Weiter geht es zu der Getriebeölmischanlage. Stefan Reuss erklärt: „Diese Mischanlage ist schon ein Alleinstellungsmerkmal für unser Werk. Da gibt es nicht so viele Anbieter, die hochautomatisiert vollsynthetische Öle für Getriebe herstellen. Der Autofahrer profitiert bei diesen Ölen von niedrigeren Wartungskosten, weil sich der Verschleiß im Getriebe durch den Syntheseanteil erheblich reduziert.“ Im Inneren des Werkes werden die Motorenöle zusammengemischt. Gearbeitet wird hier in zwei Schichten von 6 Uhr morgens bis 22.30 Uhr abends. Die Mitarbeiter bekommen genaue Pläne, nach welchen Zusammensetzungen und in welcher Reihenfolge alles in die Produktionsanlage muss. Alles Weitere übernimmt die Technik. „Da wir die Rohstoffe bereits bei der Anlieferung untersucht haben, können wir sie sofort einsetzen“, erläutert der Werksleiter. „Trotzdem wird jede Mischung nach Fertigstellung noch einmal im Labor untersucht; sollte es Probleme mit einem Produkt geben, erhalten wir eine Rückmeldung aus dem Labor. So ist gewährleistet, dass am Ende das Produkt zu 100 Prozent den geforderten Normen und Spezifikationen entspricht.“ Auch hier ist Qualität das oberste Gebot, ergänzt Stefan Reuss: „Wir sind nach TS 16949 zertifiziert, das kennzeichnet die Oberklasse im automobilen Zulieferbereich, wir können uns keine Fehler leisten. Wir haben hier auch einen guten Ruf zu verlieren.“ Insgesamt über 1.000 verschiedene Produktvarianten können im Werk Hamburg-Neuhof hergestellt werden. Exportiert wird in die ganze Welt. „Interessanterweise möchten viele Export-Länder unbedingt unsere Schmierstoffe mit der Kennzeichnung ‚Made in Germany‘. Neben der Produktqualität spielen Arbeitssicherheit und Service eine wichtige Rolle. Das derzeit begehrteste Produkt aus dem Werk ist Castrol EDGE, das 2015 mit neuen Titanium-Inhaltsstoffen eingeführt wurde.“

Weiter geht es von den Mischanlagen in den Bereich der Abfüllhalle. Hier hat sich seit der Gründung des Werkes im Jahr 1976 einiges verändert. „Sie sehen es ja, der gesamte Prozess erfolgt vollautomatisch: Etikettierung und Verschraubung der Kanister und die Verpackung in Kartons sowie der Abtransport über Paletten – nur so schaffen wir überhaupt unsere Produktionsziele.“ Tausende Kanister in verschiedenen Größen laufen über die Fließbänder. Bis zu 200 Stück pro Minute rasen vorbei. Das erinnert ein wenig an Getränkeproduktion, nur dass hier kein Lebensmittel, sondern Öl abgefüllt wird. Regelmäßig kontrollieren Mitarbeiter, ob die Abfüllmenge tatsächlich stimmt. Eigentlich macht das die Anlage vollautomatisch, aber sicher ist sicher. Dafür steht am Band extra eine Waage. Sollten Abweichungen auftauchen, wird sofort nachjustiert. Eine Halle weiter werden die fertig verklebten Kartons von einem Roboter auf Paletten gestapelt. „So gut, so schnell und rückschonend könnte das kein Mitarbeiter erledigen“, freut sich der Werksleiter über die maschinellen Helfer. Ein paar Meter weiter wickelt der nächste Roboter die Paletten dann automatisch in Folie ein und braucht dazu weniger als 60 Sekunden für jede einzelne Palette! Dann wird noch ein Barcode-Etikett automatisch auf die gewickelte Palette geklebt, womit das Produkt dann später über die gesamte Logistikkette bis zum Kunden verfolgt werden kann. Am Ende der Förderbänder wartet bereits der Staplerfahrer und zielt mit seinem Scanner auf das Barcode-Etikett. Das SAP-System zeigt ihm genau an, für welchen dieser Auftrag bestimmt ist und er fährt die Ware in Richtung Ausgang auf den wartenden Lkw. Palette um Palette mit Motoren- und Getriebeöl landet auf diese Weise im Bauch des Hängers. Gleich ist wieder einer von heute 25 Lastern gefüllt und startklar für die Fahrt zum Zentrallager. Von jetzt an übernehmen die Kollegen aus dem Bereich Logistik die Verantwortung für Ware und Transport. Vom Zentrallager aus wird der Schmierstoff dann später irgendwo auf der Welt in einem Fahrzeug verschwinden und für eine reibungslose Fahrt sorgen. ■



Stefan Reuss ist Werksleiter am Standort Hamburg-Neuhof.



In der Getriebeölmischanlage werden Chargen vollautomatisch hergestellt.

„Da hat man ein
gewaltiges Stück
Eisen vor sich.“



Jörn-Peter Hinz arbeitet seit über 25 Jahren bei BP im Bereich Marine. Als technischer Schiffsoffizier ist er bis 1989 hauptsächlich auf Containerschiffen selbst zur See gefahren. Heute leitet er den technischen Service für Schifffahrtskunden in Zentral- und Osteuropa. Im Interview berichtet er von seinem Arbeitsalltag.

Herr Hinz, zunächst einmal: Wie muss man sich Ihren Tagesablauf in groben Zügen vorstellen?

Im Grunde besteht meine Arbeit aus drei Säulen. Hauptsächlich bieten wir unseren rund 1.200 Schiffen der deutschen und osteuropäischen Kunden verschiedene Serviceleistungen an. Das fängt damit an, dass wir Schmierölproben der Anlagen analysieren, die uns regelmäßig von unseren Kunden geschickt werden. Daran können wir erkennen, ob das Öl seine Funktion noch erfüllt oder ob ein Austausch sinnvoll wäre. Ein weiterer wichtiger Punkt ist der so genannte Schmierplan. Jedes Schiff, das wir betreuen, bekommt eine genaue Liste darüber, welche Produkte in welchem Anlagenteil eingesetzt worden sind. Damit kann der Kunde sofort sehen, welche Produkte er bestellen muss. Und ein letzter wichtiger Punkt sind unsere Kundenbesuche. Die machen wir, um neue Produkte oder Serviceleistungen vorzustellen. Ein Besuch kann auch angezeigt sein, wenn wir kritische Ölwerte feststellen. Dann rufen wir den Kunden sofort an. Oder der Schiffsbetreiber ruft bei uns an, weil er Fragen hat, und wir kommen dann auf sein Schiff. Außerdem schulen wir auch unsere Kunden regelmäßig oder sprechen über die Folgen der Schwefelreduktion bei den Kraftstoffen, ein Thema, das vor dem Hintergrund des Umweltschutzes immer wichtiger wird.

Aber für Ihre Arbeit müssen Sie doch die Motoranlagen auch sehr gut kennen. Wie bekommen Sie Einblicke in die Motortechnik?

Wir stehen in engem Kontakt mit den großen Anlagenherstellern wie beispielsweise MAN, arbeiten eng mit unseren Marinekollegen in der Zentrale in Pangbourne in Großbritannien zusammen und tauschen uns aus. Mit den Anlagenherstellern sprechen wir über die Spezifikationen der Schmierstoffe, das heißt, welche Eigenschaften unser Schmierstoff für den Motor des jeweiligen Herstellers haben muss. Wenn wir ein geeig-

netes Produkt gefunden bzw. entwickelt haben, bekommt es im Anschluss die Freigabe durch den Hersteller.

Sie sprachen von Schiffsbesuchen. Finden die nur in Deutschland statt?

Nein, unser Geschäft ist international verzweigt. Ein Beispiel: Ein Kunde hat sein Büro in Hamburg, aber seine Schiffe werden technisch in Zypern betreut. Die Schiffe laufen nie einen deutschen Hafen an und verkehren meist im asiatischen Raum. Das kann dann beispielsweise ein Kollege aus Japan sein, der das Schiff besucht. Aber das Schöne an meiner Arbeit ist, dass ich dann in Kontakt mit dem japanischen Kollegen stehe. Ich gebe ihm weiter, wonach er konkret schauen soll. Anschließend bekomme ich auch seinen Besuchsbericht, wir erörtern gemeinsam das Problem und suchen nach Lösungen. Im Grunde arbeite ich zwar in Deutschland, agiere aber international.

Wie läuft denn so ein Besuch grundsätzlich ab?

Meistens ist ein Kollege von mir allein unterwegs. Er hat dann alles bei sich. Ganz wichtig ist seine persönliche Sicherheitsausrüstung, zum Beispiel Helm, Schutzbrille, Schwimmweste und Sicherheitsschuhe. Bevor er jedoch ein Schiff zur Kontrolle betreten darf, benötigt er eine Zutrittsberechtigung. Denn ohne diese Berechtigung kommt man auf kein Schiff. Und wenn es außerdem noch im Containerhafen liegt, kommt man per Auto gar nicht dahin. Viel zu gefährlich, weil dort alles automatisiert ist und einem möglicherweise einer der vielen Rangierkräne in die Quere käme. Dort kommt mein Kollege also nur per Bus hin. Ganz wichtig: Der Kollege sollte sich genau umsehen und Risiken einschätzen. Denn Sicherheit steht an erster Stelle. Er hat von mir absolute Rückendeckung, wenn er den Besuch abbricht oder erst gar nicht antritt, weil er ein Risiko entdeckt hat, das er nicht minimieren oder beseitigen kann. ►



Jörn-Peter Hinz ist früher selbst zur See gefahren.

BP Marine betreibt ihre Geschäfte international.

Von Deutschland aus betreut das Team etwa 120 Kunden mit insgesamt 1.200 Schiffen – vom kleinen Küstenwacheboot bis hin zum riesigen Containerschiff.



Wenn Jörn-Peter Hinz noch einmal auf einem großen Schiff mitfahren sollte, muss es kein ‚Traumschiff‘ sein.

► Das ist auch schon vorgekommen. Das beginnt mit dem Zugang zum Schiff: Ist die Gangway vom Schiff zum Pier richtig verbunden? Ist darunter ein Sicherheitsnetz, falls die Gangway mal abstürzt? Ist die Brücke im richtigen Winkel installiert? Und sind nicht zu viele Personen auf der Brücke? Die Liste können Sie beliebig fortsetzen. Das hört sich vielleicht auch teilweise banal an, aber jeder von uns möchte abends wieder gesund nach Hause gehen. Daher definieren wir vorher mögliche Risiken.

Es gibt ja unterschiedliche Schiffsgrößen. Das gilt ja dann auch für den Motor.

Ganz genau. Unser Kundenspektrum ist weit gefächert. Das fängt an bei kleinen Einheiten wie beispielsweise der Küstenwache. Das sind verhältnismäßig kleine Boote. Die sind zwar hochtechnisiert, aber die Motorabmessungen sind relativ klein und es handelt sich um einen kompakten Antrieb, vergleichbar etwa mit einem Lkw-Dieselmotor. Und dann gibt es natürlich Motoranlagen mit 12 bis 14 Zylindern und einer Leistung von 80.000 kW. Die sind 23 bis 25 Meter lang, 15 bis 16 Meter hoch und wiegen 2.000 Tonnen. Da hat man dann ein gewaltiges Stück Eisen vor sich.

Wie prüft man denn dann so einen riesigen Motor auf Herz und Nieren?

Das ist ein schwieriges Unterfangen. Man kann es mit einem jährlichen Check-up beim Arzt vergleichen. Der weiß aus Erfahrung, dass alles in Ordnung ist, wenn er verschiedene Kennwerte prüft und die Werte stimmen. Ein wichtiger Baustein ist dabei unsere Gebrauchtölanalytik. Außerdem gibt es Wartungsintervalle, die vom Hersteller des Motors vorgeschrieben sind und die wir auch einhalten müssen.

Aber wie kommen Sie denn bei einer Höhe von 16 Metern und mehr an alle Teile ran?

Stellen Sie sich den Maschinenraum ähnlich dimensioniert wie eine Turnhalle vor: In der Mitte steht der Motor. Alle zwei bis drei Meter haben Sie eine Plattform um den Motor. So kommt man an alle Teile ran. Bei dieser Größe ist es sogar möglich, per Leiter in den Verbrennungsraum zu klettern. Es geht auch filigraner: Manchmal ist eine Untersuchung nur per Endoskop möglich. Und ganz konkret ziehen wir dann Ölproben. Diese lassen wir in unseren Laboratorien in Großbritannien und Belgien prüfen. Täglich kommen da etwa 200 bis 250 Proben von unseren deutschen Kunden zusammen. Die Laborkollegen prüfen dann beispielsweise den Wassergehalt des Öles oder schauen, wie viel vom Additivpaket noch da ist, ob es möglicherweise verbraucht ist. Auch ganz wichtig ist, wie hoch der Anteil der Verschleißelemente ist, also wie viel Blei, Eisen oder Zink im Öl ist. Anhand dieser ganzen Analysedaten, die wir dann alle zwei bis drei Monate erhalten, können wir einen Trend erkennen.

Und was passiert dann?

Wir setzen uns mit dem Kunden in Verbindung. Denn er kennt sein Schiff ja am besten. Zusammen mit unseren Erfahrungen können wir dann das Problem relativ schnell gemeinsam lösen. Das ist das Entscheidende: Der Schiffeigner möchte, dass sein Schiff verlässlich läuft und die Kosten im Rahmen bleiben. Sie müssen bedenken: Ein normales Containerschiff kostet rund 60 Millionen US-Dollar. Das ist also eine erhebliche Investition. Und daher will der Kunde den Wert möglichst lange erhalten. Ganz konkret heißt das: So ein Schiffsmotor sollte mindestens 25 Jahre laufen.

„Also ganz ehrlich, Passagierschiffe sind schön. Aber das ist nicht vergleichbar mit der Fahrt auf einem Frachtschiff.“

Herr Hinz, noch einmal zu Ihrer Person. Sie sagten, Sie seien früher selbst zur See gefahren. Wie lief denn Ihre Ausbildung ab bzw. welche Ausbildung sollte man mitbringen, wenn man in Ihrer Branche arbeiten möchte?

Ich bin gebürtig aus dem Rheinland, hatte mir aber früh in den Kopf gesetzt, zur See fahren zu wollen. Ich bin dann nach dem Abitur nach Bremen gegangen und anschließend ein Jahr auf Containerschiffen mitgefahren. Danach habe ich in Hamburg studiert und bin dann noch mal vier Jahre auf Gas-tankern und Containerschiffen durch die Welt gefahren. Bis auf Australien und Neuseeland und ein paar Ecken in Süd-amerika habe ich alle Meere bereist. Hauptsächlich bin ich aber viel in Asien gewesen. Grundsätzlich sieht die Ausbildung so aus, dass Sie eine gewisse Fahrtzeit auf Schiffen benötigen. Danach können Sie mit dem Studium der Schiffsbetriebstechnik beginnen. Sie haben dann einen Fachhochschulabschluss und sind Diplom-Ingenieur. Nach dem Studium empfehle ich noch zwei Jahre zur See zu fahren. Dann sind Sie Leiter der Maschinenanlage ohne Leistungsbeschränkung. Das hat den Vorteil, dass Sie auf jedem Schiff als leitender Ingenieur fahren können, egal welche Größe.

Und wie viel Frauen machen den Job?

Leider ist die ganze Schifffahrt sehr männerdominiert. Das finde ich schade. Wir hatten hier vor nicht allzu langer Zeit eine Ingenieurin, aber sie hat das Unternehmen verlassen.

Sie haben immer nur von Frachtschiffen gesprochen. Betreuen Sie denn keine Passagierschiffe?

Doch, natürlich. Wir betreuen weltweit viele große Kreuzfahrtschiffe.

Und selbst schon mal auf so einem Traumschiff mitgefahren?

Also ganz ehrlich, Passagierschiffe sind schön. Aber das ist nicht vergleichbar mit der Fahrt auf einem Frachtschiff. Inzwischen gibt es ja Kreuzfahrtschiffe, da passen 6.000 Leute und mehr drauf. Das ist mir persönlich zu viel. Segelschiffe finde ich noch sympathisch.

Dann verraten Sie doch noch bitte, was Ihnen an Ihrem Job so viel Spaß macht.

Wie gesagt, ich bin früher selbst zur See gefahren. Durch meine Arbeit hier bei BP bleibe ich damit verbunden. Dann mag ich diese internationale Vernetzung. Wir sind weltweit circa 45 Mitarbeiter im Technical-Service-Netzwerk. Wir versuchen uns einmal im Jahr zu treffen, um die letzten Produkt-Updates zu erhalten und um uns auszutauschen. Und wenn es mal ein Problem bei einem Kunden gibt, weiß immer jemand eine Lösung. Wir hatten mal eine Situation, bei der ein Schiff auf hoher See manövrierunfähig war. Das trieb irgendwo im asiatischen Raum herum und wollte eigentlich nach Singapur. Dank eines Kollegen haben wir das Schiff wieder flottbekommen. Der Kollege hatte nämlich einen genialen Einfall: Er wusste, was man an dem Motor umstellen musste, damit das Schiff rückwärtsfahren kann. Das ging nämlich noch. Der Kapitän konnte dann sein Schiff rückwärts nach Singapur bringen. Der Kunde war uns anschließend sehr dankbar. Denn durch diese Aktion hatte er sich das Abschleppen gespart. Und das wären in dem Falle mehrere 100.000 US-Dollar gewesen. ■



www.bp.de/marine



Um die großen Schiffsmotoren verlaufen Etagen, damit alle Bereiche eingesehen werden können.



Der Maschinenraum der großen Frachtschiffe ist von der Dimension her vergleichbar mit der Größe einer Turnhalle.

Pünktlich auf die Minute



Wie sieht der Alltag an einem Großflughafen aus? Und wie unterscheidet er sich von der Arbeit an einem kleineren? Frankfurt am Main, Sitz von Deutschlands größtem Flughafen. 25 Kilometer entfernt liegt Egelsbach. Zwei Flugplätze, zwei Welten. Beide werden von Air BP mit Kerosin und Flugbenzin versorgt.



Thomas Gemes leitet den Tankbetrieb an Deutschlands größtem Verkehrsflughafen.



Bescheidene Dimension: Den Tankwagen für einen A380 hat man sich irgendwie größer vorgestellt.

Flughafen Frankfurt am Main, Tor 3, 9 Uhr – hier beginnt die Reise in die Welt der Fliegerei. Allerdings erst einmal mit deutlicher Verspätung. Sicherheit an Flughäfen ist schon bei einer normalen Pauschalreise ein wichtiges Thema. Will man allerdings auf das Vorfeld, sind die Kontrollen noch einmal deutlich schärfer. Das Innere des Flughafens ist das erste Ziel dieser Reise. Eine Lufthansa-Maschine nach Tokio wartet auf ihre Betankung – Typ Airbus A380, das derzeit größte Passagierflugzeug.

Doch bevor auch nur ein Blick auf dieses gigantische Flugzeug möglich ist, schauen Sicherheitsbeamte kritisch auf Personalausweis und Zubehör. Alles wird genauestens dokumentiert. Nach etwa 20 Minuten gibt es den begehrten Tagesausweis, der dazu berechtigt, in Begleitung von Mitarbeitern am Flughafen eine Betankung eines A380 vor Ort mitzerleben.

Mit dem Tagesausweis geht es aber zunächst weiter zur Sicherheitsschleuse. Die kennt jeder Flugreisende. Alle losen Gegenstände müssen in eine Wanne, kein Metall darf am Körper sein, wenn man die Schleuse durchschreitet. Letzte Ausweiskontrolle, dann öffnet sich das Tor in den sensibelsten Bereich von Deutschlands Flughafen Nr. 1 und damit auch in die Welt der AFS Aviation Fuel Services GmbH, des Dienstleisters der Air BP vor Ort.

Die Blicke schweifen über das Vorfeld und über die unzähligen Tankwagen von allen großen Anbietern und natürlich auch von Air BP, dem deutschen Marktführer in Sachen Flugzeugsprit. Es ist laut und es riecht nach Sprit. Das verwundert nicht, sind doch Kerosin und Flugbenzin ähnlich wie Diesel bzw. Benzin. „Das hat schon etwas von einer sehr großen Tankstelle hier, und der Kraftstoff, den wir hier in die Flugzeuge pumpen, unterscheidet sich in den Grundbestandteilen kaum von den Sorten, die jeder Autofahrer kennt, ist für Autos aber dennoch ungeeignet“, erläutert Nicolas Fomm, Leiter Verkauf Allgemeine Luftfahrt bei Air BP in Deutschland. Er kennt viele Piloten und Flughafenmitarbeiter persönlich. Der enge Kontakt ist Fomm sehr wichtig. Und schon gibt es erste Berührungspunkte zu Egelsbach bei Frankfurt, dem kleinen Verkehrslandeplatz, wo Maschinen mit maximal 20 Tonnen starten und landen dürfen. Der Verkehrslandeplatz Frankfurt-Egelsbach ist der verkehrsreichste

Deutschlands. Hier werden jährlich circa 70.000 Flugbewegungen abgewickelt. Er ist Heimat vieler Institutionen und Unternehmen wie zum Beispiel der Hessischen Polizei-Fliegerstaffel sowie von Werftbetrieben, Flugschulen und Flugzeug-/Hubschrauber-Vercharterern.

„Egelsbach ist einer von knapp 30 reinen Air BP Flugplätzen in Deutschland. Dortmund ist ein anderes Beispiel. Hier bekommen die Kunden ihren Sprit nur von uns“, so Nicolas Fomm. Die Abwicklung des Geschäftes in Egelsbach unterscheidet sich aber deutlich von den Abläufen in Frankfurt. Allein der logistische Aufwand ist enorm. „In Frankfurt haben wir ein Tankvolumen von 5,6 bis 5,8 Millionen Kubikmetern pro Jahr. Damit werden allein hier an diesem einen Flughafen circa 40 Prozent des gesamten Tankaufkommens aller deutschen Flughäfen abgewickelt“, sagt Thomas Gemes, Betriebsleiter am Flughafen Frankfurt. Er ist verantwortlich dafür, dass alle Maschinen pünktlich betankt werden, sieben Tage die Woche, an 365 Tagen im Jahr.

In Frankfurt ist buchstäblich jeder Handgriff minutiös geplant. Gemes prüft ständig die Zeitpläne und hat den absoluten Überblick darüber, welcher seiner etwa 25 Mitarbeiter pro Tankschicht sich gerade wo befindet. „Sobald es irgendwo Verzögerungen gibt, kann ich sofort eingreifen“, so Gemes, der seinen Job trotz des Drucks gerne macht.

Druck verspüren auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Egelsbach. Allerdings ist der Druck an einem kleinen Regionalflughafen ein ganz anderer. „Wir haben hier die Situation, dass bei uns kein Tag wie der andere abläuft und die Flugbewegungen nicht vorhersehbar oder planbar sind“, beschreibt Simon Bock-Janning, technischer Leiter in Egelsbach, seine Sorgen. „Es gibt Tage, da haben wir sehr wenige Starts und Landungen, bei Schlechtwetter-Lagen beispielsweise. Und dann wiederum gibt es Tage, da wickeln wir hier bis zu 700 Flugbewegungen ab.“

Personal muss aber auch an schwachen Flutagen da sein, zum einen aus Brandschutzgründen und zum anderen kann jederzeit plötzlich viel los sein. Bock-Janning: „Wir sind hier in Egelsbach quasi ein ‚gefühlter‘ Familienbetrieb. An Tagen, an denen wenig Flugbetrieb ist, können wir andere Arbeiten erledigen, zum Beispiel ►



Tankwart Jörg Jepsen hat in Frankfurt unzähligen Menschen den Flug in den Urlaub ermöglicht.

► Wartungen durchführen oder organisatorische Aufgaben erfüllen. Unser Team besteht unter anderem aus Elektrikern, Malern und Kfz-Mechanikern, die dann, neben ihren Hauptaufgaben am Flugplatz, ihren ursprünglich erlernten Beruf einbringen können. So arbeiten wir daran, unsere Infrastruktur intakt zu halten.“ Das kann dann so aussehen, dass die elektrischen Einrichtungen erweitert werden oder der Fuhrpark gewartet wird, beispielsweise der Traktor, mit dem ein Mitarbeiter die knapp zehn Hektar Rasenfläche mäht. Das Wort Tankwart trifft es hier am kleinen Flugplatz auch immer noch am besten. Am Rande der 1,4 Kilometer langen Piste steht ein kleines Tankstellenhäuschen, natürlich mit Air BP Logo. Von hier wickeln die Mitarbeiter knapp 10.000 Betankungen jährlich ab – vom kleinen zweisitzigen Schulflugzeug mittels Zapfpistole bis zur Druckbetankung der Businessjets.

Einmal volltanken bei einem A380 ist da schon etwas ganz anderes, jedenfalls für den neugierigen Besucher. Der Tankwart sieht es da schon gelassener. Jörg Jepsen betankt seit 15 Jahren die unterschiedlichsten Flugzeuge in Frankfurt. „Es ist halt ein Job. Ich denke nicht darüber nach, wohin die Maschine abhebt. Ich habe zehn bis zwölf Betankungen am Tag und danach bin ich dann meist auch geschafft“, gibt Jörg Jepsen einen Einblick in den harten Arbeitsalltag. Er steuert den Betankungswagen von Air BP über das Vorfeld, ständig mit routiniertem Rundblick für den Verkehr von allen Seiten. Es kreuzen Gepäckwagen, Autos, Busse und natürlich Flugzeuge. Das erfordert höchste Konzentration.

Die Arbeit ist körperlich sehr anstrengend. Heute ist es heiter bis wolkig, besonders anstrengend sind allerdings heiße Sommertage. Die Sonne blendet vom Boden und von den Tragflächen, ohne Sonnenbrille sieht man gar nichts. Die Schutzkleidung ist auch bei 35 Grad und mehr absolute Pflicht, denn Sicherheit hat bei allen Arbeiten höchste Priorität. „Die Tankschläuche sind schwer und müssen teilweise über die Schulter bis an die Unterseite der Tragflächen gestemmt werden“, beschreibt Jörg Jepsen seine Arbeit. Frauen sieht man daher in den Tankwagen keine. „Meinen Kollegen sehe ich wenn überhaupt auch nur in den zwei Pausen pro Schicht“, so Jörg Jepsen.

Der Tankwart hat nun die Parkposition des A380 nach Tokio erreicht, pünktlich natürlich. Nur von der Maschine ist noch nichts zu sehen. Jörg Jepsen: „Die wollen in 50 Minuten die Reisenden ins Flugzeug lassen, das können die jetzt schon vergessen.“ Die Passagiere im Wartebereich des Flughafens wissen von der jetzt bereits absehbaren Verspätung noch nichts.

In Egelsbach gibt es zwar auch Air BP Tankwagen, allerdings deutlich kleinere als in Frankfurt. Und wenn man von einem Ende des Flughafens zum anderen muss, nimmt man den Pritschenwagen oder das Fahrrad. Gerade sind drei neue geliefert worden. Die ganz sportlichen, und das sind die meisten Männer in diesem Job, legen die Distanzen auch zu Fuß zurück. „Also die 800 Meter hier vom Tower bis zur Halle 15 am anderen Ende hat der ein oder andere Kollege von mir auch schon in 3 Minuten geschafft“, berichtet Jörg Bihn. Er ist einer der Tankwarte hier in Egelsbach.

Air BP versorgt in Deutschland mehr als 50 Flughäfen und Flugplätze mit Flugkraft- und Schmierstoffen.

Zu den Kunden zählen Airlines, Corporate Jets, Executive-Business-Jets, Frachtflieger, Helikopter, Luftfahrtindustrie sowie Privatpiloten als Einzelpersonen und in Vereinen organisiert.



Jörg Bihn betankt in Egelsbach viele Jets von Geschäftsreisenden sowie Kleinflugzeuge von Privatfliegern und Vereinen.

„Es macht Spaß, hier zu arbeiten, auch an stressigen Tagen. Die Arbeit ist vielseitig und ich lerne viele Menschen kennen.“ Da hier fast alle Mitarbeiter so eng mit der Luftfahrt verbunden sind, stören auch die eine oder andere Stunde Mehrarbeit oder Wochenenddienste kaum.

Das Thema Zeit hingegen dominiert jeden Arbeitsschritt am Flughafen Frankfurt. Jörg Jepsen wartet in seinem Air BP Tankwagen noch immer auf den A380. Endlich taucht er am Ende des Terminals auf und bewegt sich langsam in Richtung Parkposition. Alles läuft vollautomatisch. Das riesige Flugzeug beansprucht nun das gesamte Blickfeld. Allein die Turbinen sind so hoch, dass zwei Erwachsene darin bequem aufrecht stehen können. Jepsen steuert seinen Wagen gezielt in die Tankposition. Er steigt aus dem Fahrzeug und klettert auf die Hebebühne auf dem Tankwagen. „Ohne die Hebebühne käme ich gar nicht an den Einfüllstutzen. Und selbst wenn die Bühne ganz ausgefahren ist, muss ich den schweren Schlauch erst noch am Flugzeugadapter anschließen“, beschreibt Jörg Jepsen den Tankvorgang.

Alles Weitere ist ausgeklügelte Technik. In der Regel weiß der Tankwart ganz genau, wie viel Tonnen Kerosin – im Falle des A380 – in die gewaltigen Tanks sollen. Sprit wird bei Flugzeugen nicht nach Litern bemessen, sondern nach Gewicht. Und die Verteilung des Kerosins spielt eine im wahrsten Sinne gewichtige Rolle. Für eine optimale Fluglage ist es wichtig, dass das Kerosin gleichmäßig verteilt in den Tanks lagert. Damit das auch der Fall ist, regelt dies eine Automatik bereits beim Tankvorgang. Der Sprit fließt übrigens per unterirdischer Pipeline durch den Tankwagen in den Flieger. Der Wagen von Jepsen dient dabei nur als eine Art Mittler. Er verfügt über eine Technik zur Druckregulierung. Würde der Sprit ohne diese Regulierung in das Flugzeug strömen, würde er wegen des hohen Drucks alle Leitungen und Tanks in der riesigen Tragfläche beschädigen. Ganz

davon abgesehen würde selbst der größte Tankwagen nicht ausreichen, um einen A380 zu betanken. Später beim Flug nach Tokio werden die einzelnen Tanks dann ebenfalls automatisch überwacht, so dass der A380 vom Gewicht her immer richtig ausbalanciert ist.

Die Betankung selbst verläuft rasend schnell, bedenkt man die Menge, die ein A380 verschlingt. Die Anzeige rotiert ähnlich wie bei der Pkw-Betankung, nur dass hier sekundlich mehrere hundert Liter in den Tank strömen. „Da die Maschine bereits vorbetankt war, sind es heute nur knapp 90.000 Liter“, scherzt Jörg Jepsen.

90.000 Liter – das sind nur für den A380 ein Vielfaches des Sprits, der im Schnitt pro Tag in Egelsbach in alle Flugzeuge fließt. Dennoch hat auch so ein kleiner Flughafen für Air BP eine wichtige Bedeutung. „Egelsbach ist eine Agentur von Air BP und diese Agenturen sind unser Aushängeschild“, sagt Nicolas Fomm. „Klar verdienen wir mit einer großen Betankung in Frankfurt oder München mehr Geld. Aber gerade durch den Kontakt der Tankwarte an den kleinen Flughäfen mit den Flugsportlern und Geschäftskunden bekommt die Marke ‚Air BP‘ ein Gesicht.“ Was Fomm meint, beweist Tankwart Jörg Bihn im Gespräch mit dem Piloten einer kleinen Maschine, die vor zwei Minuten gelandet ist. „Wir sind hier ganz klar Dienstleister am Kunden. Und ich möchte nicht, dass der Kunde unzufrieden ist. Daher nehme ich mir auch Zeit für jeden Einzelnen.“

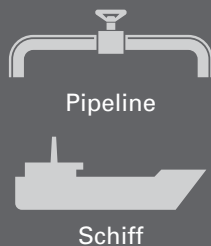
Jörg Jepsen hat in Frankfurt seinen Job pünktlich erledigt. Der A380 ist nun startklar. Die Riesenmaschine hebt in Richtung Tokio ab. Der Tankwart ist derweil schon wieder am nächsten Flieger und füllt Air BP Sprit in die Tanks. Wie immer pünktlich auf die Minute. ■



Der Weg des Öls

Da Öl nun einmal selten dort vorkommt, wo es gerade benötigt wird, ist der Transport von Öl oder Gas eine ganz besondere Aufgabe. Welche Logistik dahintersteckt, bekommt der Kunde beim Tanken an der Tankstelle überhaupt nicht mit. Soll er ja auch nicht, denn der Kunde möchte nur seinen Sprit. Die Schaubilder auf diesen zwei Seiten sollen daher einen Eindruck davon vermitteln, welche logistischen Aufgaben täglich bei BP zu bewältigen sind.

Von der Quelle zum Verbraucher



Die Produkte gelangen über verschiedene Wege aus der Raffinerie zum Tanklager, beispielsweise über Pipelines, Binnenschiffe oder per Bahn auf Kesselwagen.



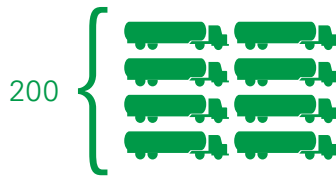
Jedem Tanklager ist eine bestimmte Anzahl von Tankstellen zugeordnet. Anhand verschiedener Daten errechnet sich der effizienteste Versorgungsweg. Daraus ergibt sich die Anzahl der benötigten Tankwagen.



Um die Kosten gering zu halten, parken die Tankwagen alle in der Nähe der verschiedenen Tanklager in Deutschland. Dadurch reduzieren sich die Anfahrtswege.



Die Versorgung aller Aral Tankstellen in Deutschland läuft über die verschiedenen Tanklagerstandorte. Eigene Tanklager und Tanklagerbeteiligungen gibt es überall: im Norden, Süden, Osten und Westen von Deutschland.



Täglich sind im Schnitt 200 Tankwagen mit 600 Fahrern im Einsatz. Wenn man alle Tankwagen hintereinander aufreihen würde, ergäbe das eine 3,8 Kilometer lange Schlange.



Insgesamt versorgen die Tankwagen etwa 2.500 Aral Tankstellen in ganz Deutschland.



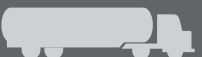
Pipeline



Bahn



Schiff



Tankwagen



Tanklager



Tankwagen



Tankstelle



Kunde



Alle Tankwagen legen jährlich 36.000.000 Kilometer zurück – oder anders ausgedrückt: Alle 60 Sekunden legen alle 200 Tankwagen 83 Kilometer zurück. Das entspricht etwa drei Umrundungen des Äquators an einem Tag.



In einem Jahr liefern die Tankwagen etwa neun Milliarden Liter Kraftstoffe aus – oder anders ausgedrückt: Alle 60 Sekunden werden 20.800 Liter Kraftstoffe an Aral Tankstellen geliefert. Das entspricht etwa 140 Badewannen voll Kraftstoff pro Minute.



Jährlich erfolgen 300.000 Anlieferungen an Aral Tankstellen – oder anders ausgedrückt: Alle 80 Sekunden wird eine Station mit Benzin oder Diesel beliefert.

„24 Stunden offen –
zu gibt's nicht!“

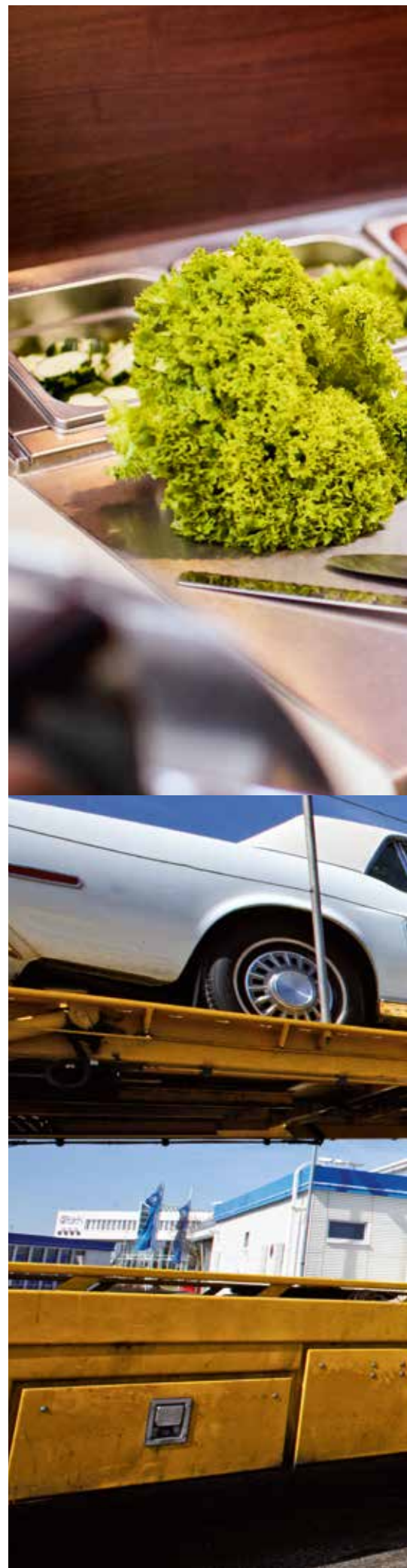


Aral – eine der bekanntesten Marken in Deutschland. Der blaue Diamant, das Logo der Tankstellenmarke, funktioniert auch ohne weißen Aral Schriftzug. Das hat die Marktforschung bewiesen. Kunden erkennen das blau-weiße Zeichen. Rund 2.500-mal sieht man es an Straßen in ganz Deutschland, an der Autobahn, in der Stadt, auf dem Dorf, an der See oder in den Bergen. Und dieser Reisebericht beginnt im Süden der Republik.



Los geht's in Rheinfelden, nahe der Schweizer Grenze – an Deutschlands südlichster Aral Tankstelle. Hier betreibt Daniel Debray seit 2009 seine Aral Tankstelle. Der gelernte Metzgermeister arbeitete früher als Gastronom. Wie kommt man da auf die Idee, von Aral eine Tankstelle anzumieten? „Durch einen Freund, der damals eine Aushilfe suchte“, erklärt Daniel Debray. Als Pächter einer Aral Tankstelle ist er, wie alle anderen Aral Tankstellenbetreiber auch, selbstständiger Unternehmer und gerade dies hat ihn gereizt. Sein Laden ist bereits ab 4.30 Uhr brechend voll, wenn die ersten Schichtarbeiter von der Fabrik schräg gegenüber in Schlangen an der PetitBistro Theke stehen. „70 bis 100 Brezeln haben die Kollegen von der Nachtschicht extra dafür vorgebacken“, berichtet der Pächter. Kaffee läuft dann natürlich auch reichlich aus der Maschine. Aral ist inzwischen Deutschlands größter Kaffeeverkäufer im Straßenverkauf, also im so genannten Coffee-to-go-Bereich. Auch Debrays Fabrikarbeiter nehmen sich gerne noch gekühlte Getränke mit oder lassen sich einen der verschiedenen Crossinos für die zweite Frühstückspause einpacken. Die Tankkunden fahren seine Station später an. Daniel Debray: „Wir profitieren hier zusätzlich vom kleinen Grenzverkehr. Viele Schweizer kommen an meine Tankstelle, wenn drüben mal wieder alles etwas teurer ist.“ Drüben ist keine zwei Kilometer entfernt. Dort liegt der Rhein, die natürliche Grenze zwischen Deutschland und der Schweiz.

Die Reise zu verschiedenen Aral Tankstellen durch ganz Deutschland führt weiter Richtung Ulm. Genauer gesagt nach Merklingen. Hier liegt direkt an der Autobahn die Tankstelle von Rolf Pohl. Dementsprechend viele Lkw stehen an den Zapfsäulen oder parken auf den über 50 Parkplätzen an der Seite. Auch bei ihm brummt das Geschäft in den frühen Morgenstunden, wenn die Fahrer frühstücken möchten. „Ansonsten haben wir hier ein bunt gemischtes Publikum. Vor allem die Ferienzeiten merken wir ganz deutlich. Dann habe ich 20 bis 30 Prozent mehr Kundschaft, also weit über 1.000 Kunden pro Tag“, erzählt der gelernte Diplom-Informatiker. Die Tankstellentechnik fasziniert ihn. „Das ist schon beeindruckend, diese ganze Umwelttechnik. Alle kraftstoffführenden Leitungen sind doppelwandig. Ebenso die Tanks“, berichtet Rolf Pohl begeistert. Sobald eine dieser Doppelwände undicht werden sollte, ertönt sofort ein Alarm. Wegen der Größe seiner Tankstelle machen auch viele Reisebusse bei ihm Halt. „Kürzlich waren hier drei Busse voller Chinesen. 150 Chinesen stürmten meinen Laden und kauften jeweils zwei Dosen Bier. Sie können sich vorstellen, was danach noch für ein Andrang auf der Toilette herrschte“, lacht Rolf Pohl über die kleine chinesische Invasion. Für die Reisegruppe war Rolf Pohls Aral Tankstelle offensichtlich der erste Eindruck von Deutschland. Er und seine Mitarbeiter hatten nach kurzer Zeit alles wieder gereinigt – alles sauber für den nächsten Kundenansturm. Rolf Pohl: „Wir sind eben immer verfügbar. Wir haben an 365 Tagen 24 Stunden offen – zu gibt's nicht!“ ►





Rheinfelden

An der Schweizer Grenze sind Crossinos ein Renner im PetitBistro. Deutschlandweit verkauft Aral 10 Millionen Crossinos pro Jahr.



Merklingen

Kurz vor Ulm machen hier gerne Trucker Station. Insgesamt fahren mehr als 2,5 Millionen Kunden täglich eine Aral Tankstelle an.





Beilstein

Winzer fahren direkt vom Weinberg an die Tankstelle. Hier bekommen sie neben Diesel auch noch einen heißen Kaffee zum Feierabend.

► Auf Sauberkeit legt auch Tankstellenpächter Tarkan Anilmis im schwäbischen Beilstein sehr viel Wert. Das Dörfchen vor den Toren Heilbronn zeigt sich heute von seiner sonnigen Seite. Bestes Autowaschewetter. Seine SuperWash Anlage läuft daher besonders gut. „Wenn hier mal aufgrund technischer Probleme kurzzeitig kein Auto gewaschen werden kann, fragen mich die Kunden sofort, wann sie denn wieder zum Waschen vorbeikommen können“, berichtet er. Der persönliche Kontakt zu seinen Kunden ist gerade hier auf dem Land sehr wichtig. „Ich habe viele Stammkunden“, so Tarkan Anilmis. „Und ich bin davon überzeugt, die kommen zu mir, weil sie freundlich bedient werden. Wer freut sich denn nicht, wenn man ihn mit Namen begrüßt?“ Das Aral Motto „Der Kunde steht im Mittelpunkt“ wird an seiner Tankstelle mit Leben erfüllt. Gerade kommt wieder eine Kundin, bei der Anilmis genau

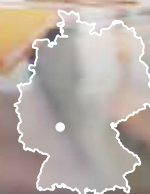
weiß, welchen Kaffee sie gerne trinkt. Die beiden halten einen kleinen Plausch. Parallel fährt ein Traktor an die Zapfsäulen. „Vor allem die Winzer schauen gerne bei mir vorbei, nichts Ungewöhnliches. Sie bringen zwar auch schon mal Dreck aus den Weinbergen mit, aber den mache ich dann weg. Denn nur wenn es draußen ordentlich aussieht, läuft auch das Geschäft drinnen“, ist sich der gelernte Einzelhandelskaufmann sicher.

„Mit Aral verbinde ich Qualität und Professionalität“, sagt Pächterin Anna Gilde. Sie hat 2011 ihre Tankstelle in Bad Homburg übernommen. Es dürfte eine der sichersten Aral Tankstellen in Deutschland sein, denn direkt nebenan liegt die Polizeiwache. Und die Polizisten gehören auch zu ihren Stammkunden. Die Mutter eines fünf- und eines einjährigen Sohnes freut sich vor allem, dass sie durch die gute Partnerschaft zu Aral Familienleben und Selbststän-



Bad Homburg

Auch für kleine Menschen gibt es im PetitBistro leckere Snacks. Und wenn es nicht gerade ein Donut ist – auch Bockwurstchen kommen prima an.



digkeit unter einen Hut bringen kann. „Früher habe ich bei Mitarbeitern auch noch anders reagiert, wenn jemand mal nicht arbeiten konnte, weil ein Kind krank war. Heute habe ich dafür viel mehr Verständnis“, sagt die Pächterin. Und im Kollegenkreis wird viel gelacht. Anna Gilde: „Ich sehe mich nicht nur als Chefin, sondern bin auch Kollegin.“ Sie liebt ihre Tankstelle. Obwohl es für sie eigentlich eine Art Bistro mit Tankstelle ist. Wenn man in ihren Laden kommt, fällt der Blick sofort auf das angenehm ausgeleuchtete PetitBistro. „Das ist mir auch wichtig. Ich koche und bewirte sehr gerne.“

Von Hessen geht es nach Essen – tief in den Westen der Republik. Kathrin Hansen hat den Pächterjob sozusagen von Kindesbeinen an aufgesogen. Geboren in Haltern, unterstützte sie schon als fünfjähriges Mädchen ihren Vater bei der Inventur in seinen REWE-Märkten der Stadt. Später

übernahm die Mutter eine Tankstelle im benachbarten Oer-Erkenschwick. Auch hier half Kathrin Hansen als Jugendliche regelmäßig mit. Dann bot sich für die Mutter die Möglichkeit, eine zweite Tankstelle zu übernehmen. Nun beschäftigte sich Kathrin Hansen erstmals ernsthaft mit dem Gedanken, selber als Tankstellenpächterin ihr Geld zu verdienen. Sie konzentrierte sich auf diese abwechslungsreiche Aufgabe und bekam von ihrer Mutter die Stationsleitung übertragen. Seit April 2014 betreibt sie nun ‚ihre‘ eigene Aral Tankstelle im Stadtteil Altenessen in Essen. „Ich bin gerade sehr zufrieden damit, wie es in meinem Leben läuft“, strahlt Kathrin Hansen.

Tankstelle und Familie Hansen – das passt einfach. Ihr Mann arbeitet an einer weiteren Aral Station in der Werkstatt. Und ihr Schwager ist dort Stationsleiter. Den hat Kathrin Hansen natürlich selber ausgebildet. Und REWE

spielt auch wieder eine Rolle in ihrem Leben. „Als Aral mich fragte, ob ich in der Testphase beim Konzept REWE To Go mitmachen möchte, war sofort klar, etwas Besseres kann mir gar nicht passieren. Schließlich kenne ich REWE durch meinen Vater.“ Somit schließt sich der Kreis.

Hier in Altenessen geht es bunt zu. So nennen das die Menschen im Ruhrgebiet, wenn Studenten, Arbeitslose, Akademiker und Angehörige verschiedenster Herkunft auf engstem Raum zusammenleben. Das geht nicht immer ohne Reibungen. „Aber ich will meine Tankstelle genau hier haben. Das sind alles gute Menschen und ich habe viele Stammkunden“, sagt Kathrin Hansen und wie sie es sagt, klingt es sehr überzeugend.

Seit etwa einem Jahr begrüßt sie immer häufiger Menschen, die sie erst noch näher kennenlernen muss. „Das neue Konzept REWE To Go bringt mir tatsächlich auch völlig neue Kundschaft in die Tankstelle.“ Etwas weiter die Straße runter gibt es einen großen REWE-Markt. Ist das kein Problem? „Im Gegenteil“, berichtet sie, „das ist sogar gut so. Viele Kunden, die nun auch zu mir kommen, kennen das Sortiment dort – auch wenn ich bei mir nur einen kleinen Teil dieses Sortiments anbieten kann.“ Aber die Preise liegen doch sicher über den Preisen in einem „normalen“ REWE-Markt, oder? „Wir sind aber kein REWE-Markt, sondern weiterhin eine Tankstelle mit angeschlossenem Shop für Leute, die unterwegs sind. Bei mir

können diese Kunden 24 Stunden am Tag und sieben Tage die Woche einkaufen. Das geht im normalen Markt nicht.“ So erklärt die Pächterin das auch den Kunden. Danach ist das Thema Preise vom Tisch. Die Kunden verstehen das.

In der Vor-REWE To Go-Zeit hielten die meisten Kunden zum Tanken. Vielleicht kauften einige noch Zigaretten oder blieben auf einen Kaffee. Seit REWE To Go bei Kathrin Hansen eingezogen ist, wollen viele nicht nur tanken, sondern auch frisch zubereitete Salate, Butter, Mehl oder Milch kaufen. Und vor allem junge Frauen laufen nun mit Einkaufskörbchen durch ihre – und das ist es ja immer noch – Tankstelle. „Das hätte ich nie für möglich gehalten. Früher hätte ich bei bestimmten Waren gesagt, geht gar nicht an der Tankstelle. Aber es geht tatsächlich.“

Und seitdem es im Bistro auch noch eine heiße und kalte Theke gibt, geht es mittags zu wie in einem kleinen Speiselokal. Die dampfenden Teller mit den neuen, warmen und frisch zubereiteten Mahlzeiten wandern immer häufiger über den Tresen. „Im Ruhrpott kommt Deftiges auf den Tisch. Also liegen in der Auslage neben den Hähnchenschenkeln auch Frikadellen, Schnitzel und Fleischkäse bereit“, erzählt die Pächterin hinter der Theke. „Eine Kundin meinte kürzlich zu mir: ‚Ach, mein Mann isst die so gerne. Dem nehme ich noch zwei Hähnchenschenkel für heute Abend mit.‘ Ich bin richtig glücklich, dass die neuen Produkte so gut ankommen.“ Während sie das sagt, verbreitet



sich der Duft von frisch Gebratenem in der Nase. Irgendwie unglaublich, dass hier ursprünglich mal nur Benzin und Diesel verkauft wurden. Kathrin Hansen hat von Kindesbeinen an von einem eigenen Laden geträumt. „Ziel erreicht, oder?“, fragt sie und lacht.

Die Reise geht nun weiter hoch in den Norden, nach Hamburg, zu Guido Wilczinski und seiner Aral Tankstelle. Und immer wieder begegnet man den Themen Sauberkeit und Qualität. Die Tankstelle von Wilczinski ist sehr groß und liegt unmittelbar an einer S-Bahn-Station. Um seine Anlage herum gibt es viel Grünfläche. Die Gartenarbeit ist sein heimliches Steckenpferd. „Es gibt so Tage, da will man nicht nur im Büro sitzen, sondern auch mal körperlich richtig kaputt sein“, berichtet Guido Wilczinski. Dann schnappt er sich Harke, Eimer und Besen und rupft Unkraut oder fegt den Platz. Blumen sind bei ihm sowieso ein großes Thema. Der östliche Teil von Hamburg, wo seine Tankstelle liegt, ist bekannt für seine Blumenpracht. „Ich habe hier sicherlich mehr frische Blumen im Verkauf, als es anderswo in Deutschland der Fall ist“, sagt der Pächter. „Ich habe auch sehr viele Kunden aus Osteuropa. Und dort gehört es noch zur Kultur, der Frau regelmäßig einen hübschen Strauß mit nach Hause zu bringen.“ Dann wird neben Benzin oder Diesel eben auch noch Grünes eingekauft. Seine Tankstelle ist deutschlandweit zumindest indirekt bekannt. Denn hier wurde ein Aral Werbespot gedreht. ►

REWE To Go

Seit 2016 werden immer mehr Aral Tankstellen mit einem REWE To Go-Shop ausgestattet. Kunden

können dort schnell und bequem unter anderem bei kalten und warmen Snacks, Salaten, geschnittenem Obst und Kaffeespezialitäten zugreifen.

Ob für den kleinen Hunger oder für die nächste frische Mahlzeit – das Angebot von REWE To Go ist auf mobile und qualitätsorientierte Kunden zugeschnitten.



Essen

Mit den hochwertigen Produkten und dem großen Sortiment an frischen Lebensmitteln von REWE To Go können sich Kunden an Aral Tankstellen flexibel und bewusst ernähren.



A young man and woman are smiling and embracing each other at an Aral gas station. The woman is wearing a yellow cardigan over a grey top, and the man is wearing a light blue button-down shirt. They are standing next to a blue and white gas pump. In the background, there are green trees.

ARAL

Aral SuperCard

Tanken

25 €



Hamburg

Sauberkeit spielt nicht nur ganz im Norden eine große Rolle. Studien zeigen immer wieder: Kunden lieben es sauber und fahren deswegen zu Aral.



Tanken schenken. Die Aral SuperCard gibt es in den Varianten 5, 10, 25 und 50 Euro oder in der frei aufladbaren Variante bis 200 Euro.

„Wenn man einmal Tankstellenluft geschnuppert hat, kommt man nicht mehr davon los.“

► Guido Wilczinski: „Das war schon beeindruckend. Der ganze Dreh dauerte nur einen Tag und abends war alles fertig geschnitten.“

Mindestens ebenso berühmt ist die letzte Aral Tankstelle auf der Deutschlandtour. In Großbeeren südlich von Berlin wurden auch schon Werbespots gedreht und die Tankstelle zierte in der Vergangenheit auch eine Aral SuperCard im Geschenkwert von 50 Euro. Pächter René Mende hat seine Tankstellenkarriere noch an einer BP Tankstelle in Berlin-Kreuzberg begonnen. „Wenn man einmal Tankstellenluft geschnuppert hat, kommt man nicht mehr davon los“, sagt Mende. Seine Station liegt mitten im großen Güter- und Verkehrszentrum. Hier sind die Depots von Rewe, Aldi, Lekkerland oder Harry Brot und versorgen Berlin mit frischen Lebensmitteln. „Die Lkw-Fahrer machen dann bei mir Rast. Morgens beim Frühstück und mittags bei herzhaften Mahlzeiten.“ Mende betreibt noch eine von etwa 90 Stationen, wo es neben den Crossinos frisch zubereitete Mittagsgesichte gibt. Heute Currywurst, wie sich das für Berlin gehört. Seinen Hauptumsatz macht Mende von montags bis freitags. „In guten Monaten fließen hier rund eine Million Liter Kraftstoff durch die Zapfpistolen“, berichtet René Mende. Am Wochenende wird es dann ruhiger. Dann schauen die Menschen aus Großbeeren vorbei und waschen ihre Autos oder kaufen frische Sonntagsbrötchen.

Was man auf so einer Aral Reise durch Deutschland lernt? Aral ist nicht nur eine Marke, sondern es sind auch ganz viele Menschen, die sie durch ihre Arbeit zu einer Marke machen. Jede Tankstelle hat ihren individuellen Charme. Der wird geprägt durch die Vorgeschichte des Pächters. Und diese Menschen sind für den Erfolg von Aral verantwortlich und machen Aral damit zum Marktführer unter den Tankstellen in Deutschland. ■

Großbeeren

Den Sprit mit Karte zahlen ist bequem. Aral hat über eine Million Tankkarten an Geschäftskunden ausgegeben. Für größere Fahrzeugflotten, also ab fünf Fahrzeugen, gibt es die AralCard Plus und AralCard Truck. Kleinere Unternehmen können mit der AralCard Komfort zahlen. Über 60.000 Kunden nutzen den Tankkartenservice von Aral.



Oldenburg, Westkreuz. Zu Besuch an der Aral Tankstelle von Uwe Vollertsen. Der Oldenburger betreibt zwei Tankstellen: eine in Oldenburg und die andere in der Nähe von Bremen. An beiden Aral Tankstellen bekommen die Kunden neben Benzin und Diesel auch Autogas – auch LPG genannt. Zwei von inzwischen über 270 Aral Autogastankstellen in Deutschland.

Günstig Gas geben

„Ich war am Anfang skeptisch, ob das mit dem LPG hier so gut läuft“, berichtet der Pächter. „Inzwischen bin ich froh, die LPG-Säulen zu haben. Für mich ist es ein richtig gutes Zusatzgeschäft geworden“, freut sich der passionierte Fotograf über immer mehr Kunden, die ihr Auto an seinen zwei Säulen hier in Oldenburg mit LPG betanken.

Für Autofahrer lohnt sich ein Wechsel auf Autogas. Vor allem wer beruflich viel pendeln muss. „Das rechnet sich über den Preis“, sagt eine Kundin, die gerade neues Autogas in ihr Auto füllen möchte. „Ich fahre im Jahr etwa 30.000 Kilometer. Da ist es auch psychologisch ein unglaublich gutes Gefühl, wenn man auf die Preistafel schaut und dann steht da die Null vor dem Komma.“ Beim Preis liegt Autogas noch deutlich unter einem Euro. „Der Preis von Flüssiggas ist auch stabiler als bei Benzin oder Diesel“, weiß Aral Pächter Uwe Vollertsen beim Blick auf seine Tagesbilanz. „Ich beobachte natürlich die Konkurrenz, aber da tut sich teilweise wochenlang gar nichts an der Preisfront. Und wenn doch, ändert sich der Preis nur um wenige Cent.“

Seine Kundin benötigt Hilfe beim Betanken. Vollertsen ist einer, der sofort mit anpackt. Er holt seine gelbe Sicherheitsweste und kümmert sich um das Problem. „Das gibt es schon mal. Die neuen Gaspistolen sind zwar für den Kunden einfacher zu bedienen, aber gerade beim Verschrauben mit älteren Gasautos verschleißt der Stutzen, der die Pistole mit dem Fahrzeug verbindet, nicht immer sofort.“



Und dann geht kein Gas in den Tank. Eine Sicherheitsmaßnahme, damit das Gemisch aus Propan und Butan nicht unkontrolliert herausströmt.

Das Tanken selbst ist absolut sicher und funktioniert ganz einfach. Jetzt auch bei der Kundin von Uwe Vollertsen, nachdem er das Verschlussproblem schnell lösen konnte. Die Kundin drückt nun auf den grünen Startknopf und 40 Liter flüssiges Gas strömen in ihren sportlichen Peugeot. Der Tank liegt übrigens im Kofferraum, genauer gesagt im Kasten, wo bei anderen Wagen das Ersatzrad verstaut ist.

Die LPG-Anlage von Uwe Vollertsen in Oldenburg gehört zur neueren Generation. Man sieht keine Gastanks mehr auf dem Gelände seiner Aral Tankstelle. Die Versorgung verläuft unterirdisch und dadurch sicherer. Bis zu 5.500 Liter Flüssiggas passen in seine Speichertanks. Gerade trifft ein Tankwagen mit einer neuen LPG-Lieferung ein. Der Fahrer verbindet professionell den Schlauch vom Tankwagen mit dem Einfüllstutzen an der Station. Die Betankung dauert trotz der großen Menge nur wenige Minuten, ist aber auch nicht wirklich geräuschlos. Aber

hier am Oldenburger Westkreuz direkt an der Autobahn ist man Lärm gewohnt. Führt Uwe Vollertsen eigentlich selbst einen Wagen mit LPG-Antrieb? Er lacht. „Nein. Ich würde gerne. Vor allem wegen des Preises, weil ich ja zwischen meinen zwei Tankstellen ständig hin- und herpendle.“ Und woran scheitert es dann? „Es gibt noch kein Auto, das mir gefällt, das auf LPG umgerüstet werden kann.“ Klare Ansage von Uwe Vollertsen an die Autobranche, schicke Fahrzeuge mit LPG-Motor zu bauen. ■

Liquefied Petroleum Gas (LPG) oder auch Autogas ist die günstige Spritalternative an vielen Aral Tankstellen. Über 270 Tankstellen gibt es bereits im Aral Netz. Weitere Vorteile von LPG sind die steuerliche Förderung und weniger Emissionen als bei Benzin oder Diesel.

 www.aral.de/lpg



Wenn es einmal nicht so klappt mit der LPG-Zappistole, hilft Uwe Vollertsen sofort. Die Kundin ist begeistert.



Aral und Pludra: ein gutes Geschäft

Wenn Autofahrer eine Aral Tankstelle ansteuern, erwarten sie selbstverständlich, Aral Kraftstoffe in ihren Tank zu bekommen. Doch nicht jede Aral Tankstelle gehört auch Aral. Ein Drittel des Netzes besteht aus Eigentümeranlagen, die durch die jeweiligen Besitzer selbst betrieben werden.

Michael Pludra beispielsweise betreibt gleich mehrere Aral Tankstellen im Emsland und zählt damit bei Aral zu den Aral Markenhändlern.

Der Unternehmer aus Salzbergen ist Großkunde bei Aral. Wenn man an seinen Zapfsäulen anhält, sieht alles aus wie an jeder anderen blau-weißen Tankstelle der Marke. Benzin, Diesel und andere Kraftstoffe kommen natürlich von Aral. Dennoch ist Pludra selbstständiger Mineralölunternehmer und wirtschaftet für den eigenen Verdienst. Aral profitiert davon.

„Michael Pludra als regionaler Aral Markenhändler ist quasi das Gesicht von Aral in der Region“, erklärt Andrew Röhre

aus der Aral Marketingabteilung. „Ohne unsere regionalen Aral Markenhändler bzw. Aral Markenvertriebspartner wie Pludra, die Ottokraftstoffe, Dieseldieselkraftstoff und Heizöl an gewerbliche und private Endverbraucher vertreiben und zusätzlich im Aral Tankstellengeschäft tätig sind, wäre es selbst für Aral als Nr. 1 auf dem deutschen Tankstellenmarkt schwierig, in bestimmten Regionen Fuß zu fassen. Aral setzt nicht einfach mal so eine Tankstelle auf die grüne Wiese“, verdeutlicht Andrew Röhre die Situation. Mit Michael Pludra arbeitet Aral seit Anfang der 80er Jahre zusammen.

Die Partnerschaft von Aral und Pludra begann holprig. Michael Pludra hat den Handel mit Öl von seinem Vater gelernt. 1980 übernahm er das Geschäft komplett. „Am Anfang hab ich Diesel und Schmierstoffe aus dem heimischen Keller heraus verkauft“, erinnert sich der Familienvater an seine ersten kleinen Schritte im Ölgeschäft. In Salzbergen und in unmittelbarer Nähe zu verschiedenen Raffinerien ist die Bindung zum Öl besonders eng – Klein-Dallas im Emsland. Und weil die Kunden vor allem aus der heimischen Industrie immer öfter Öl, Schmierstoffe und Kühlmittel bei Pludra junior orderten, musste er raus aus dem Keller und einen großen Öltank kaufen. Diesen lackierte er in Blau und Weiß. Weniger der Tank als der auffällige Anstrich fiel einem zufällig durch Salzbergen fahrenden Aral Vertriebshändler auf. Es folgte ein Brief von Aral an Pludra. „Ich wusste damals nicht, dass Aral solche Dinge wie die Farbgebung von Öltanks rechtlich abgesichert

hatte“, berichtet Michael Pludra. „Ich gebe zu, eine Ähnlichkeit mit Aral Öltanks war nicht zu leugnen. Ich habe dann in der Aral Zentrale angerufen, um die Sache zu klären. Und im Laufe des Gesprächs entstand eine völlig neue Situation. Plötzlich hieß es, ob ich nicht Markenvertriebspartner von Aral werden wolle“, lacht der Diplom-Kaufmann heute über die damalige Situation.

Inzwischen hat sich Pludra ein kleines Ölimperium mitten im Emsland aufgebaut. Immer noch familiär tief verwurzelt übrigens. Frau Ulrike und Tochter Julia arbeiten nämlich im Unternehmen mit. „Dank Aral ist mein Geschäft richtig durchgestartet“, sagt der Oldtimerfan und schaut dabei stolz auf sein Werksgelände. Inzwischen fahren 22 Tankwagen unter seinem Namen und beliefern Kunden mit Benzin, Diesel, Schmierstoffen und Heizöl. 160 Mitarbeiter kümmern sich um das Geschäft, sei es in der Disposition, Buchhaltung, Technik oder beim Aufbau neuer Tankstellen. „Das zeichnet uns aus. Wir erfüllen einfach jeden Wunsch unserer Kunden“, so Michael Pludra. „Es passiert oft, dass mich ein Kunde am Samstagabend anruft: ‚Pludra, kannst du mir Heizöl liefern?‘ Das mache ich dann – ganz klar.“

So wie Pludra von Aral profitiert, zieht auch das Unternehmen seine Vorteile aus der Partnerschaft. „Diese Nähe zum Kunden, wie wir sie hier durch unseren Aral Markenhändler Pludra bekommen, hätten wir in der Kürze der Zeit gar nicht aufbauen können“, betont Andrew Röhre von Aral die Wichtigkeit der Partnerschaften für Aral. „Wir stehen im ständigen Dialog mit unseren Partnern in der Region. Dadurch sichern wir uns ganz klare Standortvorteile gegenüber unseren Wettbewerbern.“ Im B2B-Fuels-Bereich von Aral werden Aral Markenhändler und Aral Markenvertriebspartner, Großhändler, markengebundene und freie Mineralölhändler sowie unabhängige mittelständische Tankstellengesellschaften mit Ottokraftstoffen, Diesellokraftstoffen und Heizölen beliefert. Darüber hinaus werden auch die bereits erwähnten Händlertankstellen von Michael Pludra betreut. Die Bandbreite der Kunden reicht vom lokalen Heizöllieferanten bis zum überregional vertretenen Vollsortimenter mit eigenen Tankstellenaktivitäten. Eine zentrale Säule des Handelsgeschäftes ist die Versorgung und Betreuung der 100 Aral Markenvertriebspartner, die Mineralölprodukte und Serviceleistungen unter dem Aral Diamanten innerhalb ihrer Vertriebsregionen anbieten.

„Eines ist uns aber ganz wichtig: Wir suchen ständig den Kontakt mit unseren Partnern“, betont der Aral Marketingmann. „Wir veranstalten daher regelmäßig so genannte Regionaltreffen und hören uns ganz genau ihre Sorgen und Wünsche an. Einige Partner kenne ich inzwischen persönlich sehr gut, so dass wir in gewisser Weise so etwas wie eine große Familie geworden sind.“

Das kann Michael Pludra nur bestätigen. Er lebt und denkt inzwischen wie Aral, obwohl er nach wie vor auch sein eigenes Geschäft unter eigenem Namen betreibt. Aber in seinem Hauptsitz in Salzbergen gibt es kaum etwas, was nicht blau ist – selbst der Fernseher in seinem Büro strahlt in Aral Blau. Der Unternehmer betreibt in der Region um Salzbergen aber auch immer noch eigene Pludra Tankstellen, dort können die Kunden allerdings keine Aral Kraftstoffe tanken. Warum hat er denn dann überhaupt Aral Tankstellen? „Die Marke zieht die Kunden an. Wenn es mal an meinen freien Tankstellen nicht ganz so gut läuft, habe ich trotzdem meine Einnahmen über meine Aral Tankstellen“, weiß Michael Pludra um die Zugkraft der blau-weißen Marke.

Dabei ist das Tankstellengeschäft für Pludra eigentlich nur ein Zusatz. Zwar hat die Bedeutung von Sprit für ihn in den vergangenen Jahren zugenommen. Auch weil er selbst inzwischen große Kunden mit Diesel versorgt – beispielsweise das Transportunternehmen Dachser am Standort Rheine. Den Hauptumsatz macht er aber nach wie vor mit Schmierstoffen für die Industrie. Beim Gang durch das stetig wachsende Schmierstofflager von Pludra sieht man viele Ölfässer von Aral, BP oder Castrol. Andrew Röhre entdeckt auch Ölfässer der Konkurrenz, aber es stört ihn nicht. Denn die Zusammenarbeit mit Pludra ist ein gutes Geschäft für Aral. ■

 www.aral-business.de



Pludra ist der lokale Heizöhländler in der Region und liefert auch manchmal Heizöl an Tankstellen.



Mit einem blauen Tank begann die ‚Ehe‘ zwischen Aral und Pludra. Heute stehen hier ein paar mehr blaue Tanks.



Erfahrung und Tatendrang schaffen neue Ideen

Wie blicken eine erfahrene Mitarbeiterin in der Raffinerie Gelsenkirchen und ein ganz neu in das Unternehmen eingestiegener, ehemaliger Absolvent eines dualen Studiums auf BP? Das wollten wir wissen. Und deswegen haben wir mit Pamela d'Anterrosches und Yannik Grabow gesprochen.

Herr Grabow, sind Sie froh, dass die stressige Zeit mit Arbeiten am Tag und Studieren am Abend und Wochenende nun vorbei ist?

Sie werden lachen, aber ehrlich gesagt war meine Studienzeit gar nicht so anstrengend. Trotz Doppelbelastung habe ich mein Leben so strukturieren können, dass ich noch genügend Freizeit genießen konnte. BP nimmt im Vergleich zu anderen Unternehmen zur Kenntnis, dass beispielsweise Klausuren gut vorbereitet werden müssen. Vor Prüfungen habe ich mir ausreichend frei nehmen können, um zu lernen. Und für meine Bachelorarbeit hatte ich zwei Monate Zeit. Das war bei meinen Kommilitonen an der FOM Essen, die bei anderen Unternehmen ihr Studium absolviert haben, nicht immer so.

Sie haben Business Administration studiert. Warum gerade bei BP?

Ich bin gebürtig aus Witten. Dass BP mit der Hauptverwaltung im benachbarten Bochum sitzt, war mir aber eigentlich

erst einmal gar nicht so bewusst. Ich hatte auch kein konkretes Bild von BP. Nach meinem Abitur im Jahr 2012 hatte ich nur die vage Vorstellung, ein duales Studium zu absolvieren. Bei welchem Unternehmen, war zunächst zweitrangig. Richtig aufgefallen ist mir BP auf einer Jobmesse in Bochum. Ab dann war für mich klar: Ich will da hin.

Was hat Sie denn auf dieser Jobmesse so begeistert?

Ich kam an den Stand, und das Erste, was mir auffiel, war, dass dort sehr viele Auszubildende Rede und Antwort standen. Das fand ich klasse. Bei Ständen anderer Unternehmen erzählte ein meist älterer Ausbildungsleiter ein paar nüchterne Fakten zur Ausbildung und das war es. Bei BP bekam ich durch die Gespräche mit den Auszubildenden sofort einen realistischen Eindruck davon, was mich dort erwartet. Und dann noch die Aussicht, ein Auslandspraktikum sowie ein Auslandssemester machen zu können, gaben letztlich den Ausschlag für BP.

BP legt sehr viel Wert auf Vielfalt, gerade auch bei den Menschen, die für das Unternehmen arbeiten. Wie sehr haben Ihre Auslandserfahrungen Ihnen geholfen, diese Werte direkt zu erleben?

Mein Auslandspraktikum habe ich in Melbourne gemacht. Vier Wochen habe ich bei BP Australia ganz normal gearbeitet. Was jedem, der dort hinkommt, sofort auffällt, ist diese Lockerheit. Ich hatte den Eindruck, die Hierarchien innerhalb des Unternehmens sind zwar vorhanden, sind im direkten Kontakt aber nicht so offensichtlich. Ich bin von den Kolleginnen und Kollegen sehr herzlich und offen empfangen worden. Ich habe mich wirklich willkommen gefühlt. Die Gastfreundschaft hat mich beeindruckt. Von daher waren eventuell vorhandene Hemmschwellen ganz schnell verschwunden. Zusätzlich hatte ich im Rahmen meines dualen Studiums die Möglichkeit, ein Auslandssemester als Vollzeitstudent in den USA zu verbringen. Neben dem akademischen Wert einer solchen Erfahrung hatte ich dort vor allem auch die Möglichkeit, meine interkulturellen Kompetenzen weiter auszubilden. Diese Fähigkeiten helfen mir heute im alltäglichen Umgang mit den Kollegen, da Vielfalt bei BP tatsächlich gelebt wird.

Sie waren im Ausland und haben in Deutschland im Rahmen Ihrer Studienzeit sehr viele Geschäftsbereiche der BP kennengelernt. Welche Erfahrungen waren am prägendsten?

Natürlich hat es meiner persönlichen Entwicklung sehr gutgetan, in einem Land zu arbeiten, in dem ich nicht geboren worden bin. Aber die meiste Zeit meines dualen Studiums habe ich natürlich in Deutschland verbracht. Ich habe unterschiedliche Geschäftsbereiche der BP durchlaufen. Geholfen hat mir vor allem meine Zeit in der Kommunikation. Ich war damals noch nicht lange bei BP. Durch meinen Einsatz dort habe ich viel über die Organisation der BP gelernt. Ich hatte dort Zugang zu sehr vielen Informationen und habe bestimmte Dinge über das Unternehmen viel besser einordnen können. Diese Vogelperspektive hat mir bei meinen späteren Einsätzen in anderen Abteilungen vieles erleichtert. Auch mein Einsatz im Strategy & Portfolio Management hat mir sehr viel Spaß bereitet, da die Arbeit abwechslungsreich, international und zukunfts- ►

„Meiner persönlichen Entwicklung hat es gutgetan, auch im Ausland arbeiten und studieren zu können.“

Yannik Grabow

„Neue technische Herausforderungen machen mir Spaß.“

Pamela d'Anterroches





Pamela d'Anterrosches gehörte zu den zunächst wenigen Frauen, die sich für die Raffinerietechnik begeisterten. Mittlerweile werden es immer mehr.

► orientiert ist. Dort habe ich dann auch meine Bachelorarbeit geschrieben.

Wie sehen Sie Ihre weitere berufliche Entwicklung in naher Zukunft?

Bei BP arbeiten sehr viele nette Menschen, weil hier bereits bei der Auswahl von Auszubildenden und Teilnehmern eines dualen Studiums sehr viel Wert auf Charakter und Persönlichkeit gelegt wird. Das macht das Unternehmen für mich zu einem attraktiven Arbeitgeber. Mein duales Studium habe ich im Februar 2016 mit vielen positiven Eindrücken abgeschlossen. Nun arbeite ich in der Optimierung des Supply- und Logistikbereichs. Meine Hauptaufgabe besteht darin, gemeinsam mit den operativen Geschäftseinheiten mittelfristige Optimierungsmöglichkeiten einer integrierten Produktions-, Versorgungs- und Logistikstrategie für Nordwesteuropa zu identifizieren und sie bei der anschließenden Implementierung zu unterstützen. Diese Herausforderung macht mir Spaß und bietet mir durch das breite Spektrum an Aufgaben zugleich diverse Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb des Unternehmens.

Frau d'Anterrosches, wie oft mussten Sie eigentlich schon die Frage beantworten, was Sie als Frau in einer Raffinerie machen?

Ach, wissen Sie, ich bin Ingenieurin und bin es daher schon seit meiner Studienzeit gewohnt, in einer eher männlich geprägten Umgebung zu arbeiten. Und grundsätzlich hat sich gesellschaftlich auch einiges gewandelt. Inzwischen bekommen Frauen diese Frage zum Glück immer seltener gestellt. Auch in meiner Abteilung hier in der Raffinerie in Gelsenkirchen hat sich einiges verändert. Als ich hier im Jahr 2010 anfang, gab es neben mir nur eine weitere Frau. Inzwischen

sind einige Kolleginnen dazugekommen. Ich behaupte einfach mal, dass wir dadurch auch eine neue Komponente in die Abteilung gebracht haben.

Was meinen Sie damit? Haben Sie ein konkretes Beispiel?

Als meine Kinder noch kleiner waren, gab es von Seiten der Vorgesetzten viel Verständnis für die Familiensituation. In meinem konkreten Fall kannte mein direkter Vorgesetzter diese alltäglichen Dinge. Wenn beispielsweise ein Kind krank war oder ich wegen eines besonderen Termins eher losmusste, dann habe ich sehr offen mit ihm sprechen können. Daher haben mich solche Dinge nie unter Druck gesetzt.

Beeinflusst das auch Ihre Arbeit mit den direkten Kollegen in Ihrem Team?

Absolut. Mir macht es sehr viel Spaß, wenn ich mit neuen technischen Herausforderungen konfrontiert werde. Da stehen wir alle hier im Team vor der Aufgabe, eine Lösung zu finden. Oftmals müssen wir uns diese erst mühsam erarbeiten. Aber das macht mir Freude, wenn wir unsere Köpfe zusammenstecken und Ideen und Möglichkeiten erarbeiten, um die Aufgabe gemeinsam zu lösen.

Für einen Laien scheint es fast unmöglich, dass eine solch komplexe Raffinerieanlage überhaupt von einem einzelnen Menschen in seiner kompletten Funktionsweise verstanden wird.

Darum geht es auch gar nicht. Natürlich ist so eine Anlage sehr beeindruckend – vor allem wenn Besucher mit dem Fahrstuhl hochfahren und einen Blick auf alle Anlagen werfen können. Wir haben hier in der Raffinerie für die verschiedenen Anlagenbestandteile unsere Experten. Die



Yannik Grabow hat sein Auslandspraktikum bei BP in Melbourne gemacht.

kennen sich auf ihrem Gebiet natürlich bestens aus. Und damit auch dauerhaft alles rundläuft, haben wir regelmäßig Stillstände. In dieser Zeit wird die gesamte Anlage in ihre einzelnen Bestandteile zerlegt, die Teile werden geprüft und nach erfolgreicher Überprüfung wieder zusammengesetzt. Das muss alles sehr gut organisiert sein. Das ist eine Großbaustelle, wo wir sehr viel Wert auf Sicherheit legen – so, wie bei allen anderen Prozessen auch. Aber das Ganze funktioniert nur, weil die einzelnen Teams so gut zusammenarbeiten. Vor allem auch in Sachen Sicherheit: Wir achten aufeinander.

Gelsenkirchen liegt mitten im Ruhrgebiet. Geht es daher unter den Kollegen eher zu wie im Ruhrpott oder macht sich auch hier die internationale Mutter bemerkbar?

Der Ruhrpott lässt sich natürlich nicht verleugnen. Aber mein Team ist international besetzt. Und wir tauschen uns auch regelmäßig mit den Kolleginnen und Kollegen an den Raffineriestandorten der BP in anderen Ländern aus. Mit der modernen Videokonferenztechnik ist das ja fast so, als seien alle Teilnehmer an einem Ort. Ich finde das faszinierend, zeitgleich mit Kollegen aus Kwinana in Australien, aus Afrika und aus Amerika über das gleiche Thema zu sprechen.

Wie war das, als Sie vor der Wahl standen, ob Sie zu BP oder zu einem anderen Unternehmen gehen? Hat es damals eine Rolle gespielt, dass das Unternehmen international aufgestellt ist?

Ja, das war mir wichtig. Ich habe zuvor selber einige Male für eine bestimmte Zeit im Ausland gearbeitet. Und diese Erfahrungen möchte ich nicht missen. Der Austausch untereinander, die unterschiedlichen kulturellen Hintergründe, das

hat mir für viele Dinge die Augen geöffnet. Ich profitiere davon noch heute bei meiner täglichen Arbeit. Jeder Mensch hat eine andere Herangehensweise an bestimmte Aufgaben. Durch meine Kollegen aus Indonesien, Indien und Polen habe ich gelernt, dass es nicht den einzigen Lösungsweg gibt. Manchmal macht es Sinn, auch mal rechts und links des Weges zu schauen. Inzwischen beschränkt sich, aufgrund meiner familiären Situation, meine Auslandserfahrung auf die regelmäßigen Besprechungen mit meinen Kollegen aus aller Welt per Video oder Telefon.

Und wo sehen Sie sich in ein paar Jahren?

Gerade im Raffineriebereich ist das immer schwer vorhersehbar. Das macht meine Arbeit aber auch so abwechslungsreich. Ich freue mich grundsätzlich auf die anstehenden Aufgaben und fühle mich gut gerüstet, weil das Unternehmen mir auch jegliche Unterstützung durch verschiedene Trainings anbietet. Dadurch kann ich mich ständig weiterentwickeln, sowohl fachlich als auch persönlich. ■

„Gutes auch gut tun.“

Junge Menschen dabei zu unterstützen, ihre Ideen für ein gesellschaftliches Engagement in die Praxis umzusetzen, dafür steht die Civil Academy.

Das Trainings- und Qualifizierungsprogramm wurde gemeinsam von BP und dem Bundesnetzwerk Bürgergesellschaftliches Engagement (BBE) ins Leben gerufen, um jungen Engagierten Instrumente und Wissen an die Hand zu geben, so dass sie ihre eigenen Projektideen für ein gesellschaftliches Engagement realisieren können. Gemäß dem Motto „Gutes auch gut tun“ wurden seit der Gründung über 550 Teilnehmer gefördert. Die Bandbreite der Projekte der Civil Academy-Teilnehmer ist dabei sehr groß: Sie reicht vom Musikunterricht für benachteiligte Kinder über Willkommenspakete für Flüchtlinge bis hin zum Bau eines Waisenhauses in Mexiko.

Viele der jungen, engagierten Menschen sind in einer ähnlichen Situation, sie haben tolle Ideen, wie sie sich für eine Sache oder Menschen in ihrer Umgebung einsetzen wollen, aber der konkrete Weg zur Umsetzung scheint mit vielen Hürden gepflastert zu sein. Genau dort setzt die Civil Academy an. In drei inhaltlich aufeinander aufbauenden Wochenendseminaren entwickeln die Teilnehmenden Schritt für Schritt ihr Projekt weiter. Jeweils 24 Engagierte im Alter zwischen 18 und 29 Jahren nehmen pro Civil Academy-Runde teil. Eine Fachjury wählt die Kandidaten nach vielfältigen Kriterien aus. Überzeugend ist vor allem derjenige, der für seine Idee brennt.

Das Besondere an der Civil Academy ist die Kombination aus Know-how aus dem gemeinnützigen Bereich und der Unternehmenswelt, das hier auf innovative Weise verknüpft wird. BP fördert das Programm nicht nur finanziell; Mitarbeiter wirken auch als Dozenten mit. So kamen seit Start des Stipendien-Programms rund 2.300 Stunden zusammen, mit denen BP Expertinnen und Experten, unter anderem aus den Bereichen Marketing, Personal und Finanzen sowie Kommunikation und CSR (Corporate Social Responsibility) die Engagierten unterstützen.

Zu Beginn lernen die Teilnehmer, ihre Engagementidee zu strukturieren und einen Projektplan zu erarbeiten. Denn mit einem gut durchdachten Konzept ist es viel einfacher, Begeisterung zu erzeugen sowie Mitstreiter und mögliche Geldgeber zu finden. Deshalb stehen auch Kostenplanung und Finanzierung auf dem Lernprogramm. Ralf Petri, im Bereich Finanzen bei BP tätig, hat schon viele Seminare als Dozent begleitet: „Mir ist wichtig, dass die Teilnehmer eine realistische Vorstellung von den Projektkosten bekommen und damit die Basis für die Umsetzung ihrer Ideen legen.“



Zudem ist vielen Teilnehmern gar nicht bekannt, wie vielfältig die Fördermöglichkeiten sind. So erfahren sie einiges über die Unterstützungsmöglichkeiten durch Fundraising, über Stiftungen und auch Unternehmen. Die Dozenten berichten von regelrechten Aha-Erlebnissen, wenn wieder eine vermeintliche Hürde beiseite geräumt wurde. „Es macht mir Freude, wie wissbegierig die jungen Leute unsere Anregungen aufsaugen. Ich habe immer das Gefühl, dass sie alles sofort produktiv verwerten und ihre Projektideen mit dem neuen Wissen ergänzen“, berichtet Susanne Domke, bei BP im Controlling beschäftigt, über ihre Erfahrungen als Dozentin.

Am letzten Seminar-Wochenende lernen die Teilnehmer sich und ihr Projekt zielgerichtet darzustellen. Dies wird vor allem in Rollenspielen mit echten Vertretern aus Unternehmen, Stiftungen und zivilgesellschaftlichen Institutionen geprobt. Eine gute Öffentlichkeitsarbeit und ein selbstbewusstes Auftreten öffnen gerade bei sozialen Projekten viele Türen. So wird auf das Schreiben von Presseinformationen und die Nutzung von Social Media ein besonderer Fokus gelegt.

„Für viele Teilnehmende scheint die Civil Academy eine wahre Motivationsdusche zu sein, da sie die Gelegenheit haben, sich intensiv mit Gleichgesinnten auszutauschen, die ebenfalls für eine Idee brennen. Und sie fühlen sich mit ihren Ideen und ihrem Engagement ernst genommen“, so Brigitta Wortmann von BP, die von Beginn an die Seminare begleitet.

Und auch nach den drei Kompaktseminaren bleiben viele Teilnehmende der Civil Academy weiterhin miteinander verbunden und unterstützen sich gegenseitig. Eine wichtige Rolle spielt dabei das jährliche Vernetzungstreffen, zu dem alle bisherigen Teilnehmenden eingeladen sind, so dass sich das Netzwerk der Engagierten ständig erweitert und über Synergieeffekte neue Projekte entstehen. ■



„Warum mir die Civil Academy geholfen hat!“

Das berichten ehemalige Teilnehmende

„In dir schlummert eine größenwahnsinnige Idee, von der du glaubst, sie unmöglich verwirklichen zu können. Nach dem Besuch der Civil Academy wird das ‚Größenwahnsinnige‘ verschwunden sein. Was bleibt, ist die Idee, die plötzlich absolut realistisch erscheint.“

Dominik, 17. Runde

„Ein Motivations- und Inspirations-Boost für meine Projekte, mein Selbstbewusstsein und mein Leben!“

Rosa, 18. Runde

„Schweißtreibende und atemberaubende Momente beim Vorantreiben von Projektideen zu erleben.“

Sabrina, 12. Runde

„Gemeinschaft zum Krafttanken, weil nirgendwo sonst so viele gute Ideen, so viel starker Wille und so viele besondere und engagierte Menschen zusammenkommen.“

Christina, 17. Runde

„Mich mit anderen megabegeisterten Menschen austauschen zu können, echt hilfreiche Tipps und Feedback von anderen zu bekommen, anderen helfen zu können und von anderen Projekten zu lernen. Und mit anderen neue Ideen auszuspinnen ...“

Dave, 2. Runde

Ein paar Beispiele, was durch die Civil Academy an sozialen Projekten ins Leben gerufen worden ist

- Zahnmedizinische Vorsorge in Myanmar
- Hip-Hop-Tanztheater – Musikunterricht für benachteiligte Kinder
- SchülerInnen gegen Fremdenfeindlichkeit
- Projektwoche zum israelisch-palästinensischen Konflikt
- Dulciana – süße Hoffnung: Pralinen aus Peru
- Organisation eines Wettbewerbs für deutsche Nachwuchsbands
- Tauschzeit – Zeitservice für Krankenhäuser
- Fotovoltaikanlagen für SOS-Kinderdörfer
- Wasserpumpe für Bawum, Kamerun
- Leseförder-App für Entwicklungsländer



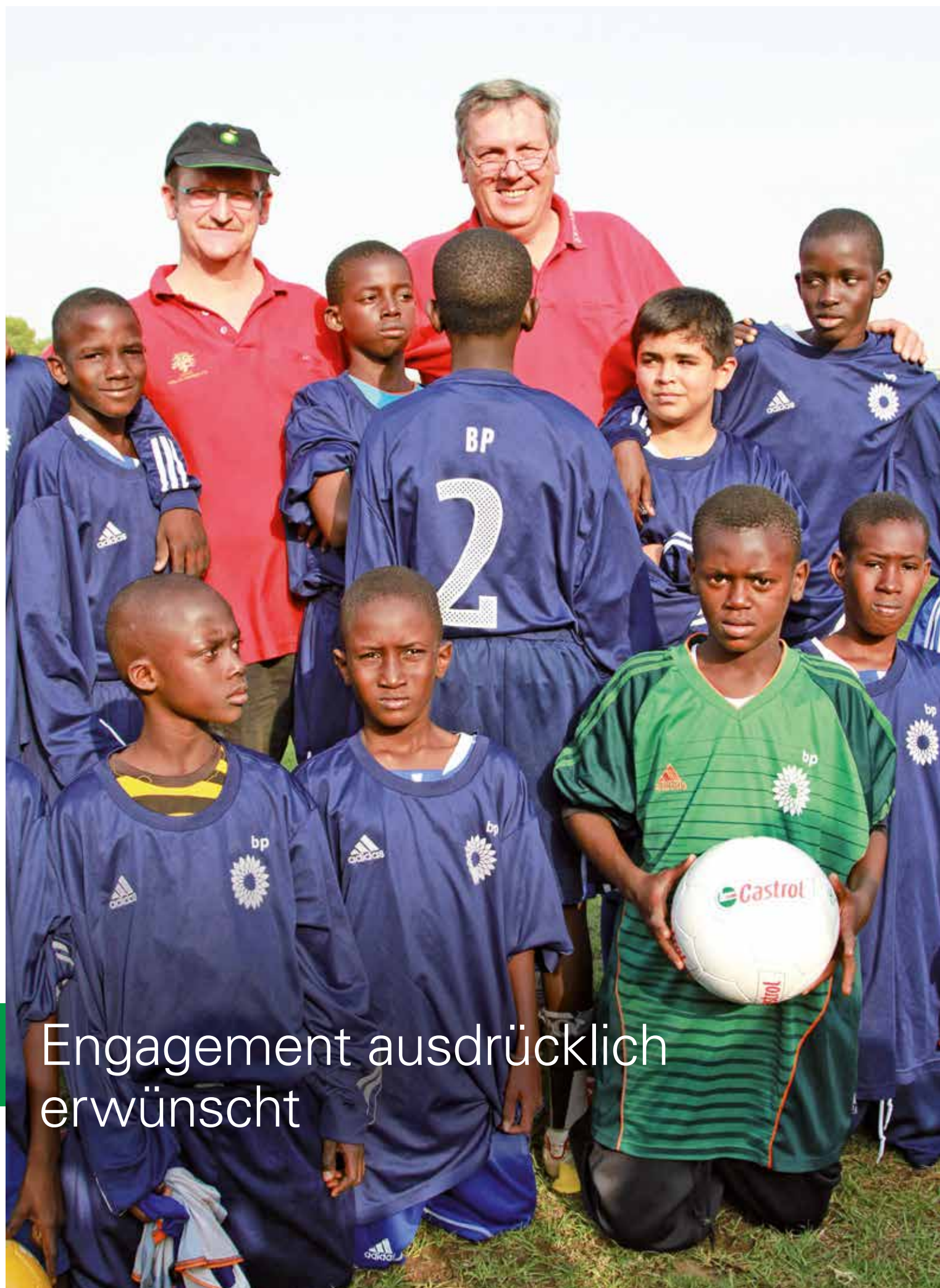
Die kreativen Ideen der Jugendlichen werden in Kleingruppen diskutiert und zielgerichtet weiterentwickelt.



„Wie arbeite ich erfolgreich mit anderen zusammen?“ Antworten auf diese Frage erfahren die Teilnehmenden ganz unmittelbar, beim Outdoor-Teamtraining.



Beim jährlichen Vernetzungstreffen tauschen sich die Teilnehmenden mit Engagierten aus anderen Jahrgängen aus, bekommen motivierende Impulse und schmieden neue Pläne.



Engagement ausdrücklich
erwünscht



Im Senegal hilft Norbert Rüschemschmidt mit, Krankenstationen und Schulen in Stand zu halten.

Wie in jedem Unternehmen gibt es auch bei BP in Deutschland viele Menschen, die sich in der Freizeit ehrenamtlich engagieren. Einige tun dies beispielsweise in einem Verein, als Trainer oder in sozialen Einrichtungen, in Pflegeheimen oder Krankenhäusern. BP würdigt diese freiwilligen Tätigkeiten.

Das Programm Matching Fund ist von der internationalen BP Gruppe konzipiert worden. Die Idee dahinter: Soziale Einrichtungen oder Vereine profitieren doppelt, zum einen durch das Engagement des Mitarbeiters und zum anderen durch eine Geldspende von BP. Die Höhe der von BP geleisteten Geldspende richtet sich nach dem Zeitaufwand, den der Mitarbeiter jährlich für ehrenamtliche Tätigkeiten aufbringt. Dieser wird nach einem bestimmten Stundenlohn vergütet und an die Einrichtung oder den Verein gespendet.

Auf diese Weise sind seit Einführung von Matching Fund im Jahr 2004 fast 9,3 Millionen Euro zusammengekommen und etwa 1.700 Organisationen unterstützt worden.

Mehr als 9.500 Anträge für die Unterstützung durch Matching Fund haben BP Mitarbeiter für ihr freiwilliges Engagement gestellt. Die meisten Menschen bei BP wollen ihr Ehrenamt gar nicht so sehr in die Öffentlichkeit stellen. Denn um Anerkennung von dritter Seite geht es nicht. Der Wunsch zu helfen ist es, der Menschen antreibt, sich zu engagieren.

Hier berichten beispielhaft drei BP Mitarbeiter über ihr Engagement:

Norbert Rüschemschmidt kümmert sich bei BP jeden Tag um Schmierstoffe für industrielle Anwendungen. Sein technisches Wissen gibt er an Menschen im Senegal weiter. Einmal im Jahr ist er für den Verein „Hilfe für Senegal“ unterwegs. Dann hilft er beispielsweise mit, drei dort errichtete Krankenstationen und drei Schulen in Schuss zu halten. „Aktuell bauen wir die erste Inklusionsschule ganz Westafrikas für 600 Kinder“, erklärt Norbert Rüschemschmidt.

Die Seehundstation Friedrichskoog bietet interessierten Bürgern und Schulklassen die Möglichkeit, sich über das Leben und die Bedeutung der Tiere für das Meeresleben zu informieren. Ulrike Lüdiger, Finanzexpertin bei BP, unterstützt seit einigen Jahren die Station. „Es ist toll, dass es von BP das Matching Fund Programm für die Mitarbeiter gibt.“

Kinder in Bolivien sind eine Herzensangelegenheit von Angelika Reiß. Als Mitarbeiterin im Schmierstoffbereich ist sie während einer Urlaubsreise auf das Hilfsprojekt „Tres Soles“ aufmerksam geworden, das sie seither unterstützt und mehrfach besucht hat. Hier erhalten sozial benachteiligte Kinder die Chance auf eine bessere Zukunft. „Mit Matching Fund hat BP etwas sehr Wertvolles und Großartiges ins Leben gerufen.“ ■



Die Marken der BP Group in Deutschland



BP Europa SE

Wittener Straße 45
44789 Bochum

Unternehmenskommunikation Deutschland
info@de.bp.com
www.bp.de

© BP Europa SE 2017

Das Redaktionsteam

Chefredaktion: Christina Paudler, BP Europa SE
Journalist: Lars Lubienetzki
Fotograf: Rupert Warren

Umsetzung: KD1 Designagentur, Köln;
vom Hoff Kommunikation, Düsseldorf

Druck: Gutenberg-Druckerei GmbH, Bottrop

Fotos: Getty Images/EschCollection (Seite 14, 15),
Paul Bauder GmbH & Co. KG (Seite 17)



Insgesamt fahren mehr als zwei Millionen Kunden täglich eine Aral Tankstelle an.



BP verdoppelt private Spenden von Mitarbeitern für einen gemeinnützigen Zweck und honoriert deren ehrenamtliches Engagement mit einer Spende.



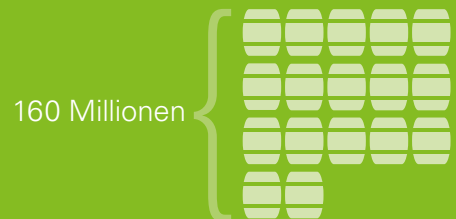
Ein mit Achs- und Getriebeöl von BP, Aral oder Castrol betriebener Lkw schafft problemlos 600.000 bis 700.000 Kilometer.



BP betreibt unter ihrer Marke Aral 270 Autogastankstellen in Deutschland.



Seit Einführung von Matching Fund in Deutschland im Jahr 2004 hat BP eine Summe von 8,5 Millionen Euro an Vereine und andere soziale Gruppen gespendet.



Die Mitarbeiter in Hamburg-Neuhof produzieren jedes Jahr mehr als 160 Millionen Liter Schmierstoffe der Marken Aral, BP oder Castrol.

Weitere Informationen

Weitere Inhalte und umfangreiche Informationen zu allen Themen aus der Broschüre finden Sie auf unseren Internetseiten www.bp.de. Zudem bleiben Sie mit unseren Social-Media-Kanälen stets auf dem Laufenden und erfahren viele interessante Neuigkeiten und Informationen über die BP in Deutschland. Aktuelle Kurznachrichten finden Sie auf unserem Twitter-Account @BP_Deutschland, weitere News bietet unsere Facebook-Seite facebook.com/bpeuropase und unser YouTube-Channel hält interessante Clips für Sie bereit.

