

Presse-Information
24. November 2017

- Es gilt das gesprochene Wort -

Klaus Fröhlich

Mitglied des Vorstands der BMW AG, Entwicklung

Oliver Zipse

Mitglied des Vorstands der BMW AG, Produktion

BMW Group Pressekonferenz:

Grundsteinlegung für das Kompetenzzentrum Batteriezelle

München, Lemgostraße

24. November 2017

Klaus Fröhlich, Mitglied des Vorstands der BMW AG, Entwicklung

Sehr geehrte Frau Staatsministerin Aigner,
sehr geehrter Herr Dr. Zeisel,
sehr geehrte Damen und Herren,

unsere Industrie befindet sich im rasanten Wandel.
Eines zeichnet sich aber bereits klar ab:
Der Trend zur Elektromobilität ist unumkehrbar.

Unser Ziel bei BMW ist:
Wir werden auch in der Premium-Elektromobilität NUMBER ONE – vor
den etablierten und den neuen Wettbewerbern.

Aber: Nur wer bei E-Antrieben Kosten- und Funktionsführer ist, wird sich
durchsetzen. Dafür investieren wir massiv.

Ein wichtiger Baustein dieser Strategie ist das neue Kompetenzzentrum
Batteriezelle, das an dieser Stelle entstehen wird. Im neuen High-Tech
Kompetenzzentrum bündeln wir unser Inhouse-Fachwissen zur
kompletten Wertschöpfungskette der Batteriezelltechnologie. Diesen
Kompetenzaufbau haben wir bereits bei der Entwicklung des BMW i3 und
i8 – also schon im Jahr 2008 – begonnen.

Damals haben wir nicht nur für den Elektromotor und die
Leistungselektronik die Kompetenzen zur Entwicklung und Produktion
aufgebaut, sondern auch Know-how zum Batteriesystem.

In den neuen Entwicklungslaboren und Anlagen fokussieren sich nun
internationale Experten auf die Batteriezelle und deren Weiterentwicklung
bei Chemie und Design.

Im Fokus stehen dabei eine weitere Verbesserung bei Performance,
Lebensdauer, Sicherheit, dem Laden und nicht zuletzt den Kosten der
Batterien.

Um dies zu erreichen, werden wir in dieses Gebäude 200 Millionen Euro
investieren, um damit auf ca. 13.000 m² Platz für 200 Spezialisten und
Forscher zu bieten. Damit sind wir Benchmark im gesamten Wettbewerb.

Bereits heute haben wir die höchste Kernkompetenz und Wertschöpfung
bei E-Antrieben.

Ob E-Maschine, Leistungselektronik oder Batteriesystem:
Für uns gibt es nur Eigenentwicklung mit Build-to-Print- oder
Eigenfertigungs-Kompetenz.

Das heißt: volles technisches Durchdringen der Systeme bei BMW.

Derzeit entwickeln wir die 5. Generation unserer Elektroantriebe für 2021.
Dabei handelt es sich um einen skalierbaren modularen Baukasten, was
heißt, dass die Technologie dann auch in Modelle passt, die bereits heute
auf den Markt kommen.

So können wir jede Modellreihe je nach Marktnachfrage sowohl teil- als
auch voll-elektrifizieren.

Damit schaffen wir für uns ideale Voraussetzungen:

- Reine Batteriefahrzeuge werden in die Breite und in die großen
Volumen gehen und volle Alltagstauglichkeit mit bis zu 700 km
Reichweite haben.
- Unsere Plug-in Hybride werden als sogenannte ‚Power PHEV‘
bezüglich Fahrfreude und mit bis zu 100 km Reichweite
Benchmark sein.
- Und die verbrennungsmotorischen Antriebe werden mit 48 Volt
Rekuperations-Systemen und maximaler Emissionsabsenkung
auch weiterhin Maßstäbe setzen.

Unsere Investitionen zahlen sich bereits jetzt aus:

So haben wir in Europa einen dreimal höheren Marktanteil bei den
E-Antrieben als bei den Verbrennern.

Schon heute bieten wir neun elektrifizierte Fahrzeuge an und werden
allein dieses Jahr über 100.000 davon an unsere Kunden ausliefern.
Damit sind wir einer der größten Anbieter von elektrifizierten Fahrzeugen
– weltweit!

Und mit dem MINI BEV, dem vollelektrischen X3, dem iNEXT und dem
BMW i Vision Dynamics geht das Modellfeuerwerk los. Bis 2025 werden
wir dann 25 elektrifizierte Fahrzeuge haben – 12 davon vollelektrifiziert.

Lassen Sie mich zusammenfassen:

Wir greifen an!

Alle Marken werden elektrifiziert.

Die Elektromobilität ist bei uns das ‚new normal‘ und die Zellforschung ein elementarer Bestandteil unserer Entwicklung.

Oliver, was bedeutet das für Euch in der Produktion?

Oliver Zipse, Mitglied des Vorstands der BMW AG, Produktion

Sehr geehrte Frau Aigner,
meine Damen und Herren,

die BMW Group nimmt eine führende Rolle bei der Elektromobilität ein.
Klaus Fröhlich hat es gerade ausgeführt.

Wir stellen uns konsequent auf weiteres Marktwachstum ein. Für das Jahr 2025 erwarten wir, zwischen 15 und 25 Prozent unserer Fahrzeuge als Plug-in Hybride oder vollelektrisch zu verkaufen.

Allerdings können wir heute noch nicht verlässlich sagen, in welcher Geschwindigkeit sich der Markt in Europa, Asien und Amerika im nächsten Jahrzehnt entwickeln wird.

Der Schlüssel liegt für uns daher in möglichst flexiblen Konzepten.
Das betrifft

- die Fahrzeugarchitekturen,
- die Produktion in den Fahrzeugwerken und auch
- die Produktion der elektrischen Antriebskomponenten.

Unsere Fahrzeugarchitekturen sind künftig so gestaltet, dass sie sowohl mit reinem Verbrennungsmotor, als auch als Plug-in Hybrid oder mit rein elektrischem Antrieb produziert werden können.

Darüber hinaus ist es ein wesentliches Element unserer Strategie, dass alle neuen elektrifizierten Fahrzeuge in das bestehende Produktionssystem integrierbar sind. Wir brauchen also keine speziellen Werke, die ausschließlich Elektrofahrzeuge bauen.

Schon heute produzieren wir an zehn Standorten weltweit Plug-in Hybride neben konventionell angetriebenen Fahrzeugen auf einer Linie – beispielsweise in München, Dingolfing, Leipzig, im amerikanischen Spartanburg oder im chinesischen Shenyang.

Durch die neuen Fahrzeugarchitekturen können wir prinzipiell in jedem größeren Werk mit einigen Anpassungen im Karosseriebau, in der Logistik und der Montage auch rein batteriebetriebene Fahrzeuge integrieren.

Diese Flexibilität hat mehrere Vorteile:

- Wir können jeder Marktnachfrage folgen und das elektrifizierte Volumen entsprechend nach oben und unten skalieren.
- Wir können unsere Werke immer bestmöglich auslasten und dabei jedem Kundenwunsch nachkommen.
- Wir können unseren Kunden sehr wettbewerbsfähige Elektromobilitäts-Angebote machen. Besonders wichtig dabei ist: Diese Angebote sind gleichzeitig auch profitabel und damit langfristig sinnvoll.

Unsere hohe Flexibilität bei der Antriebsform wird durch unsere haus-eigene Produktion von elektrischen Antriebskomponenten gestützt.

Heute haben wir bereits an drei Werksstandorten Batteriefabriken:

Im amerikanischen Spartanburg, seit wenigen Wochen auch im chinesischen Shenyang sowie im niederbayerischen Dingolfing. Dingolfing ist darüber hinaus unser weltweites Kompetenzzentrum für elektrische Antriebssysteme. Dort und in Landshut werden auch Elektromotoren gefertigt.

Alle E-Komponenten Standorte sind hochgradig adaptiv auslegt. Das heißt: Die Kapazitäten können bei erhöhter Nachfrage schnell erweitert werden, da genügend Ausbaumöglichkeiten eingeplant sind.

Diese hauseigenen Produktionsumfänge bieten zwei wesentliche Erfolgsfaktoren.

Erstens: Wir haben in Summe einen deutlich höheren Eigenleistungsanteil beim elektrischen Antrieb als beim Verbrennungsmotor. Das ist entscheidend im Hinblick auf zukunftsfähige Arbeitsplätze.

Zweitens: Wir können die optimale und gesamthafte Integration aller Komponenten selbst vornehmen. Für unsere Kunden ist wichtig, dass auch Elektrofahrzeuge BMW typisch emotional sind.

Damit differenzieren wir uns im Wettbewerb. Das können Sie ausprobieren, wenn Sie den BMW i3 mit seinen Wettbewerbern vergleichen. Und das unangefochten seit vier Jahren.

Sie sehen: Wir haben uns auch in der Produktion bereits voll auf Elektromobilität eingestellt.

Darauf zielt auch das neue Kompetenzzentrum Batteriezelle ab.

Wir unterhalten schon lange eine eigene Batteriezellforschung im Werk München. Dazu kommen unser Hochvoltspeicher-Prototypenbau und die Elektromotorenforschung in der Taunusstraße.

Im neuen Kompetenzzentrum Batteriezelle werden wir unsere Fähigkeiten jetzt weiter ausbauen.

Die Produktion von Batteriezell-Prototypen ermöglicht es uns, die Wertschöpfungsprozesse der Zelle vollständig zu analysieren und zu verstehen. Diese Build-to-Print Kompetenz hilft uns dabei, potenzielle Lieferanten bei der Zellproduktion entsprechend unserer Vorgaben zu befähigen.

Dieser Erkenntnisgewinn ist für uns entscheidend, unabhängig davon, ob wir die Batteriezelle selbst produzieren oder nicht.

Aus jetziger Sicht besteht für uns keine Notwendigkeit, eine eigene Serienproduktion von Batteriezellen aufzubauen. Allerdings werden wir uns grundsätzlich die technische Möglichkeit dazu verschaffen und sind damit strategisch flexibel und unabhängig.

Meine Damen und Herren, im Wandel zur Elektromobilität haben wir die Bedürfnisse unserer Kunden, unserer Mitarbeiter und auch unseren langfristigen Unternehmenserfolg fest im Blick.

Dazu machen wir heute einen weiteren wichtigen Schritt. Vielen Dank.