



Foto: iStock.com/Symshier

Im Auge: Die Auftragsbücher der Unternehmen seien gut gefüllt, behauptet die IG Metall und begründet damit ihre Forderungen. In der Praxis kämpfen viele Firmen aber mit einer schwachen Nachfrage und immer weiter steigenden Kosten. Eine teure Tarifrunde käme da zur Unzeit.

Sorge um den Standort

Die Metall- und Elektroindustrie steckt in einer schwierigen Lage. Die Forderungen der IG Metall für die Tarifrunde passen dazu überhaupt nicht.

Acht Athleten stehen am Start des 110-Meter-Hürden-Finals. Die Konkurrenz aus China und den USA ist bärenstark, trotzdem rechnet sich der deutsche Läufer Chancen aus. Plötzlich runzelt er ungläubig die Stirn: Die Hürden auf seiner Bahn sind deutlich höher als die der Konkurrenz. „Bürokratie“ steht darauf, „Fachkräftemangel“, „Energiekosten“, und dann „Tariferhöhung“ als

fällt unser Standort im internationalen Vergleich mehr und mehr zurück. Das darf die IG Metall nicht ausblenden.“ Noch im Frühjahr habe die Gewerkschaft zusammen mit dem Dachverband Gesamtmetall vor einer Deindustrialisierung des Landes gewarnt.

Im Detail entwickelt sich die Konjunktur viel schwächer als noch zu Jahresbeginn angenommen. Die aktuellen Kennzahlen für Auftragseingang, Produktion und Umsatz in Deutschlands wichtigster Industrie sind rückläufig, ebenso die Beschäftigung. Gesamtmetall geht davon aus, dass die Rezession 2024 anhält und es frühestens 2025 bergauf geht. Das Produktionsniveau von 2017, dem letzten guten Jahr für die Branche, wird damit weiter nicht erreicht.

VME-Verhandler Moschko hält zudem die Argumentation der Gewerkschaft für nicht schlüssig. „Die IG Metall mahnt Nachholbedarf bei den Entgelten an. Den gibt es gar nicht, weil die Abschlüsse der vergangenen Zeit die Einkommen der Beschäftigten deutlich stabilisiert haben.“ Erst recht sei das der Fall, wenn man 10 oder 20 Jahre zurück gehe – die Tariflöhne seien schneller gestiegen als die Verbraucherpreise.

Für die Unternehmen komme es in dieser Tarifrunde darauf an, dass sie neben den Standortschwächen nicht noch zusätzliche Wettbewerbsnachteile schultern müssen. So müsse das Arbeitszeitvolumen unbedingt stabil bleiben, verlangt Moschko. Zudem seien differenzierte Regelungen nötig, da die Lage in den einzelnen Mitgliedsbetrieben sehr unterschiedlich sei. Darum geht es auch im Tarifrunden-Video mit den Hürdenläufern. „Wir dürfen unseren Betrieben nicht noch mehr Hürden in den Weg stellen“, appelliert der Sprecher. „Wir brauchen eine Tarifpolitik, die den Standort stärkt und den Wohlstand sichert.“

Mehr Informationen zur Tarifrunde gibt es unter www.standort-staerken.de.

Im Sparen steckt auch eine Chance



Alexander Schirp
VME-Hauptgeschäftsführer

Von tiefen Einschnitten ist die Rede, von einer langen Wegstrecke, vom Sparen wie einst bei Thilo Sarrazin: Die Konsolidierung des Berliner Landeshaushalts ist den beteiligten Politikerinnen und Politikern der schwarz-roten Koalition offenbar ein Graus. Drei Milliarden Euro müssen sie herausschneiden aus einem 40-Milliarden-Etat, ab 2026 sogar fünf Milliarden. Einige Vertreter des Senats und der Regierungsparteien CDU und SPD verbreiten regelrecht Weltuntergangsstimmung.

Aber warum eigentlich? Ist es nicht der Job von Politikerinnen und Politikern, Entscheidungen zu treffen über das verfügbare Geld? Sind sie nicht gewählt, um Prioritäten zu setzen? Und könnte der Prozess nicht auch eine einmalige Chance sein für die Stadt, ihren finanz- und wirtschaftspolitischen Kompass neu auszurichten, zum Wohl von Bürgern, Wirtschaft und Industrie?

Klar ist spätestens jetzt: Es gilt, die knappen Mittel effizienter einzusetzen. Investitionen in die Infrastruktur, in Bildung und Wissenschaft führen früher oder später zu einer stärkeren Wirtschaft, also zu einer Rendite. Ein 29-Euro-Ticket oder Stipendien für das Zeichnen von Comics (die gibt es wirklich!) tun es eher nicht. Das Land muss sich jetzt auf seine staatlichen Kernaufgaben konzentrieren. Und es muss überlegen, ob das Verhältnis zwischen Staat und Privat nicht neu austariert werden muss, ob bisher öffentliche Aufgaben nicht stärker von Akteuren aus der Wirtschaft erledigt werden können.

Sicher, Sparen ist kein Spaziergang. Es kann aber etwas Gehaltvolles dabei herauskommen: eine Stadt, die ihre Finanzen strukturell solider und nachhaltiger aufstellt und die zugleich wirtschaftlich profitiert. Die Koalition sollte diese Chance nutzen.

Skeptisch	Seite 2
Die VME-Betriebe sehen vorerst keinen Aufschwung.	
Pünktlich	Seite 3
Welche Termine für die Branche anstehen.	
Einträglich	Seite 3
Unternehmen aus der Hauptstadtregion trotzen der Krise.	
Behördlich	Seite 4
Warum die Bürokratie ins Museum gehört.	
Zuversichtlich	Seite 4
Wie Rheinmetall in Berlin mit Wasserstoff punkten will.	



extra hohes Hindernis. „Wie soll er das bloß schaffen?“, sorgt sich der TV-Kommentator. Die Kontrahenten feixen, der Deutsche schüttelt verzweifelt den Kopf.

Mit diesem Video will die Metall- und Elektroindustrie vor der Tarifrunde mit der IG Metall auf ihre schwierige Lage aufmerksam machen. Sieben Prozent mehr Entgelt fordert die Gewerkschaft, dazu eine soziale Komponente für untere Einkommen und 170 Euro mehr für jeden Auszubildenden. Außerdem will sie, dass sich mehr Beschäftigte entscheiden können zwischen mehr Geld und mehr Freizeit. Bislang können das nur Mitarbeiter, die ein Kind erziehen, Angehörige pflegen oder in Schichten arbeiten. Die Laufzeit des neuen Tarifvertrags soll bei zwölf Monaten liegen.

„Ich warne die IG Metall dringend davor, unsere Betriebe durch eine überfordernde Tarifpolitik zu überlasten“, sagt Stefan Moschko, VME-Verhandlungsführer und Vorstandsvorsitzender des Verbands. „Noch immer steckt unsere Branche in der Rezession. Zugleich

„Die Hoffnung auf einen Aufschwung ist dahin“

Auf der VME-Versammlung im BMW-Motorradwerk Berlin gab es angesichts der Wirtschaftslage kaum Zuversicht.



Zerplatzt: Bislang hatte die Metall- und Elektroindustrie in der Hauptstadtregion gehofft, dass die Durststrecke 2024 zu Ende geht. Die Chance ist aber wohl dahin, befürchten VME-Vorstandschef Stefan Moschko (l.) und sein Stellvertreter Prof. Dr. Helmut Schramm. Bei BMW Motorrad in Berlin läuft es trotzdem rund.

Im Motorradwerk von BMW ist die Welt noch in Ordnung. Die Zweiräder, vom Elektroroller bis hin zur Tourenmaschine, werden in den Montagehallen zuverlässig und mit großem Erfolg zusammengesetzt. Im benachbarten Hochregallager flitzen Roboter vollautomatisch die Regale rauf und runter und sortieren Komponenten in einem chaotisch erscheinenden System an Ort und Stelle. „Deine Traumfabrik“, mit diesen selbstbewussten Lettern begrüßt BMW seine Besucher. 900 Fahrzeuge verlassen pro Tag das Werk, 30 verschiedene Typen sind im Angebot. „Das ist eine Komplexität, die man in normalen Fahrzeugwerken nicht hat“, sagt Werkleiter und VME-Vorstand Prof. Helmut Schramm. „Genau das ist unsere Stärke.“



Lichtblick: Der in Berlin gefertigte Elektroscooter CE 04 hat einen weltweiten Marktanteil von mehr als 70 Prozent.

In der gesamten Metall- und Elektroindustrie ist Stärke indes gerade nicht das beherrschende Thema. „Wir befinden uns in der längsten wirtschaftlichen Schwächephase seit Bestehen der Bundesrepublik“, erklärte der VME-Vorstandsvorsitzende Stefan Moschko auf der Mitgliederversammlung des Verbands im Berliner BMW-Werk. Die Produktion der M+E-Branche liege noch immer unter dem Niveau von 2017. „Alle Hoffnungen auf ein Anziehen der Konjunktur ab Mitte dieses Jahres haben sich in Luft aufgelöst.“ Zudem fehlten Impulse aus der Politik. „Es gibt offenbar keinen Willen, die Wirtschaft nachhaltig zu stärken“, sagte Moschko mit Blick auf die Arbeit der rot-grün-gelben Bundesregierung. Die Europawahl zeige überdies, dass die Volksvertreter viele Menschen nicht mehr erreichen.

Einen Lichtblick sah Moschko gleichwohl. „Der Wechsel in der Hauptgeschäftsführung des VME von Christian Amsinck zu Alexander Schirp hat wunderbar geklappt“, urteilte er. „Für die Unternehmen ist Kontinuität gewährleistet, das ist ein wichtiger Punkt.“

Das gilt auch für die personelle Besetzung der Spitzengremien. Nach dem plötzlichen Tod von VME-Schatzmeister Andreas Breuer hat Dr. Heiko Dittmer, Ge-

sellschafter von KST Kraftwerks- und Spezialteile, die Aufgabe übernommen. Neu im Vorstand sind Mathis Menzel, Geschäftsführender Gesellschafter der Menzel Elektromotoren GmbH, und Matthias Ziege, Leiter des Mercedes-Benz-Werks in Berlin-Marienfelde. Diese Personalien, die der Vorstand zuvor bereits gewählt hatte, wurden nun von der Mitgliederversammlung bestätigt. Ausgeschieden aus dem Vorstand ist Clemenz Dobrawa, der nicht mehr Leiter des Berliner Mercedes-Benz-Werks ist.

Zum Schluss der Versammlung wurden noch Mitgliedsunternehmen für ihre Verbandstreue geehrt. 70 Jahre im VME organisiert sind die Hach Lange GmbH und die Holmberg GmbH & Co. KG. Seit 60 Jahren halten die Daimler Buses GmbH und die Häfele Berlin GmbH & C. KG dem Verband die Treue. Ausgezeichnet für 30 Jahre Mitgliedschaft wurden die MAN Energy Solutions SE sowie die Vitesco Technologies Germany GmbH. 25 Jahre hinter sich haben die Armaturen Michael Schuster GmbH, die Mercedes-Benz-Bank AG, die Pump Technology Solutions PS GmbH, die Ruhrmann Drucklufttechnik und Anlagenbau GmbH sowie die TDK Electronics GmbH. Die Vertreterinnen und Vertreter dieser Unternehmen bekamen vom Vorstand zur Würdigung eine Urkunde überreicht.

Termine

9. September: Gesamtmetall lädt ein zum Tag der Metall- und Elektroindustrie in Berlin. Mit Christiane Benner (IG Metall), Boris Pistorius (SPD) und Christian Lindner (FDP) diskutiert die Branche über die Sozialpartnerschaft und über den Stand der Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands.

13. September: Tarifauftakt – der VME und die IG Metall Berlin-Brandenburg-Sachsen treffen sich zur ersten Verhandlungsrunde.

22. Oktober: Der Arbeitgebertag der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA) steht auf dem Programm.

6. November: Auf dem Bierabend von VME und UVB im KaDeWe treffen sich Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Medien.

M+E in Kürze

Gesamtmetall-Führung bestätigt: Dr. Stefan Wolf steht für zwei weitere Jahre an der Spitze von Gesamtmetall. In Frankfurt am Main bestätigte ihn die Mitgliederversammlung im Juni im Amt des Präsidenten. Dr. Wolf führt Gesamtmetall seit November 2020. Ebenso in ihren Ämtern bestätigt wurden die Vizepräsidenten Wolfram Hatz, Arndt G. Kirchhoff, Wolf Matthias Mang und Dr. Joachim Schulz sowie der Schatzmeister Folkmar Ukena.

240.000 MINT-Kräfte fehlen: Die Arbeitskräftelücke in den MINT-Berufen (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften, Technik) bleibt trotz der Kon-

junkturschwäche groß. Sie erreicht im Frühjahr einen Wert von 244.400. Die Befragung von Unternehmen hat ergeben, dass für die Transformation in den Bereichen Digitalisierung und Klimaschutz der Bedarf an Fachkräften in MINT-Berufen in den kommenden Jahren stark zunehmen wird. Zugleich führt der demografische Wandel zu steigenden Ersatzbedarfen. Aktuell scheiden jährlich 64.800 MINT-Akademikerinnen und MINT-Akademiker aus dem Berufsleben. Zugleich mangelt es am Nachwuchs in Ausbildung und Studium. Mittelfristig könnte sich der Engpass verschärfen, da die Leistungen von Schülerinnen und Schülern in den PISA-Studien in Mathematik stark sinken.

Was Homeoffice bringt: Ob mobiles Arbeiten den Unternehmen eher nutzt oder eher schadet, bleibt offen. Die vorliegenden Studien kämen zu unterschiedlichen Ergebnissen, erklärte der Wissenschaftler Dr. Ufuk Altun in einer Analyse für das Institut für angewandte Arbeitswissenschaft. In den Studien, angefertigt vom Ifo-Institut, vom Fraunhofer FIT und dem Verband Bitkom, werde Produktivität weniger systematisch mit Messkonzepten und Methoden untersucht, sondern beruhe auf Wahrnehmungen und Erfahrungen von Beschäftigten und Führungskräften. Die Produktivität unterscheidet sich je nach Branche, Tätigkeit und Organisation.

Neues aus Industrie und Digitalwirtschaft



Tief im Westen: Die Siemensstadt gibt es seit 100 Jahren, doch jetzt soll sie der Trendsetter für eine innovative Verbindung von Arbeit und Leben sein.

Aus Alt mach Neu

Siemens baut einen Stadtteil um und den Konzern, Schindler wächst, Alstom sammelt neue Aufträge.

Siemens: Der seit Jahren geplante Umbau der Siemensstadt hat begonnen. In Anwesenheit von Bundeskanzler Olaf Scholz (SPD) und Berlins Regierendem Bürgermeister Kai Wegner (CDU) feierte der Konzern im Juni die Grundsteinlegung für eines der größten europäischen Stadtentwicklungsprojekte. Auf einem gut 100 Jahre alten Industrie-Areal im Stadtteil Spandau entsteht von nun an Siemensstadt Square, eine Stadt der Zukunft mit einer Fläche von 76 Hektar und einer Geschossfläche von über einer Million Quadratmeter. Hier sollen einmal rund 35.000 Menschen leben und arbeiten.

Entstehen soll ein Zukunftsort, der Produktion, Forschung, Lernen, Wohnen und Leben miteinander verbindet. Auf 270.000 Quadratmetern Wohnraum soll Platz für bis zu 7.000 Menschen geschaffen werden, davon

30 Prozent im Rahmen des sozialen Wohnungsbaus. Zusätzlich sollen bis zu 20.000 Arbeitsplätze entstehen. Die Transformation soll den Standort wettbewerbsfähiger und die vorhandenen Industriearbeitsplätze zukunftsfähiger machen. Siemens wird 750 Millionen Euro in das Projekt investieren. Das Gesamtprojektvolumen zur Umsetzung wird sich bis zum Jahr 2035 auf bis zu 4,5 Milliarden Euro belaufen.

„Diese Grundsteinlegung macht Mut“, lobte der Kanzler. „Sie zeigt, was wir in Deutschland schon heute schaffen können – in der Stadtplanung und beim Bau von modernen Quartieren.“ Roland Busch, Vorstandsvorsitzender der Siemens AG, sieht in Siemensstadt Square ein Musterbeispiel für die Stadt der Zukunft, in der Leben und Arbeiten stärker zusammenrücken: „Künstliche Intelligenz, digitale Zwillinge und andere Technologien der Siemens Xcelerator Plattform verwandeln hier einen historischen Industriestandort in einen Motor für gutes, gesundes Wachstum. CO₂-Neutralität wird durch automatisierte Produktion und Gebäudetechnik, optimiertes Energiemanagement und grüne Mobilität gewährleistet. Es ist eine Blaupause für nachhaltiges Wachstum, für Wettbewerbsfähigkeit durch Digitalisierung.“



Unternehmen Zukunft: Siemens und sein Chef Roland Busch (links) wollen nach der Grundsteinlegung neue Wege erkunden, Olaf Scholz (Mitte) und Kai Wegner hoffen, dass Berlin hier zum Vorreiter wird.

Innomotics: Siemens hat sich von seiner Großmotorensparte Innomotics getrennt. Der Käufer ist der US-Finanzinvestor KPS Capital Partners, der dafür rund 3,5 Milliarden Euro überweist. Die Abtrennung war bereits seit 2022 geplant. Die großen Motoren und Getriebe gehörten einst zum Kerngeschäft von Siemens. In Berlin sind rund 400 Beschäftigte von dem Besitzerwechsel betroffen, weltweit beschäftigt Innomotics an 16 Standorten 15.000 Menschen. „Innomotics wird weiterhin von starkem Wachstumspotenzial profitieren, das sich aus der nachhaltigkeitsorientierten Nachfrage nach hocheffizienter Elektrifizierung und Energienutzung in Industrie und Gesellschaft ergibt“, sagte Innomotics-Chef Michael Reichle.

Alstom: Der Zughersteller liefert der Hamburger Hochbahn neue U-Bahnen sowie die dazu passende neue Leit- und Sicherungstechnik für die Strecken in der Hansestadt. Bis zu 374 neue Züge soll der Hersteller im Zuge eines Rahmenvertrages für bis zu 2,8 Milliarden Euro bauen. Hinzukommen sollen Signale für den halb- und den vollautomatischen Betrieb einer neuen U-Bahn-Linie, die 2029 an den Start gehen soll. Diese werden am Standort Berlin hergestellt, während Salzgitter für die Herstellung der Züge verantwortlich zeichnet. Nach dem endgültigen Ausbau der Strecke sei es möglich, einen 90-Sekunden-Takt einzuführen, erklärte Alstom-Deutschlandchef Müslüm Yakim.

Schindler: Der Aufzugsverbund Deutschland (AVD), ein Zusammenschluss von Aufzugsunternehmen unter dem Dach von Schindler Deutschland, wächst weiter. Wie Schindler mitteilte, werden nun vier zusätzliche Unternehmen ein Teil davon: die KS Aufzugsservice GmbH aus Oberursel mit 25 Beschäftigten, die Reichert Aufzüge & Fördertechnik GmbH aus Karlsruhe mit neun Beschäftigten, die Di-Lift GmbH & Co. KG aus Rheinbach und der Berliner Aufzugsbauer Bernd Maniszewski Aufzugbau e.K. mit fünf Mitarbeitern.

Nachtprogramm: Die Lange Nacht der Industrie kommt zurück nach Berlin. Nach einer durch Corona bedingten längeren Pause wird es am 10. Juli 2025 wieder eine Besichtigungs- und Informationstour durch Betriebe des verarbeitenden Gewerbes in der Hauptstadt geben. Das Ziel ist es, die Industrie und ihre Produkte der Gesellschaft näherzubringen. Zudem erhoffen sich die Unternehmen Kontakte zu potenziellen Arbeitnehmern und Auszubildenden. Auch eine Reihe von Metall- und Elektro-Unternehmen will teilnehmen, etwa BMW, Bosch-Siemens-Hausgeräte oder Mercedes-Benz.



Im Bus zum Betrieb: Mehr als 2.000 Menschen waren bei der letzten Langen Nacht der Industrie dabei. Firmen aus zahlreichen Branchen waren das Ziel, von Metall und Elektro über Chemie bis zur Energie.

Bürokratie gehört ins Museum

Ausstellung in Berlin nimmt Aktenberge und Gesetzesflut aufs Korn.

1.800 Gesetze mit mehr als 50.000 Einzelnormen hat allein der Bund zu bieten, hinzu kommen Rechtsvorschriften, Verordnungen und Ausführungsbestimmungen von Ländern und Kommunen. Das Ergebnis: Immer mehr Bürokratie mit immer mehr Belastungen für Betriebe, Bürgerinnen und Bürger.

Nun war sie reif fürs Museum: Die Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft (INSM), die von der Metall- und Elekt-

roindustrie getragen wird, hat das Ausmaß und Übermaß der Regelungswut in Berlin ausgestellt. Von April bis Juni war am Bahnhof Friedrichstraße zu sehen, was viele zunehmend nervt: Wartezeiten, Wortungetüme in Gesetzen, ein echter Paragrafendschungel, Papierflut, Aktenberge, Faxgeräte und vieles mehr. Rund 3.000 Besucher sahen sich die nicht immer ernst gemeinte Vernissage an, darunter Spitzenpolitiker wie Bundesfinanzminister Christian Lindner

(FDP) oder Berlins Regierender Bürgermeister Kai Wegner (CDU).

Deutschlandweit und international haben viele Medien über das Museum berichtet. „Wir haben selten mit einer Kampagne so viele Politiker erreicht und so viel Zuspruch gefunden“, bilanzierte INSM-Geschäftsführer Thorsten Alsleben den Erfolg der Ausstellung. Einige der Exponate sollen nun im DDR-Museum weiter gezeigt werden.



Geduld ist gefragt: Bürokratie neigt zu Extremen, davon hat sich auch VME-Hauptgeschäftsführer Alexander Schirp im Museum überzeugt.

Der Wegbereiter

Wasserstoff gilt in der Industrie als Energieträger der Zukunft.

Dr. Michael Mielke von Rheinmetall will in dem neuen Markt mit dem Berliner Werk mitmischen.



Richtung Zukunft: Rheinmetall konzentriert die Kompetenzen für das Thema Wasserstoff in Berlin. Dr. Michael Mielke leitet den Geschäftsbereich des Konzerns und rechnet fest damit, dass sich die Brennstoffzellen-Technik bald für viele Anwendungen durchsetzt, von Lastwagen über Schiffe bis zur Chemieindustrie.

Eines der größten Probleme der Industrie hat mit Gefieder zu tun. Die Frage, wer zuerst da war, Henne oder Ei, ist Jahrtausende alt und noch immer aktuell. Übertragen in die Ära der Energiewende lautet sie: Was muss zuerst da sein, damit die Wasserstoff-Wirtschaft den Durchbruch schafft – genügend Anwendungen für den Energieträger? Oder möglichst viel Wasserstoff, damit der Markt in Schwung kommt?

Michael Mielke kennt die Debatte. Für ihn zählt, dass die notwendige Technik vorhanden ist, damit Wasserstoff möglichst bald zum Massenprodukt wird. Denn Rheinmetall, Mielkes Arbeitgeber, produziert Komponenten für Brennstoffzellen, für Elektrolyseure, für die Speicherung und die Verteilung von Wasserstoff. „Wir gehen davon aus, dass der Markt ab 2026/2027 ein stärkeres Wachstum erfährt“, sagt er. So lange werde das Henne-Ei-Problem immer wieder aufkommen. „Bis dahin müssen wir unbeirrt und fokussiert unsere Strategie verfolgen und sie womöglich auch anpassen.“ „Leiter Geschäftsbereich Wasserstoff“ steht auf



Dekarbonisierung im Detail: Luft-Bypasskappen von Rheinmetall regeln den Fluss von Frisch- und Abluft in einer Brennstoffzelle.

Mielkes Visitenkarte. Die Sparte ist noch klein, aber sie hat Großes vor. Der Hauptsitz ist bei Pierburg in Berlin. „Wir wollen uns zu einem Lösungsanbieter rund um das Thema Wasserstoff entwickeln und unser Produktportfolio kontinuierlich ausbauen“, sagt der promovierte Ingenieur. Unbekanntes schreckt ihn nicht – sein Schwerpunkt im Studium war Raumfahrttechnik.

Das Berliner Werk hat eine lange Tradition. 1909 vom Stahlhändler Bernhard Pierburg gegründet, wurde es in den 1980er-Jahren von Rheinmetall übernommen. Vergaser waren lange das wichtigste Geschäftsfeld, dann Regelventile, Abgaskomponenten und Pumpen. Mit dem nahen Auslaufen des Verbrenners steht wieder eine Transformation an. Wasserstoff, Elektrifizierung und Digitalisierung sind wichtige Elemente.

Seit 2001 hat Rheinmetall Wasserstoff auf dem Zettel. Zwar haben sich viele Autobauer auf die Batterie als Kraftquelle festgelegt. Doch für Branchen wie Stahl, Chemie, Beton oder Transport führt bei der Dekarbonisierung kein Weg am Wasserstoff vorbei. „Busse, Lkw, Schiffe, Minenfahrzeuge, stationäre Anlagen – überall sind Brennstoffzellen und andere Wasserstofftechnologien möglich“, sagt Mielke. Batterien seien oft zu schwer, als Energiespeicher nicht optimal oder mit möglichen Ressourcenproblemen verbunden.

Technisch gesehen geht es bei Wasserstoff immer um dasselbe Prinzip. Damit in einer Brennstoffzelle Wasserstoff und Sauerstoff miteinander reagieren können, braucht es eine Anode, eine Kathode und eine Elektrolytmembran. Hinzu kommen Pumpen und Ventile,

die wegen des flüchtigen Wasserstoffs besonders dicht sein müssen. Oder Dichtungen, Wärmetauscher und andere Teile für das Thermo-Management. Diese Bauteile werden in einem Lkw-Antriebsstrang ebenso benötigt wie in industriellen und stationären Anwendungen. „Hier lässt sich vieles vereinheitlichen, ähnlich einem Baukastensystem“, sagt Mielke. „Somit können wir auch durch Volumeneffekte die Kosten weiter optimieren. Das ist unser Plan.“

Noch arbeiten nur rund 100 Entwickler im Konzern am Thema Wasserstoff. Verglichen mit den 6.700 Menschen in der gesamten zivilen Rheinmetall-Division Power Systems ist das nicht viel. Doch bald soll es bergauf gehen. „Einige große Aufträge haben wir bereits eingesammelt – in Summe schon über 500 Millionen Euro. Darauf können wir aufbauen“, freut sich Mielke. Kühl- und Wasserstoffpumpen für Busse, schwere Lkw mit Brennstoffzelle sowie stationäre Anwendungen laufen gut, ebenso Kathodenventile, die die Frisch- und Abluft an Brennstoffzellen regeln.

Ob nun Wasserstoff-Komponenten oder Teile für Verbrennungsmotoren produziert werden – das nötige Know-how überschneide sich oft und werde kontinuierlich ausgebaut. Die Qualifizierung der Beschäftigten laufe gut, sagt Mielke. „Entscheidend ist, dass die Leute für das Thema brennen.“ Doch ist es nicht riskant, in eine Technologie zu investieren, deren Erfolg nicht sicher ist? Findet Mielke nicht. Wasserstoff sei gesetzt, die Frage sei nur, wo er sich zuerst durchsetze. Auch die Politik habe das erkannt und stelle die nötigen Weichen. Das Engagement werde sich auszahlen, glaubt Mielke. „Es ist besser, in einem Zug zu sitzen, der den Bahnhof in Richtung Zukunft verlässt, als am Gleis zu stehen und zu winken.“



Transformation in Mitte: Jahrzehntlang ging es im Berliner Werk um Komponenten für Verbrennungsmotoren. Nun ruht die Hoffnung auf Wasserstoff.

Impressum

Herausgeber:

Verband der Metall- und Elektroindustrie
in Berlin und Brandenburg e.V.
Am Schillertheater 2 · 10625 Berlin
Telefon: 030 31005-0 · Telefax: 030 31005-166
E-Mail: vme@vme-net.de · Internet: www.vme-net.de

Verantwortlich im Sinne des Presserechts:
Carsten Brönstrup

Text und Redaktion:
Carsten Brönstrup, Oliver Panne

Gestaltung und Produktion:
IW Medien, Köln · Berlin

Druck:
Warlich Druck Meckenheim GmbH, Meckenheim

Verband der Metall- und
Elektroindustrie Berlin-Brandenburg

