

Interview

Wie stellt sich die Firma Berger auf die Mobilitätswende ein?



Herbert Maurer, Experte für Business Development, bei der Firma Berger in Memmingen.
Foto: Berger



Von **Michael Ermark**

16. November 2022 | 06:00 Uhr

MEHR ZUM UNTERNEHMEN



Berger Holding GmbH &
Co. KG

Verbrenner adé, willkommen Elektromotor? Ganz so einfach ist es nicht. Denn das Thema „Mobilitätswende“ treibt Automobilzulieferer auf der ganzen Welt um. Wie sich die Firma Berger aus Memmingen auf die Zukunft einstellt, erklärt Herbert Maurer Experte für Business Development des Unternehmens, im Interview.

Herr Maurer, die Firma Berger durchlebt einen gewissen Wandel – so wie alle Automobilzulieferer momentan. Was heißt das für Sie konkret?

Herbert Maurer: Mobilitätswende ist ein großes Wort. Für uns bedeutet es, dass unsere Bestandskunden veränderte Produkte anfragen und dass sich unser Kundenstamm um Newcomer erweitern sowie verändern wird.

Was kann man unter „Newcomer“ in diesem Kontext verstehen?

Das Ganze ist ein sehr komplexes und technologisch vielschichtiges Thema. Im Moment, nachdem sich die Batterie – also „Elektrische Mobilität“ – die vergangenen zwei Jahre stark verfestigt hat, fokussieren wir uns auf das Thema Wasserstoffantriebe. Gerade bei Nutzkraftfahrzeugen, primärer Markt des Standortes Berger Memmingen, spielt der Wasserstoffantrieb, sprich die Brennstoffzelle, eine wichtige Rolle.

Jüngst hört man aber auch viel von E-Fuels.

Das ist derzeit der neueste gegenläufige Trend. Momentan sind sie für uns in wirtschaftlicher Sicht allerdings noch nicht gut greifbar. Im gesamten Markt sind die Analysen noch unzureichend ausgeprägt, sodass man heute kaum bewerten kann, wo E-Fuels eines Tages tatsächlich zum Einsatz kommen.

Das führt natürlich im Gegensatz zu der Fragestellung: Ist der Verbrenner ganz tot?

Das ist eine ganz berechtigte Frage! Die E-Fuels haben zum großen Teil das Potential die klassische Otto-Verbrennungstechnologie als zukunftsweisende, in verschiedenen Hinsichten auch vorteilhafte Technologie, völlig CO₂ neutral darstellen zu können. Die CO₂-Bilanz ist günstiger als bei Batterien und auch die Überlebensdauer der Produkte ist vorteilhafter. Wie zuvor erwähnt, ist der Markt in technologischer Hinsicht derzeit jedoch nicht ausgeprägt genug. Ich persönlich sehe aber durchaus Potential.

Können Sie für Berger eine bestimmte Technologie identifizieren, auf die Sie sich künftig fokussieren?

Nein, denn derzeit müssen wir alle Felder bespielen. In Sachen Mobilitätswende hat sich nämlich noch nicht abschließend geklärt, in welche Richtung die Reise wirklich geht. Wir haben ein ganz klares Statement mit „last man standing“ im klassischen Verbrenner. Diverse Studien besagen, dass nach 2030/2040 immer noch 50 Prozent des globalen Motorenportfolios klassische Verbrenner sein werden. Für uns als globales Unternehmen ist die weltweite Situation bzw. Entwicklung geschäftsentscheidend.

Trotzdem werden alternative Antriebe immer weiter in den Fokus rücken. Was bedeutet das eigentlich für die Berger-Mitarbeiter, die sich derzeit „nur“ mit Verbrennern auskennen?

Unabhängig dieser der Gretchenfrage dieser tatsächlichen Antriebsart, gibt es einen hohen technologischen Druck, die Arbeitsfelder neu zu gestalten. Deshalb forcieren wir Weiterbildungs- und Umschulungsmöglichkeiten. Dazu kommen viele neue Arbeitsfelder in der IT. Um seinen Job muss aber keiner fürchten. Wir sind ein traditioneller Hersteller von Präzisionsbauteilen. Das kann aber ein Benzineinspritzer für einen Verbrenner ebenso sein, wie ein Aggregat für eine Brennstoffzelle.

Nun haben alternative Antriebe einen gesellschaftlich insgesamt guten Ruf. Können Sie diesen Ruf auch nutzen, um künftig neue Auszubildende zu locken?

Davon bin ich überzeugt. Unsere Lehrlingswerkstatt arbeitet derzeit an ein paar Prototypen für einen Hyperloop - das ist ein Megatrend. Für junge Leute sind neue Technologien und Projekte wichtig und entscheidend für die Motivation. Die Hauptsache der Auszubildenden ist, meiner Meinung nach, aber eine Sinnhaftigkeit in der eigenen Tätigkeit zu finden.

Das Klischee der Deutschen Infrastruktur ist aber, dass wir in vielerlei Hinsicht zu langsam und festgefahren sind. Kann ein innovatives Unternehmen da den Anschluss an andere Nationen überhaupt schaffen?

Zeit und Geschwindigkeit sind zwei wichtige Faktoren. Im Moment ist Elektromobilität in unserem Kundenkreis in Europa gut besetzt. Vor allem in der Oberklasse, die elektrifiziert wird, spielen die deutschen Unternehmen eine bedeutende Rolle. Aber wie Sie richtig sagen, ist bei vielem auch die Politik gefragt. Einige der wertigen PKWs gehen in Firmenpools. Sollte dieses Besteuerungsmodell gekippt werden und damit die Mittel- und Oberklasse in der hybridischen, elektrischen Form einen Einbruch erfahren, könnte es den europäischen und deutschen Herstellern besonders schwerfallen, sich weiter zu behaupten.

Quelle: https://www.b4bschwaben.de/b4b-nachrichten/memmingen-unterallgaeu_artikel,-wie-stellt-sich-die-firma-berger-auf-die-mobilitaetswende-ein-_arid,268251.html