

Hintergrund

27. Februar 2025

Strategisch aufgestellt – flexibel gesteuert: Das BMW Group Produktionsnetzwerk

München. Das Produktionsnetzwerk der BMW Group kann an allen Standorten verschiedene Antriebsarten und Modellvarianten auf einem Band fertigen – vom Verbrennungsmotor über Plugin-Hybride bis hin zu vollelektrischen Antrieben. Ein Mix aus Werkesplits – ein Modell wird an verschiedenen Standorten gefertigt –, Abtauschflexibilität bei den Antriebsvarianten und eine geschickte Zuordnung bei Fahrzeug-Konzepten sorgt für eine gute Auslastung der Standorte.

Vorreiter der Elektromobilität im Produktionsnetzwerk der BMW Group sind die deutschen Werke: An den Standorten in München, Dingolfing, Regensburg und Leipzig wird neben traditionellen Antriebsformen jeweils mindestens ein vollelektrisches Modell für den Weltmarkt produziert. Auch in einem volatilen Umfeld wächst die BMW Group damit an ihren Heimatstandorten und hat dort im vergangenen Jahr über eine Million Automobile gefertigt (2024: 1.087.067, +16% zum Vorjahr). Das Volumen der BMW Group steht damit für ein Viertel der gesamten Automobilproduktion in Deutschland.

Die Elektromobilität hält aber nicht nur in den deutschen Werken Einzug. Die chinesischen Werke der BMW Group haben ebenfalls vollelektrische Fahrzeuge im Produktionsportfolio. Die Elektrifizierung des Werks Spartanburg (USA) steht in den Startlöchern. Dort werden ab Ende 2026 neben dem bestehenden Produktionsportfolio auch vollelektrische Fahrzeuge gefertigt. Und ab 2027 werden im Werk San Luis Potosí in Mexiko vollelektrische Fahrzeuge der Neuen Klasse anlaufen.

Als einer der Pioniere der E-Mobilität hat die BMW Group frühzeitig erkannt, dass der Hochlauf nicht linear, sondern mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten verlaufen wird. So setzt sie in der ersten Phase des Hochlaufs vor allem auf Flex-Werke, die sowohl Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren fertigen können als auch

solche mit Elektroantrieb. Damit sorgt das Unternehmen dafür, dass es bei unterschiedlichen Marktsituationen lieferfähig bleibt und die einzelnen Standorte gut ausgelastet sind.

Mit zunehmender Elektrifizierung des Produktportfolios wandelt sich auch die Werkwelt. Bis zum Ende dieses Jahrzehnts rechnet die BMW Group beim Absatz mit einer etwa hälftigen Verteilung von vollelektrischen Fahrzeugen (BEV) und Verbrennern. Daher werden das Werk in Debrecen und künftig das Stammwerk in München als erste Standorte rein auf vollelektrische Fahrzeuge ausgelegt und sorgen damit für eine stärkere Elektrifizierung im Netzwerk. In dem neuen Werk im ungarischen Debrecen läuft noch in diesem Jahr die vollelektrische Neue Klasse an. Nach Abschluss des Umbaus wird das Stammwerk in München ab 2027 ebenfalls nur noch vollelektrische Fahrzeuge bauen.

Die Abtauschflexibilität ist auch bei rein auf elektrische Fahrzeuge ausgelegten Werken gegeben: Mix-Verschiebungen in den Antriebsvarianten werden dann im Netzwerk realisiert. So kann das Produktionsnetzwerk agil unterschiedliche Szenarien für den weiteren Hochlauf der E-Mobilität abbilden.

Neben der Abtauschflexibilität zeichnet sich die BMW Group Produktion durch weitere Flexibilitätsbausteine aus. Die Orderflexibilität erlaubt es Kunden, bis zu sechs Tage vor Produktionsstart die Konfiguration ihres bestellten Fahrzeugs noch anzupassen. Die Volumenflexibilität basiert auf flexiblen Arbeitszeitmodellen an den Standorten, die stetig weiterentwickelt werden. Diese beinhalten kurzfristige Instrumente, wie Schichtverlängerungen und Pausendurchläufe, aber auch mittelfristige Umstellungen der Schichtmodelle. So wurde im vergangenen Jahr in den Werken in Regensburg und Leipzig jeweils eine dritte Schicht eingeführt.

Produktion folgt dem Markt – global ausgewogene Werkebelegung

Die Werkebelegung, also die Entscheidung, welche Modelle in welchen Werken produziert werden, folgt zunächst dem Kriterium der Marktnähe. So ist das US-amerikanische Werk Spartanburg das Kompetenzzentrum für BMW X Modelle, da die Sports Activity Vehicles der BMW Group dort ihren Hauptabsatzmarkt haben. Produktions- und Absatzvolumen lagen 2024 bei jeweils knapp 400.000 Einheiten. Fast 50 Prozent aller in den USA verkauften BMW wurden 2024 im Werk Spartanburg gebaut.

Der Markt in China steht für mehr als ein Viertel des Gesamtabsatzes der BMW Group. Die Region ist damit so groß, dass in dem Gemeinschaftsunternehmen BMW Brilliance Automotive (BBA) fast ausschließlich Fahrzeuge für den lokalen Markt gefertigt werden. Auch hier liegen das Absatz- und Produktionsvolumen auf dem gleichen Niveau (Absatz 2024: 715.159; Produktion 2024: 695.579). Knapp 90 Prozent der lokalen Produktion werden auch in China abgesetzt.

Und in den deutschen Werken München, Regensburg und Leipzig werden Fahrzeuge der unteren und Kompakt-Klasse gebaut, die überwiegend in Europa abgesetzt werden. An weiteren Standorten wie Südafrika und Mexiko werden außerdem Vorteile durch bestehende Freihandelsabkommen genutzt.

Die globale Wertschöpfungsverteilung der BMW Group bildet eine wichtige Grundlage für die Resilienz ihres Gesamtsystems, das damit handels- und geopolitisch robuster wird. Außerdem sind Risiken durch Währungsschwankungen geringer.

Unternehmenskommunikation

Hintergrund

Datum

27. Februar 2025

Thema

Strategisch aufgestellt – flexibel gesteuert: Das BMW Group Produktionsnetzwerk

Seite

4

Bitte wenden Sie sich bei Rückfragen an:

Unternehmenskommunikation

Martina Hatzel, Kommunikation Produktionsnetzwerk BMW Group

Telefon: +49-151-601 11966

E-Mail: Martina.Hatzel@bmwgroup.com

Sandra Schillmöller, Leiterin Kommunikation Produktionsnetzwerk BMW Group

Telefon: ++49-151-601 12225

E-Mail: Sandra.Schillmoeller@bmwgroup.comInternet: www.press.bmwgroup.com/deutschlandE-Mail: presse@bmwgroup.com