

Verkehr & Smart Mobility

Andreas Hager



Geschäftsführer des E-Umrüstspezialisten Pepper Motion

Ursprünglich kommt Andreas Hager aus der Holzbranche. Inzwischen leitet er das Unternehmen Pepper Motion, das sich der Elektrifizierung von Diesel-Elektrobussen verschrieben hat. „Dass jeder Bus, der heute noch vom Band läuft, die nächsten 30 Jahre noch vor sich hin dieseln wird, das ist eine Vorstellung, die finde ich nicht gut“, sagt er.

von Julia Fietz

veröffentlicht am 22.12.2021

Vor zehn Jahren hätte sich Andreas Hager nicht träumen lassen, dass er sich mal hauptberuflich mit dem **zweiten und dritten Leben von Elektrobussen** beschäftigen würde. Fast 20 Jahre hatte Hager als Vertriebsleiter in der Holzbranche verbracht. „Ich hätte ‚Stadtbus‘ nicht einmal buchstabieren können“, sagt der 43-Jährige im Gespräch mit Tagesspiegel Background. Hager spricht mit einem gemütlichen bayrischen Dialekt, er lacht gern und viel. Seit Juni 2019 ist er

Geschäftsführer von Pepper Motion, früher bekannt als e-troFit. Das Unternehmen hat sich die Elektrifizierung existierender **Nutzfahrzeuge wie Busse und Lkws** auf die Fahnen geschrieben.

Zu In-tech, einem bayrischen Ingenieursdienstleister, wechselte Hager 2016. Seine heutige Ehefrau war **Mitarbeiterin Nummer 30**, erzählt der Familienvater und grinst. „Insofern sind unsere Kinder eigentlich waschechte In-tech-Kinder.“ Die Umstellung von Holz auf Blech sei ihm nicht allzu schwergefallen: „Ein Auto ist im Vergleich zu einem Stück Holz **ein viel komplexeres Produkt**, aber gleichzeitig ist der Umgang mit Menschen und Zahlen in jeder Branche doch sehr ähnlich.“ Der technikaffine Hager eignete sich das Wissen über die unbekanntesten Technologien schnell an. Schon 2016 übernahm er die Leitung des Centers of Innovation für alternative Antriebe, „quasi als Herzensthema mit dazu“, sagt Hager.

Bis In-tech seine Tochterfirma e-troFit gründete, dauerte es danach nicht mehr lange. Auf einer Konferenz hörte Hager **zum ersten Mal von Elektrobussen**, insbesondere von ihren Kosten und dem hohen Bedarf. „Und nachdem ich Kaufmann bin, kann ich recht barrierefrei denken“, sagt er. Hager stellte immerzu Fragen: „Wieso kann man einen **alten Dieselbus nicht einfach umbauen**? Was passiert mit den alten Bussen, wenn sie nicht mehr fahren?“

Eine Abwrackprämie hält er für nicht zeitgemäß

Der grundlegende Fehler des Diskurses liege im Fokus auf Neufahrzeuge. Laut Autoindustrie sei **die Lösung simpel**. „Eine Abwrackprämie: Damit verschrotten wir, bauen Neufahrzeuge und dann sind alle glücklich.“ Zeitgemäß sei das nicht, schließlich gehörten zum Thema Emissionen mittlerweile auch die **Kreislaufwirtschaft und die Ressourcenschonung**.

Hager begann mit einer Handvoll Ingenieure an der Idee zu tüfteln, wie aus einem umweltschädlichen Bus ein neues elektronisches Modell werden könnte. Dann reiste er. Aber nicht, weil er unbedingt Ferien gebraucht hätte. Er **reiste den alten Bussen hinterher**. „In den ersten Gesprächen mit deutschen Städten haben diese uns gesagt, nach zehn

Jahren wären die Busse durch und würden **nach Polen oder Ungarn verkauft**“, sagt Hager und grinst. „Also sind wir nach Ungarn gefahren und haben uns die Busse in Budapest angesehen.“

Dort würden die Fahrzeuge in Stand gesetzt. Nach zehn Jahren gehe es dann weiter **nach Griechenland oder Bulgarien**. Und nach einer Wiederholung des Procederes landeten die Busse beispielsweise in Ägypten. „Und zack, war ich in Kairo“, sagt Hager.

In-tech lieferte das Geld, Hager steuerte das Vorhaben

Auf seinen Reisen habe er einiges gelernt. Unter anderem, dass Busgehäuse heute schon mehr als 30 Jahre fahren und in ihrem Leben **drei bis vier Dieselmotoren eingesetzt** bekommen. Hager schüttelt den Kopf. „Dass jeder Bus, der heute noch vom Band läuft, die nächsten 30 Jahre noch vor sich hin dieseln wird, das ist eine Vorstellung, die finde ich nicht gut.“ Hager machte sich nach der Rückkehr unter anderem mit **Matthias Kerler**, dem heutigen CTO von Pepper Motion, an die Arbeit. „Wie könnte das konzeptionell gehen, so ein Fahrzeug zu bauen? Welche Komponenten müssen wir rausnehmen, welche rein?“ Die Ausgründung von e-troFit als eigenständige GmbH erfolgte 2019.

Auch wenn die Finanzkraft von den In-tech-Gründern stammte, habe er das Vorhaben geführt, sagt Hager. „Ich war von Anfang an immer am Ruder, aber mir hat **das Schiff nicht gehört**.“ Anfang 2020 erfolgte dann die Herauslösung aus dem Konzern durch den privaten Kauf der In-tech-Gründer. Seitdem ist Pepper Motion in ihrem Privatbesitz.

Hager erklärt diesen Schritt so: „Ein Konzern ist oft sehr träge, **wir hingegen hoch dynamisch**, was uns die Gründer auch weiterhin ermöglichen wollten.“ Mitte 2020 wurde die Entwicklung des ersten Fahrzeugs abgeschlossen. Fünf Fahrzeuge sind mittlerweile auf Europas Straßen **in der Erprobungsphase**. Heute arbeiten knapp 110 Mitarbeiter für Pepper Motion. Seinen Berufswechsel hat Hager nie bereut. „Ich bin **so glücklich und dankbar**, hier und heute da zu sein, wo ich bin.“ Es sei ihm eben nicht egal, wie die Welt seinen Kindern hinterlassen werde. Dafür setzten er und sein Team sich täglich ein, bis sie abends müde, aber zufrieden ins Bett fielen. *Julia Fietz*

Vier Fragen an Andreas Hager:

1. Welches Auto kaufen Sie als nächstes?

Natürlich wieder ein nachhaltiges, emissionsfreies Auto. Ich bin derzeit noch in der Entscheidungsfindung. Mein erstes E-Auto war ein Plug-in-Hybrid, dann ein Hyundai Ionic, gefolgt von einem Tesla. Grundsätzlich spannend sind für mich Hersteller, die als First Mover vorangehen und innovativ denken. Wichtig bei der Wahl ist natürlich immer der Qualitätsaspekt – für eine dauerhaft zuverlässige und sichere Fortbewegung, da ich beruflich viel unterwegs sein muss.

2. Wie halten Sie es mit dem Fliegen?

Ich versuche, auf das Fliegen zu verzichten, wo auch immer es geht, sowohl beruflich als auch privat. Im Umkreis von 500 Kilometern scheidet das Flugzeug prinzipiell aus. Da nehme ich Auto oder Bahn – auf jeden Fall immer elektrisch. Berufliche Langstreckenflüge sind leider oft alternativlos. Was ich grundsätzlich als nicht mehr zeitgemäß ansehe, ist spontanes Fliegen mit Billigangeboten. Das findet auch privat mit meiner Familie nicht statt.

3. Wer gibt in der Mobilitätsbranche das Tempo vor?

In der Elektromobilität prägt weiterhin Tesla die Branche, da das Unternehmen seine Visionen und Ziele mit einer Konsequenz lebt wie niemand sonst. Hätte Tesla nicht derart entschlossen vorgelegt, wären wahrscheinlich viele Unternehmen nicht gefolgt, die heute selbst neue Trends und Maßstäbe im Bereich E-Mobilität setzen. In der Nutzfahrzeugbranche gibt es für mich bedauerlicherweise keine Vorbilder. Diese Lücke wollen wir mit unseren Technologien und Lösungen füllen.

4. Wo würden Sie gerne das Rad neu erfinden?

Auf der Technologieebene gerne im Bereich Energieerzeugung und -speicherung. Für eine Mobilität, die komplett CO₂-neutral ist, die ausschließlich mit nachwachsenden Rohstoffen funktioniert und mit der wir uns im Einklang mit der Natur fortbewegen können. Grundsätzlich wünsche ich mir, dass Wirtschaft und Politik mehr Verantwortung für ihr

Handeln übernehmen – gegenüber der Gesellschaft und unserem Planeten. Da fehlt es leider zu oft an Ernsthaftigkeit und Respekt.