

Presse-Information

19. März 2026

Embargo: 2. April 2026, 0:01 Uhr

Das neue BMW Group Werk München

Kurzversion:

Effizienter, flexibler und digitaler für die Produktion der Neuen Klasse2

Langversion:

**Der Wandel liegt in den Genen: Die Historie und Transformation
des Werks München6**

**Die lackierte Karosse: Perfektes Zusammenspiel von Presswerk,
Karosseriebau und Lackiererei.....9**

Das Presswerk: Präzision mit Kraft und Dynamik9

Der Karosseriebau: Vom Blechteil zur Rohkarosse 11

Die Lackiererei: Perfekter Schutz und hochwertige Farben..... 13

**Globales Netzwerk und bayerische Wertschöpfung: Die Montage
der Hochvoltbatterie 15**

Der E-Antrieb aus dem BMW Group Werk Steyr..... 18

Die neue Logistik: Perfekt angepasst an besondere Lage 20

Die Montage: Präzise Handgriffe am laufenden Band 22

Die Sitzfertigung: Ein einzigartiges Werk im Werk 24

**Die Qualität: Ergebnis enger Zusammenarbeit im
weltweiten Austausch 26**

Meilensteine des BMW Group Werk München..... 28

Das neue BMW Group Werk München: Effizienter, flexibler und digitaler für die Produktion der Neuen Klasse

+++ Tradition trifft Zukunft: 104 Jahre jung und technologisch auf neuestem Stand +++ Serienproduktion des neuen BMW i3 beginnt im August 2026
+++ Weitere Modelle folgen +++ Ab 2027 reines E-Automobil Werk +++

München. Das BMW Group Werk München steht vor dem größten Meilenstein der Transformation: Im August startet hier die Serienproduktion des BMW i3, des zweiten Modells der Neuen Klasse. Damit beginnt der Rollout der Neuen Klasse im globalen Produktionsnetzwerk der BMW Group.

„Darauf haben wir uns intensiv vorbereitet. Mit der BMW iFACTORY haben wir einen konsistenten strategischen Rahmen für unsere Produktion erarbeitet“, erklärt Milan Nedeljković, Produktionsvorstand der BMW AG. „Wir haben in all unseren Werken die Weichen für die anstehenden Anläufe gestellt und stark in Technologien, Digitalisierung und KI investiert.“

Das BMW Group Werk München hat in den vergangenen Jahren eine umfassende Modernisierung durchlaufen. Das Ergebnis ist ein Werk, das heute noch effizienter, flexibler sowie digitaler arbeitet und optimal auf die Anforderungen der Elektromobilität und der Neuen Klasse ausgerichtet ist.

Und damit nicht genug: Ab 2027 wird das Münchner Werk ausschließlich vollelektrische Fahrzeuge produzieren und einen weiteren Effizienzschub erreichen. Dazu tragen eine vorrausschauende Planung, die enge Zusammenarbeit mit den Entwicklungsteams und den Lieferanten sowie die moderne Produktionstechnik in den neuen Strukturen bei. „Bereits in den vergangenen Jahren haben wir Produktionskosten deutlich gesenkt. Mit dem Produktionsstart des BMW i3 werden wir die Produktionskosten am Standort München um weitere zehn Prozent reduzieren und damit unter dem Niveau der aktuellen Fahrzeuggeneration liegen“, sagt Peter Weber, Leiter des BMW Group Werks München. Neben optimierten Produktionsabläufen sowie der gezielten Automatisierung und Digitalisierung, sorgt auch die neue Fahrzeugarchitektur der Neuen Klasse für Effizienz.

Das Werk München investiert rund 650 Millionen Euro in die Transformation zu einem rein vollelektrischen Produktionsstandort.

Hocheffiziente Fertigung auf historischem Grund

Das Werk München hat sich in mehr als 100 Jahren immer wieder neu erfunden – vom Standort außerhalb der Stadt bis zum heute urbanen Werk, das von der Stadt umgeben ist. Für die Neue Klasse wurde der Standort

grundlegend umgebaut, während gleichzeitig die Produktion von bis zu 1.000 Fahrzeugen täglich weiterlief. Auf rund einem Drittel der Grundfläche entstand ein neuer Karosseriebau sowie eine hochmoderne Fahrzeugmontage inklusive neuer Logistikflächen. Gleichzeitig wurden auch die bestehenden Technologien umfassend modernisiert.

Werkleiter Peter Weber betont die Leistung der Belegschaft: „Diese Transformation gelingt nur gemeinsam mit den Menschen im Werk. Unsere Mitarbeitenden haben mit hoher Kompetenz, Begeisterung und großem Einsatz gezeigt, dass industrielle Spitzenproduktion auch unter anspruchsvollsten Bedingungen möglich ist. Der BMW i3 ist dabei erst der Anfang – künftig werden in München mehrere Modelle der Neuen Klasse gefertigt.“

Zielbild für alle Technologien: die BMW iFACTORY

Die **BMW iFACTORY** basiert auf den Handlungsfeldern Effizienz, Nachhaltigkeit und Digitalisierung. Innerhalb dieses Rahmens setzen die weltweiten Werke jeweils standortspezifische Lösungen um und stärken so die Resilienz des Unternehmens sowie seine Fähigkeit, jederzeit und weltweit zuverlässig zu liefern. Auch im BMW Group Werk München wurde dieses Zielbild nun konsequent über alle Technologien hinweg umgesetzt.

„Wir haben den gesamten Wertstrom vom Lieferanten bis zum fertigen Kundenfahrzeug neu gedacht und jeden einzelnen Prozess im Detail angeschaut und optimiert. Heute ist unser Werk noch effizienter, flexibler und noch digitalisierter als je zuvor. Damit sichern wir die Zukunftsfähigkeit des Werks“, sagt Werkleiter Peter Weber.

Im **Presswerk** entstehen aus Stahl- und Aluminiumplatten in hochautomatisierten Pressenlinien täglich mehrere zehntausend Bauteile. Einheitliche Pressen- und Werkzeugstandards im weltweiten Produktionsnetzwerk führen zu Effizienzen auf vielerlei Ebenen: Installation und Integration der Anlagen sind einheitlich, Werkzeuge für die Pressen können im Netzwerk ausgetauscht werden, Mitarbeitende können an verschiedenen Standorten arbeiten und sich gegenseitig unterstützen. Ein KI-gestütztes Kamerasystem trägt zur Qualitätskontrolle bei, bevor die Teile über ein unterirdisches Transportsystem in den Karosseriebau gelangen. Gegenüber früheren Strukturen hat sich der Output deutlich gesteigert. Verschnitt aus Stahl und Aluminium wird gesammelt, sortiert und anschließend für die Herstellung von neuen Stahl- oder Alu-Coils verwendet.

Für die Neue Klasse hat das Werk München einen neuen **Karosseriebau** aufgebaut, dessen Anlagen mithilfe eines virtuellen Zwillings geplant und realisiert wurden. Insgesamt 800 neue Industrieroboter übernehmen dort die Fügevorgänge; die Reduzierung auf fünf Fügeverfahren senkt die

Prozesskomplexität. Mit einer Automatisierungsquote von rund 98 Prozent übernimmt Robotik einen Großteil der standardisierten Prozesse. Eine automatisierte Oberflächeninspektion (AOI) unterstützt die Qualitätsabsicherung.

In der **Lackiererei** des Werks München steuern digitale und KI-gestützte Systeme zentrale Qualitätsprozesse. Die automatisierte Oberflächeninspektion (AOI) erfasst mithilfe von Kameras und künstlicher Intelligenz selbst kleinste Abweichungen an der Oberfläche und dokumentiert diese digital. Eine automatisierte Oberflächenbearbeitung (AOB) überarbeitet erkannte Abweichungen direkt im laufenden Prozess. Für die Abluftreinigung setzt die Lackiererei das energieeffiziente, elektrisch betriebene eRTO-Verfahren ein. Ergänzt wird dies durch Wärme- und Energierückgewinnung sowie wassersparende Kreisläufe.

Wo früher der Motorenbau angesiedelt war, hat die BMW Group im Werk München eine neue **Montage** für die Neue Klasse aufgebaut. Die Montage ist konsequent auf durchgängig digitale Prozesse ausgerichtet: Fahrzeuge, Anlagen und Werkzeuge sind vernetzt, digitales Live-Tracking und automatisierte Inline-Qualitätskontrollen unterstützen die Mitarbeitenden im Bandprozess. Schon während der Montage meldet der BMW i3 den Status von bis zu 20.000 Merkmalen digital an das Produktionssystem. Ergonomische Arbeitsplätze, höhenverstellbare Systeme und vereinfachte Abläufe entlasten die Beschäftigten, während gezielte Qualifizierung neue digitale Aufgabenfelder unterstützt.

Die **Logistik** im BMW Group Werk München wurde im Rahmen der Transformation konsequent auf Effizienz und Direktanbindung der Produktion ausgerichtet. Pro Tag bewegt die Logistik im Werk München rund 2,5 Millionen Teile; künftig werden davon rund 70 Prozent direkt an die Montageplätze geliefert. Das reduziert interne Transportwege, spart Fläche und beschleunigt die Versorgung der Produktion. Ermöglicht wird dies durch eine speziell für den innerstädtischen Standort entwickelte, mehrstöckige Gebäudestruktur. Die Anlieferung erfolgt ebenerdig, anschließend werden die Teile über Fördertechnik in die jeweiligen Ebenen transportiert und dort direkt an die Montageplätze verteilt. So wird das Prinzip der Direktanlieferung auch im mehrstöckigen Werk konsequent umgesetzt. Parallel dazu wurde der Automatisierungsgrad der Logistik deutlich erhöht. Automatisierte Versorgungssysteme, Smart Transport Robots und fahrerlose Transportsysteme übernehmen künftig rund 60 Prozent der Versorgung. Ein digitaler Logistikleitstand steuert alle Prozesse zentral und sorgt für Transparenz sowie datenbasierte Optimierung.

Eine Besonderheit im Werk München ist die hauseigene **Sitzfertigung**. Sie ist ein „Werk im Werk“ und übernimmt eine zentrale Rolle für Qualität und

Bewertungskompetenz im Produktionsnetzwerk. In München werden die Sitze für alle Münchner Derivate gefertigt und Just-in-Sequence direkt an die Fahrzeugmontage geliefert. Die Inhouse-Sitzfertigung gilt konzernweit als Benchmark für Qualitätssicherung. Moderne, weitgehend automatisierte Prozesse sorgen für eine lückenlose Qualitätskontrolle. Ergänzt wird dies durch vollautomatisierte End-of-Line-Prüfungen, auch bei sicherheitsrelevanten Komponenten. Darüber hinaus stärkt die Sitzfertigung gezielt das Inhouse-Know-how der BMW Group. Sie dient als Kompetenzträger und Innovation Hub, erprobt neue Materialien, Technologien und Fertigungskonzepte und unterstützt die Bewertung von Kosten, Qualität und Produktionsprozessen – mit Wirkung weit über den Standort München hinaus.

Globales Netzwerk, regionale Wertschöpfung: Hochvoltbatterie und E-Antrieb

Mit dem neuen Montagewerk für Hochvoltbatterien im rund eineinhalb Stunden entfernten Irlbach-Straßkirchen in Niederbayern setzt die BMW Group einen starken Impuls für die regionale Wertschöpfung in Bayern. Der Standort beliefert künftig nach dem Grundsatz „Local for Local“ neben weiteren deutschen Fahrzeugwerken auch das Münchner Stammwerk mit Hochvoltbatterien der Gen6. Hier werden sie in den BMW i3 verbaut. Die Fertigung der Hochvoltbatterien kombiniert einen konsequenten Null-Fehler-Ansatz mit modernsten Produktionstechnologien, die in bayerischen Pilotwerken entwickelt wurden. Durch lückenlose Inline-Qualitätsprüfungen, digitale Zwillinge und den gezielten Einsatz künstlicher Intelligenz setzt die BMW Group neue Maßstäbe in der Batteriefertigung.

Der Gen6 E-Motor für den BMW i3 entsteht im BMW Group Werk Steyr in Österreich – einem Standort, der bereits seit über 40 Jahren Antriebe herstellt. Mit dem ersten E-Motor im Portfolio baut das Werk seine Rolle als Musterbeispiel für Technologieoffenheit aus. Alle zentralen Komponenten des hochintegrierten E-Antriebs – vom Rotor und Stator über den Inverter bis zum Getriebe – werden vor Ort gefertigt. Dafür wurden neue Produktionslinien und hochmoderne Sauberraum-Umgebungen geschaffen. Das Gehäuse des E-Motors erhält das österreichische Motorenwerk aus der Aluminiumgießerei des BMW Group Werks Landshut.

Der Wandel liegt in den Genen: Die Historie und Transformation des Werks München

- Mehr als 100 Jahre Geschichte halten das Werk jung
- Erstes bestehendes Werk, das vollständig auf die Produktion von Elektrofahrzeugen umstellt
- Zum zweiten Mal stellt eine Neue Klasse die Weichen für die Zukunft

In seiner mehr als 100-jährigen Geschichte hat das Werk München sich immer wieder erfolgreich neu erfunden und der Zeit angepasst. Gestartet als Motorenschmiede über die erste Produktion von Motorrädern und Automobilen, entwickelte sich das BMW Stammwerk zur Geburtsstätte der BMW 3er Reihe und bereitete zudem den Weg des Unternehmens in die Elektromobilität. Jetzt wird der Standort das erste bereits bestehende Werk aus dem weltweiten Produktionsnetzwerk der BMW Group sein, das den vollständigen Wechsel zur Fertigung von ausschließlich vollelektrischen Fahrzeugen vollzieht – und dies im laufenden Produktionsbetrieb. Dabei steht das Werk München wie kein anderer Standort des Unternehmens für den Leitspruch: „Wir können Wandel“. Und bereits zum zweiten Mal spielt dabei eine Neue Klasse eine Hauptrolle.

Anfänge als Motorenbauer und mit ersten Motorrädern

Die Geschichte des Werks München beginnt 1922, als das Unternehmen im Münchner Norden und damals weit außerhalb der Stadtgrenze das Gelände der ehemaligen Gustav-Otto-Flugwerke bezieht und dort Kleinmotoren für verschiedene Motorradhersteller sowie Stationär- und Einbaumotoren produziert. Schon ein Jahr später folgt das erste eigene Motorrad: die BMW R 32. Sie legt auch den Grundstein für eine erste Werkserweiterung. Unter anderem entstehen eine Härterei und die Leichtmetallgießerei, die schnell für ihre hohe Qualität bekannt wird. Auch erfolgreiche Flugzeugmotoren entstehen in den 1930er-Jahren in München, unter anderem für die legendäre JU 52.

Neuaufstellung in der Nachkriegszeit

Nach Kriegsschäden und Demontagen wird 1945 die Fertigung wiederaufgenommen – zunächst mit Aluminiumkochtöpfen und anderen Haushaltsartikeln. 1948 läuft mit der BMW R 24 die Motorrad-Serienproduktion wieder an. 1952 folgt das erste in München produzierte BMW Automobil, der BMW 501, 1954 der erste V8-Motor der Nachkriegszeit im BMW 502. Die BMW Isetta, die ab 1955 über 160.000 Mal gebaut wird, wird zu einem Symbol der Wirtschaftswunderzeit und sichert angesichts der aufkommenden Motorradkrise Arbeitsplätze in München.

Die (erste) Neue Klasse

Zu Beginn der 1960er-Jahre vollzieht das Werk München seine bis dahin größte Transformation. Auf einige Abbrucharbeiten folgt der Neubau der heute legendären Halle 140 – geplant nach den seinerzeit neuesten Erkenntnissen der Fertigungstechnik. Hier befindet sich fortan die Endmontage der Neuen Klasse – einer ganz neuen Fahrzeuggeneration, deren Produktion 1962 mit dem BMW 1500 beginnt und schon 1965 die Marke von 100.000 Fahrzeugen erreicht. Die 1966 eingeführte Modellreihe BMW 02 wird zu einem Kassenschlager und etabliert BMW mit Sportlichkeit und Dynamik fest im Automobilmarkt. Um Platz und Kapazitäten für die bald erfolgreichste BMW Baureihe zu schaffen, wird die traditionsreiche Motorradfertigung 1969 aus dem Werk München vollständig nach Berlin-Spandau verlegt.

Start der BMW 3er Reihe und Beginn der Automatisierung

Das konstante Wachstum setzt sich in den 1970er-Jahren mit der Einführung der ersten BMW 3er Reihe fort. Die geplanten hohen Stückzahlen erfordern hohe Investitionen in den Maschinenpark. Damit nimmt die Automatisierung der Produktion im Werk München ihren Anfang, es folgt eine weitere Optimierung der Werksstruktur mit einer Reihe von Um- und Neubauten. 1979 wird das Pilotwerk aufgebaut, in dem jede geplante Serienfertigung zuerst erprobt wird. Die aus dem Pilotwerk gewonnenen Erkenntnisse helfen beim Aufbau der Produktionsprozesse in anderen Werken. In den frühen 1980er-Jahren kommen die ersten Industrieroboter zum Einsatz, die das Bild der Fertigungsstraße bis heute prägen und die Prozesse erheblich verbessern. Mitarbeitende können höherqualifizierte Aufgaben übernehmen die Anzahl der produzierten Fahrzeuge wird bedeutend gesteigert. Hand in Hand hiermit wird 1985 die Just-in-time-Fertigung (JIT) eingeführt.

Einstieg in die Elektromobilität

Im Werk München beginnt auch das Zeitalter der Elektromobilität für die BMW Group, die während den Olympischen Spielen 1972 mit zwei vollelektrischen Begleitfahrzeugen bereits erste Erfahrungen in der E-Mobilität gesammelt hat. 2007 startet das Project i, aus dem der erste BMW i3 und der BMW i8 hervorgehen. Die Serienfertigungsprozesse für diese Modelle werden im Werk München erprobt. Außerdem entsteht im Werk München 2008 in einer Kleinserie der MINI E, der dort seinen Antriebsstrang und den Hochvoltspeicher erhält. 2015 läuft der erste BMW 3er Plug-in-Hybrid vom Band, 2021 folgt der vollelektrische BMW i4. Seither fertigt das Werk München Verbrenner, Plug-in-Hybride und vollelektrische Fahrzeuge auf einer Produktionslinie.

Neue Klasse, die Zweite, trifft die BMW 3er Reihe

Aktuell ist es wieder eine Neue Klasse, die das Gesicht und die Arbeit des Werks München nachhaltig verändert. Parallel zur laufenden Produktion von

täglich rund 1.000 Fahrzeugen haben mehrere Großbaustellen den Weg frei gemacht für den Anlauf der Neuen Klasse ab 2026. Die Investition von 650 Millionen Euro beinhaltet insgesamt vier Gebäude, darunter eine neue Fahrzeugmontage inklusive Logistikflächen und einen neuen Karosseriebau. Um den nötigen Platz auf der begrenzten Fläche des Werks mitten in München zu schaffen, wurde die traditionsreiche Motorenfertigung in der Halle 140 nach rund 70 Jahren im Stammwerk an die Standorte Hams-Hall in Großbritannien und Steyr in Österreich verlagert. Außerdem wurde die Fläche der 2018 stillgelegten alten Lackiererei genutzt, die 2017 einen modernen Nachfolger erhalten hat.

Das Werk München wird mit den Umstrukturierungen zum ersten bestehenden Standort der BMW Group, der ab Ende 2027 ausschließlich vollelektrische Fahrzeuge produzieren wird. Nachdem im komplett neuen Werk Debrecen der BMW iX3 als erster Vertreter der Neuen Klasse angelaufen ist, folgt in München ab August 2026 der neue BMW i3. Damit laufen im Stammwerk zwei wichtige Fäden zusammen: die Elektromobilität und die traditionsreiche BMW 3er Reihe.

Die lackierte Karosse: Perfektes Zusammenspiel von Presswerk, Karosseriebau und Lackiererei

- Werkzeuge inhouse hergestellt, Wechsel in nur drei Minuten möglich
- Blechverschnitt wird gesammelt, sortiert und für die Herstellung von neuem Stahl oder Alu verwendet
- Im neuen, besonders energieeffizienten Gebäude des Karosseriebaus kommen rund 800 neu installierte hochpräzise Industrieroboter zum Einsatz
- Anzahl der Fügeverfahren im Karosseriebau für die Neuen Klasse auf fünf reduziert.
- Abluftreinigung in der Lackiererei im innovativen eRTO-Verfahren
- Präzision und Qualität dank automatisierter Oberflächeninspektion (AOI) und -bearbeitung (AOB) in der Lackiererei

Das Presswerk: Präzision mit Kraft und Dynamik

Der Lebenszyklus eines Automobils beginnt im Presswerk – dies gilt natürlich auch für das BMW Group Stammwerk in München. Im Presswerk entstehen aus Stahl- und Alublechen in bis zu fünf Schritten die ersten Karosseriebauteile.

Bewährte Strategie, hohe Produktivität

Ein optimaler Wertstrom und effiziente Anlagen im Presswerk ermöglichen eine hohe Produktivität. Dabei folgt die BMW Group der bewährten Strategie, im weltweiten Netzwerk gleiche Pressen zu verwenden. So sind in München die gleichen Pressen im Einsatz wie im Werk Lydia (China), Werk Leipzig sowie im Werk Regensburg. Bei Bedarf kann das Werk Regensburg, im Verbund mit dem Werk Dingolfing, das Werk München durch Verlagerung der Werkzeuge beliefern oder aus München beliefert werden. Das Werk München fungiert zudem als Einarbeitungspartner für das gesamte Netzwerk, inklusive des Einarbeitens der Werkzeugbauer. Diese Standardisierung der Presswerke im gesamten Produktionsnetzwerk führt zu Effizienzen auf vielerlei Ebenen: Installation und Integration der Anlagen sind einheitlich, Werkzeuge für die Pressen können im Netzwerk ausgetauscht werden, Mitarbeitende können an verschiedenen Standorten arbeiten und sich gegenseitig unterstützen. Nicht zuletzt profitiert auch der Einkauf.

Da der Platz im Vergleich zu den Presswerken an anderen Standorten begrenzt ist, werden in München die Stahl- und Aluminiumbleche nicht in großen Blechrollen, den so genannten Coils, angeliefert, sondern direkt als Platinen.

Die Platinen werden der Pressenstraße zugeführt und von einem automatisierten Transportsystem mit Greifern von einer Pressenstufe zur nächsten bewegt, um weitere Form- und Schneidvorgänge durchzuführen. Die weitestgehend automatisierte Anlage kann bis zu 18 Hübe pro Minute ausführen, so dass je nach Größe täglich bis zu 30.000 Teile gefertigt werden können. Auf ein ganzes Jahr gesehen summiert sich das auf rund fünf Millionen Bauteile.

Neueste Servotechnik und inhouse gefertigte Werkzeuge

Die Pressenlinie ist mit neuester Servotechnik ausgestattet. Dies ermöglicht der BMW Group, hohe Stückzahlen sehr effizient zu fertigen. Ein Brückenkran bringt das passende Presswerkzeug zu jeder Station. Für jeden Schritt des Pressvorgangs wird ein eigenes Presswerkzeug verwendet, das bis zu 45 Tonnen wiegen kann. Die spezifischen Werkzeuge für die Fertigung der einzelnen Blechteile stellt die BMW Group für ihre Standorte zum Teil selbst her, sie lassen sich an den einzelnen Pressen jeweils in nur drei Minuten wechseln. Insgesamt ist das Presswerk nach der Modernisierung so ausgelegt, dass es bis zu 30 Prozent mehr Außenhautteile produzieren kann. Die Modernisierung des Presswerks fand während der kurzen Produktionsunterbrechungen des Werkes statt. Zudem wurden die Betriebsmittelkosten um zehn Prozent reduziert. Das Presswerk arbeitet im Drei-Schicht-Betrieb jeweils von Montag bis Samstag, lediglich der Sonntag dient der präventiven Instandhaltung.

Am Ende der Linie durchlaufen die Bauteile eine Qualitätskontrolle, bei der erstmals auch fest installierte, hochauflösende Kameras zum Einsatz kommen. Das System erkennt beim Vergleich mit hinterlegten Referenzbildern automatisch mögliche Risse im Material und zeigt diese auf einem Bildschirm an. Im Anschluss werden die fertigen Bauteile über ein unterirdisches Transportsystem in den Karosseriebau gebracht.

Geschlossener Materialkreislauf für Verschnitt aus Stahl und Aluminium

Wie auch in anderen Werken der BMW Group gibt es im Werk München einen Materialkreislauf für Stahl- und Alu-Blechabfälle aus dem Presswerk. Dafür befinden sich unter den Pressen Bereiche, in denen Metallreste gesammelt und sortiert werden. Im Serienbetrieb und bei Vollausslastung des Werks entstehen jeden Tag in Summe über 90 Tonnen Blechverschnitt. Eine über 200 Meter lange Fördertechnik transportiert die Metallreste zum Verladen. Dabei werden die Stahlreste zu Würfeln gepresst und paketierrt, um sie einfacher und platzsparender transportieren zu können. Der Transport aus dem Werk München heraus erfolgt per Bahn. Das sortenrein gesammelte Material wird anschließend eingeschmolzen und für die Herstellung von neuen Stahl- oder Alu-Coils verwendet.

Der Karosseriebau: Vom Blechteil zur Rohkarosse

Nach der Produktion der benötigten Blechteile im Presswerk entsteht in perfektem Zusammenspiel im Karosseriebau die Rohkarosse. Für den BMW i3 und die Modelle der Neuen Klasse hat das Werk München einen neuen, hochmodernen Karosseriebau gebaut.

Hohe Flexibilität: mehrere Modelle gleichzeitig

Der neue Karosseriebau im Werk München ist hoch flexibel und darauf ausgelegt, mehrere Karosserievarianten auf einer Linie fertigen zu können. Mit einem unterirdischen Transportsystem gelangen die fertigen Pressteile aus dem Presswerk in den neuen Karosseriebau. Digital, hochpräzise, effizient und flexibel entsteht anschließend durch passgenaue Verbindungen die Struktur des Fahrzeugs. Die Choreografie der rund 800 neuen Industrieroboter wurde im Vorhinein in einem virtuellen Zwilling des neuen Gebäudes simuliert und perfekt auf die Bedürfnisse abgestimmt. Dank der umfassenden Digitalisierung konnte die Zeit für den Aufbau der Anlagen deutlich verkürzt werden. Jeder einzelne Roboter konnte so an seinem optimalen Standort verortet werden.

Hochpräzise Verbindungen, intelligent vernetzte Anlagen

Pro Karosserie des neuen BMW i3 setzen die servoelektrischen, energieeffizienten Schweißzangen im Werk München rund 3.800 hochpräzise Schweißpunkte. Durch Laserschweißverfahren in den Türen konnte dort der Einsatz von Klebstoffen reduziert werden. Somit bleiben diese Karosserieteile ein Monomaterial, das daher besser recycelbar ist.

Weniger Fügeverfahren und vorteilhafte Konstruktionsmerkmale

Die frühzeitige enge Zusammenarbeit der Teams aus Entwicklung und Produktion im Neue Klasse Projekt sorgte für effiziente Abläufe und einen bestmöglichen Kundennutzen. So konnte die Anzahl von Fügeverfahren im Vergleich zu ähnlichen Modellen deutlich auf nur noch fünf deutlich reduziert und damit die Komplexität vereinfacht werden. Bereits in der Entwicklung mitgedachte Konstruktionsmerkmale finden sich auch in Details der Neuen Klasse wieder, wie beispielsweise die nicht sichtbare Türdichtung. Das Fenster ist optisch direkt mit der Tür verbunden und sorgt so für einen einzigartigen Look.

Durch das erstmals bei der Neuen Klasse umgesetzte Prinzip Pack-to-open-Body wurde mehr Bauraum für die Hochvoltbatterie geschaffen. So konnte der für die Batterie verfügbare Platz in der Karosseriestruktur optimiert werden und kommt damit – in Form einer leistungsstärkeren Batterie – ebenfalls den Kunden direkt zugute. Die integrierten verstärkten Schweller erhöhen zudem die passive Sicherheit.

Außerdem ermöglicht das Karosseriekonzept der Neuen Klasse eine hohe Übernahmequote für weitere Modelle und Derivate.

Hohe Automatisierungsquote im Karosseriebau

Der Karosseriebau ist bereits heute ein hochautomatisierter Bereich und wird stetig auf sehr hohem Niveau weiterentwickelt. Die Automatisierungsquote liegt im neuen Karosseriebau im Werk München bei rund 98 Prozent. Ein Beispiel ist die zu 100 Prozent automatisierte Bauteilzuführung bei der standardisierten Fertigung der Bodengruppe, die komplett von Robotern erledigt wird. Diese nutzen unter anderem einen eigens entwickelten und in 3D-Druck-Formen hergestellten Aluguss-Greifer, um sehr große Bauteile zu bewegen. Mit nur 111 Kilogramm ist er 50 Kilogramm leichter als ein konventioneller Greifer und kann daher auch von kleineren Robotern bewegt werden.

Eine weitere Innovation ist die messtechnisch basierte, vollautomatische Bolzenpositionierung. Damit wird der passgenaue und präzise Einbau von Anbauteilen und Steuergeräten in der neuen Montage sichergestellt.

Angenehmeres Arbeiten, losgelöst vom Takt

Mitarbeitende, die die Anlagen befüllen, sind nicht mehr an den Takt gebunden. Das führt zu einer angenehmeren Arbeit und ermöglicht es ihnen zudem, überwachende Tätigkeiten zu übernehmen. Benötigte Klein- und mittelgroße Karosseriestruktureile werden den Robotern magaziniert zur Verfügung gestellt. Kompakte Smart Transport Robots (STR) liefern diese dann in Universalbehälter autonom an den entsprechenden Verbauort. Dort werden über einen um 180 Grad drehbaren Mechanismus volle Behälter gegen leere ausgetauscht. Gleichzeitig wird automatisiert die Abholung des leeren und die Anlieferung eines neuen vollen Behälters ausgelöst. Eine Nummer größer sind die in der Anlage verbauten Rack-Changer. Sie wechseln in einem ähnlichen Prinzip die Sonderbehälter für die Großbauteile aus, die von fahrerlosen Transportsystemen (FTF) transportiert werden.

Automatisierte Oberflächeninspektion (AOI) im Karosseriebau

Das Werk München setzt die automatisierte Oberflächeninspektion (AOI) auch im Karosseriebau ein. Das System identifiziert abweichende Merkmale mittels sogenannter Deflektometrie. Während große Monitore schwarz-weiße Streifenmuster auf die Fahrzeugoberfläche projizieren, scannen Kameras dieselbe ab und erkennen durch Verschiebungen im Streifenmuster auch kleinste Veränderungen auf der Oberfläche. Wie ein perfekt geschultes Auge registriert die Kamera etwaige vom Ideal abweichenden Stellen und übermittelt sie direkt zum angeschlossenen Computersystem.

Neues effizientes Gebäude übertrifft KfW 40 EE Anforderungen

Der für die Modelle der Neuen Klasse errichtete neue Karosseriebau beherbergt drei Stockwerke unter einem Dach. Damit ließ sich auf einer Grundfläche von rund 17.000 Quadratmetern eine Produktionsfläche von insgesamt rund 51.000 Quadratmetern realisieren. Das Gebäude wurde nach dem KfW40EE Standard realisiert, der für einen geringen Energiebedarf und den Einsatz erneuerbarer Energien steht. Um diese Energieeffizienz erreichen zu können, wurde bei der Gebäudehülle ein besonderes Augenmerk auf die Wärmedämmung gelegt. Dies umfasst u.a. Fassade, Fenster, Schächte, Kanäle, Leitungen sowie die Dichtheit des Gebäudes. Um gerade im Sommer den Wärmeeintrag zu reduzieren, sind die Dach- und Außenfassaden mit einer hellen reflektierenden Oberfläche gestaltet. Der rechnerische Energiebedarf des Gebäudes liegt bei nur 14,23 kWh pro Quadratmeter und Jahr und damit auf einem niedrigen Niveau. Über sechs Brunnen wird die natürliche Wärme des Grundwassers genutzt, um den neuen Karosseriebau effizient zu heizen. In warmen Monaten sorgt das Grundwasser zusätzlich für Kühlung.

Strom und Wärme optimal genutzt

Die Photovoltaikanlage auf dem neuen Gebäude des Karosseriebaus ist über 1.800 Quadratmeter groß und auf eine jährliche Erzeugung von rund 325 MWh ausgelegt. Ein BMW iX3 (BMW iX3 50 xDrive: Energieverbrauch kombiniert: 17,9 – 15,1 kWh/100 km (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km (WLTP); Elektrische Reichweite: 678 – 805 km (WLTP); CO₂-Klasse(n): A) könnte mit dieser Energie über 170.000 Kilometer zurücklegen und mehr als viermal die Erde umrunden.

Die Roboter und Schweißzangen im neuen Karosseriebau werden flüssigkeitsgekühlt. Die Wärme erhitzt dabei das Kühlwasser auf etwa 35 Grad. Diese Wärme wird in der Lüftungsanlage zur Beheizung der Zuluft eingesetzt.

Die Lackiererei: Perfekter Schutz und hochwertige Farben

Zahlreiche Neuerungen betreffen auch die Lackiererei im Werk München, die erst 2017 neu eröffnet wurde. Auf einer Produktionsfläche von rund 13.500 Quadratmetern werden täglich bis zu 1.000 Karosserien lackiert. Innovative sechsachsige Roboter erlauben höchste Freiheitsgrade in der Lackiertechnik und somit flexibles Reagieren auf Sonderwünsche der Kunden wie Individualfarben und Mattlacke.

AOB ergänzt AOI in der Lackiererei

Wie im Karosseriebau findet auch in der Lackiererei eine automatisierte Oberflächeninspektion (AOI) statt, die mithilfe von künstlicher Intelligenz Unregelmäßigkeiten erkennt und kleinste Abweichungen digital erfasst. Eine automatisierte Oberflächenbearbeitung (AOB) behebt anschließend die Abweichungen.

Innovative Abluftreinigung in der Lackiererei mit dem eRTO-Verfahren

Um die benötigten hohen Temperaturen unter anderem für Trocknerprozesse und Abluftreinigung zu erreichen, werden Lackierereien üblicherweise mit Erdgas betrieben. Die Lackiererei im Werk München setzt bei der Abluftreinigung ab Mitte des Jahres das innovative eRTO-Verfahren ein. eRTO steht für „elektrisch regenerative thermische Oxidation“, ein Prozess, der die Abluft aus den Lackierstraßen bei Temperaturen von 800 bis 900 Grad Celsius reinigt und dazu – anders als bisher – ausschließlich Strom benötigt. In diesem Reinigungsprozess strömt die Abluft durch ein Keramikbett, in dem die Restbestände der Lösungsmittel verbrennen. Dazu muss die Luft in kurzer Zeit stark erhitzt werden. Durch ihren hohen thermischen Rückgewinnungsgrad, bei dem die Hitze im System erhalten bleibt, bietet die eRTO-Anlage eine hohe Energieeffizienz.

Konsequente Nutzung von Abluftenergie

Um beim Heizen und Kühlen der allgemeinen Hallenluft Energie zu sparen, nutzt die Lackiererei in verschiedenen Gebäuden einen Rotationswärmetauscher. Ganzjährig wird die Zu- und die Abluft über diesen Wärmetauscher geführt. Je nach Jahreszeit wird die frische Zuluft durch die Abluft entweder gewärmt oder gekühlt. 72 Prozent der Wärme kann so zurückgewonnen werden.

Prozesstemperatur aus den Trocknungsanlagen wird ebenfalls zurückgewonnen. Hierfür wird ein Heißwasser-Wärmetauscher eingesetzt, um die Abwärme nicht ungenutzt und unnötig an die Umwelt abzugeben. Die so gewonnene Wärmeenergie wird in den Wärmeverbund der Lackiererei eingekoppelt und so wieder prozessualen Wärmeverbrauchern zur Verfügung gestellt.

Verantwortungsvoller Umgang mit Wasser

Für den Lackierprozess ist Wasser unverzichtbar. Durch den Einsatz wassersparender Verfahren und innovativer Technologien konnte bereits in den vergangenen Jahren der Wasserbedarf je produziertem Fahrzeug reduziert werden. Eine Besonderheit des Werks München ist, dass für die Prozesswassererzeugung kein Frischwasser, sondern standorteigenes Grundwasser verwendet wird.

Globales Netzwerk und bayerische Wertschöpfung: Die Montage der Hochvoltbatterie

- Pilot- und Serienwerke: Know-how aus Bayern – weltweit im Einsatz
- Die Qualität ist entscheidend: Konsequenter Null-Fehler-Ansatz
- „Local for Local“: Hochvoltbatterien aus dem Werk Irlbach-Straßkirchen
- Werk Irlbach-Straßkirchen: Impuls für die Wirtschaft und Aufbau in Rekordzeit

Für die Fertigung der Hochvoltbatterien der sechsten Generation des BMW eDrive (kurz: Gen6) hat die BMW Group fünf neue Montage-Standorte auf drei Kontinenten aufgebaut: Irlbach-Straßkirchen (Niederbayern), Debrecen (Ungarn), Shenyang (China), San Luis Potosí (Mexiko) und Woodruff (USA). Das Werk in Debrecen hat im Oktober 2025 als erstes die Serienproduktion von Hochvoltbatterien aufgenommen. Innerhalb von weniger als zwei Jahren folgen die weiteren Standorte. Nach dem Grundsatz „Local for Local“ hat die BMW Group ihre neuen Montagewerke für Hochvoltbatterien in der Nähe der jeweiligen Fahrzeugproduktion angesiedelt. Dieser Ansatz erhöht die Resilienz des globalen Produktionsnetzwerks, stärkt die bestehenden Standorte und sichert Arbeitsplätze. Darüber hinaus profitiert die Logistik von kurzen Transportwegen. Das Werk Irlbach-Straßkirchen nimmt hierbei eine Sonderrolle ein: Als Produktions-Hub in Deutschland wird es mehrere Fahrzeugwerke mit Hochvoltbatterien versorgen. So wird das Werk München für die Produktion des BMW i3 ebenfalls als erstes aus Niederbayern beliefert.

Konsequenter Null-Fehler-Ansatz – erprobt in bayerischen Pilotwerken

Um die Serienwerke auf die Produktion von Hochvoltbatterien vorzubereiten, wurden in den Pilotwerken Parsdorf, Hallbergmoos und im Münchner Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ) die Produktionsprozesse entwickelt und getestet. Der Verbund aus Pilotwerken und dem Montagewerk Irlbach-Straßkirchen stärkt die Innovationskraft in Deutschland. Die Erkenntnisse aus den Pilotwerken fließen weltweit in die neuen Serienwerke ein und stellen so den reibungslosen Anlauf der Hochvoltbatterieproduktion sicher. Eine wichtige Rolle spielen hierbei auch künstliche Intelligenz, Data Analytics sowie der kontinuierliche Austausch im Produktionsnetzwerk. Digitale Zwillinge der Fertigung dienen der Planung und Optimierung der Produktionsprozesse sowie der Schulung von Mitarbeitenden. Den konsequenten Null-Fehler-Ansatz ermöglichen lückenlose Inline-Qualitätsprüfungen und eine 100-prozentige End-of-Line-Kontrolle. So setzen die Pilot- und Serienwerke neue Industriestandards in der Batteriefertigung.

So baut die BMW Group ihre Hochvoltbatterien für die Gen6

Für die inhouse entwickelte Hochvoltbatterie der Gen6 hat die BMW Group hochintelligente Produktionsprozesse mit neuesten Technologien geschaffen. Dabei verfolgt sie einen konsequenten Null-Fehler-Ansatz. Die Qualität ist entscheidend: In den Karosserien der Neuen Klasse übernimmt die Hochvoltbatterie die Rolle eines Strukturbauteils („Pack-to-open-Body“). Die zylindrischen Zellen werden direkt in die Hochvoltbatterie integriert („Cell-to-Pack“). Die Batteriezellen bezieht die BMW Group von führenden Zellherstellern, die diese nach den Vorgaben des Unternehmens produzieren. Dabei gelten höchste technische Anforderungen. Beim Wareneingang werden zusätzliche Messungen, wie etwa der Spannung, durchgeführt.

Es folgt die Zellclusterbildung, bei der die Batteriezellen mit Kühlern verbunden werden. Dieser Schritt sorgt für eine optimale Isolation und Kühlung der Zellen. Zellcluster und Zellkontaktiersystem werden per Laser gereinigt und punktgenau verschweißt. Eine lückenlose Inline-Prüfung überwacht jede Schweißnaht in Echtzeit. Ein innovativer Foaming-Prozess sorgt dafür, dass alle Elemente zu einer mechanischen Einheit werden und geschützt sind. Der Schaum garantiert so die Sicherheit, Stabilität und Langlebigkeit der Hochvoltbatterie. Anschließend wird das Gehäuse geschlossen, abgedichtet und vernietet. Im letzten Montageschritt wird der Energy Master – die zentrale Steuereinheit – auf der Hochvoltbatterie verbaut. Für die Abdichtung der Hochvoltbatterie kommt ein dauerelastischer Dichtkleber zum Einsatz. Zum Abschluss durchlaufen alle Hochvoltbatterien eine 100-prozentige End-of-Line-Prüfung zur Sicherstellung von Qualität, Sicherheit und Funktion.

Hochvoltbatterie-Montage im Werk Irlbach-Straßkirchen

Das BMW Group Werk Irlbach-Straßkirchen produziert die Hochvoltbatterien für den BMW i3. Das neu gebaute Werk liegt rund 30 Kilometer entfernt von Dingolfing in Niederbayern. Es ist eines der fünf neuen BMW Group Montagewerke für Hochvoltbatterien der sechsten Generation, die weltweit entstehen, und wird die deutschen Fahrzeugwerke beliefern. Der Standort folgt dem Prinzip „Local for Local“: Die Hochvoltbatterien werden dort gefertigt, wo sie gebraucht werden – in unmittelbarer Nähe zu den Fahrzeugwerken. Damit stärkt die BMW Group die regionale Wirtschaft, hält Transportwege kurz und erhöht die Versorgungssicherheit.

Lokale Kompetenz bei Bau und Produktion

Der Ansatz „Local for Local“ wurde bereits in der Bauphase umgesetzt: Alle direkt beauftragten Baufirmen kamen aus Deutschland. Jedes dritte Unternehmen stammte aus einem Umkreis von 100 Kilometern. Das gleiche Prinzip galt für die Beschaffung und Installation der Produktionsanlagen: Mehr als drei Viertel der Anlagenbauer sind deutsche Firmen, ein Drittel davon aus Bayern.

Das neue Werk zeigt, wie eine industrielle Ansiedlung in Deutschland im Rekordtempo funktionieren kann. Die BMW Group erhielt im April 2024 das Baurecht in einem der schnellsten Genehmigungsverfahren Deutschlands. Nur etwa ein Jahr später, im Juni 2025, begann die Installation der Produktionsanlagen. Ende 2025 wurden die ersten Hochvoltbatterien zu Testzwecken produziert. Die Serienproduktion startet ab Oktober 2026. Dank der engen Zusammenarbeit mit Behörden, Lieferanten aus dem näheren Umkreis und dem Einsatz digitaler Planungstools konnte das Bauprojekt in nur zweieinhalb Jahren umgesetzt werden.

High-Tech Arbeitsplätze in der Region

Mit dem neuen Werk entstehen bis zu 1.600 Arbeitsplätze, welche die Region nachhaltig stärken. Die Mitarbeitenden stammen zum größten Teil aus bestehenden BMW Group Standorten und wurden in internen Auswahlverfahren rekrutiert. Mit zahlreichen Programmen zur Um- und Weiterqualifizierung wurden sie auf die neuen Aufgabenfelder vorbereitet. Viele künftige Mitarbeitende haben bereits Erfahrung in der Batterieherstellung. Damit schon zum Produktionsstart des neuen Werks auf im Haus ausgebildete Fachkräfte zurückgegriffen werden kann, sind seit 2024 zusätzlich über 70 neue Ausbildungsplätze in den nahe gelegenen Werken Dingolfing und Regensburg entstanden. Die wohnortnahen Arbeits- und Ausbildungsplätze stärken die Wirtschaftskraft der Region. Damit investiert BMW nicht nur in Produktionskapazitäten, sondern auch in die Zukunft der Menschen vor Ort.

Der E-Antrieb aus dem BMW Group Werk Steyr

- Vollelektrischer Antrieb aus dem BMW Group Werk Steyr für den BMW i3
- Fertigung aller Kernkomponenten des hochintegrierten Gen6-Antriebs vor Ort
- Werk Steyr als Musterbeispiel für Technologieoffenheit

Der elektrische Antrieb für den in München produzierten BMW i3 wird im BMW Group Werk Steyr gefertigt. Am traditionsreichen österreichischen Standort ist der E-Motor für die sechste Generation des BMW eDrive der erste vollelektrische Antrieb im Produktionsprogramm.

Technologieoffenheit: Werk Steyr als Zentrum der Antriebskompetenz

Für den Einstieg in die Elektromobilität wurden seit 2022 im Werk Steyr neue Hallen errichtet und bestehende umgebaut. Durch die Kapazitätserweiterung bleibt das Werk ein zentraler Antriebsstandort der BMW Group. Seit über 40 Jahren entwickelt und fertigt das Werk Verbrennungsmotoren für die Marken BMW und MINI. Die langjährige Erfahrung und hohe Kompetenz im Bereich Antrieb machen das Motorenwerk zum idealen Standort für die Produktion der Gen6-Elektromotoren.

In Steyr werden alle Kernkomponenten des innovativen, hochintegrierten E-Antriebs produziert: Rotor und Stator, der Inverter und das Gehäuse. Außerdem wird das Getriebe montiert. Mit der Inverter-Produktion in einer hausinternen Sauberraum-Umgebung steigt das Werk Steyr in die Elektrotechnik ein. Die E-Motorenproduktion findet auf zwei Linien statt. Eine ist seit Sommer 2025 in Betrieb. Die zweite Linie startet die Serienproduktion im Frühjahr 2026 und bietet mehr Möglichkeiten für Variantenvielfalt – so wird hier künftig auch ein Hochleistungs-E-Motor für die ersten vollelektrischen Modelle der BMW M GmbH hergestellt. Zusätzlich beginnt im BMW Group Werk Steyr 2028 die Serienproduktion des Brennstoffzellen-Systems.

Parallel dazu fertigt der Standort weiterhin Diesel- und Benzinmotoren. Das Werk Steyr gilt somit als Musterbeispiel der Technologieoffenheit bei der BMW Group. Ende 2025 waren in der E-Motorenproduktion in Steyr bereits über 450 Beschäftigte im Einsatz. Abhängig davon, wie sich die globale Nachfrage entwickelt, könnte bis 2030 die Hälfte der gesamten Belegschaft am Standort Steyr in der E-Mobilität tätig sein.

Wärmemanagement: Komplexes Zusammenspiel, entscheidend für die Leistung

Im Gegensatz zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor produziert der Elektromotor wenig Abwärme. Je nach Betriebssituation müssen die Batterie und die Fahrgastzelle nicht nur gekühlt, sondern auch geheizt werden. Ein präzises

Wärmemanagement ist deshalb ausschlaggebend für viele Leistungsparameter wie Reichweite, Realverbrauch, Beschleunigung und Ladezeit. Dabei geht es darum, die Temperatur von Elektromotor, Leistungselektronik und Hochvoltbatterie konstant im grünen Bereich zu halten und gleichzeitig den Fahrgastkomfort zu gewährleisten. Auch beim Schnellladen ist effizientes Wärmemanagement wichtig. Hier muss die Temperatur der Batterie in einem definierten Fenster gehalten werden, damit die verfügbare Ladeleistung optimal genutzt werden kann. Am Standort Steyr wird das Wärmemanagement für alle Elektrofahrzeuge der BMW Group entwickelt. Auch für die Inverter-Entwicklung zeichnet das Steyrer Entwicklungszentrum verantwortlich.

Ein Standort im Wandel – mit stabiler Basis

Das BMW Group Werk Steyr ist mit seinen 4.700 Beschäftigten das größte Motorenwerk der BMW Group: Jeder zweite BMW und MINI weltweit ist mit einem Herz aus Steyr unterwegs. Seit seiner Gründung 1979 steht das Werk für Antriebskompetenz auf höchstem Niveau.

Die neue Logistik: Perfekt angepasst an besondere Lage

- Signifikant höherer Automatisierungsgrad für die Neue Klasse
- Termingerechte Versorgungslogistik im urbanen Umfeld aus vier Versorgungszentren und dem neuen Batteriewerk in Irlbach-Straßkirchen
- Modernste Logistik mit Fokus auf Digitalisierung und intelligente Prozesse
- Mehrgeschossige Fertigungsversorgung und erstmalig wasserstoffbetriebene Intralogistik

Die Logistik spielt eine zentrale Rolle bei der Ver- und Entsorgung aller Technologien in einem Automobilwerk. Mit seiner Lage inmitten eines urbanen Umfelds stellt das Werk München besonders hohe Anforderungen an die Supply Chain, innerhalb der viele Bauteile bereits in der exakten Reihenfolge der Produktionssequenz zur Verfügung gestellt werden müssen. Aufgrund der begrenzten Flächenverhältnisse umfasst der Wertstrom vier Versorgungszentren außerhalb der Stadtgrenzen, in denen die Sicherheitsbestände für Lagerteile teilweise zwischengelagert werden, um dann von dort termingerecht an die Fertigung geliefert zu werden. Obwohl das Anliefervolumen für die Fahrzeuge der Neuen Klasse durch die Anlieferung u.a. der Hochvoltbatterien aus Irlbach-Straßkirchen insgesamt wächst, steigt gleichzeitig die Effizienz. Dies stellen unter anderem der umfassende Ausbau der Digitalisierung und die Steigerung der Anlieferungsquote direkt ans Band sicher. Dies ermöglichte zudem, eines der externen Versorgungszentren einzusparen.

Mehr Direktanlieferungen in die mehrgeschossige Gebäudestruktur

Die Direktanlieferung von Teilen an die jeweiligen Montageplätze – insgesamt werden täglich rund 2,5 Millionen Teile in 18.000 Behältern im Werk bewegt – ist der effizienteste Weg der Versorgung. Durch die Modernisierung der Logistik steigt die Direktanlieferungsquote ans Band von zuvor 40 bis 60 auf jetzt 70 Prozent. Als weitere Besonderheit sind die Produktionsbereiche im Werk München in mehreren Geschossen übereinander angeordnet. Die Materialversorgung erfolgt über Lastenaufzüge und spezielle Vertikalfördertechniken mit kurzzeitigen Puffermöglichkeiten zur Stabilisierung der Bandversorgung.

Bei der Teileanlieferung werden die Lkw im Erdgeschoss entladen. Gabelstapler bringen die Behälter in verschiedene Aufzüge bzw. Logistikförderer. In den Stockwerken startet jeweils ein vollautomatisierter Prozess: Smart Transport Robots (STR) übernehmen die individuelle

Verteilung in der Halle und liefern die Behälter an den entsprechenden Verbauort direkt am Produktionsabschnitt.

Hoher Automatisierungsgrad und mehr Logistikflächen

Bei der Fertigung der Neuen Klasse im Werk München erfolgt ein Quantensprung beim Automatisierungsgrad: Über 17.000 Logistikmissionen – also einzelne Transportfahrten – werden dann täglich vollständig automatisiert ausgeführt, was einem Anteil von rund 60 Prozent entspricht. Die Strukturen in den neuen Fertigungshallen wurden von Beginn an konsequent auf eine automatisierte Versorgung ausgelegt. So beinhalten die Logistikwege entlang der Fertigungsbänder beispielsweise keine Sackgassen mehr – und ermöglichen dadurch eine ausgeklügelte Verkehrsführung mit einem robusten Verkehrsfluss. Gleichzeitig bieten die neuen Fertigungshallen mehr Platz für die Logistik und schaffen so neue Arbeitsplätze, an denen beispielsweise Bauteile für die Fertigung vorab in die richtige Reihenfolge gebracht werden.

Ein neuer Logistikeitstand als Auge der Logistik

Großen Anteil an den Verbesserungen hat die konsequente Verfolgung einer langfristigen Digitalisierungsstrategie. Ein neuer Logistikeitstand, der „Logistics Control Room“, koordiniert alle Prozesse. Er kombiniert intelligent Daten aus Vergangenheit und Gegenwart, kann mit seinem Erfahrungsschatz Bestände und Prozesse optimieren sowie Materialengpässe in der nahen Zukunft antizipieren. Das Tracking von Teilen ist komplett digitalisiert und transparent vom Wareneingang bis zum Eintreffen am Band.

Erstmalige Nutzung von wasserstoffbetriebenen Staplern erhöht Effizienz

Das Werk München setzt erstmalig wasserstoffbetriebene Gabelstapler ein. Die in der neuen Montagehalle eingesetzten 125 Gabelstapler werden mit Wasserstoff betrieben, der auf Basis erneuerbarer Energien hergestellt wird. Einer der Vorteile dieser Technologie liegt in der schnellen Betankung, mit einer Dauer von circa drei Minuten. Im Vergleich zu strombetriebenen Staplern reduziert sich so die Lade- bzw. Betankungszeit signifikant. Gleichzeitig entfällt eine umfangreiche Ladeinfrastruktur und die Fahrzeugverfügbarkeit erhöht sich zugunsten effizienter und flexibler Logistikprozesse. Der Einsatz wasserstoffbetriebener Gabelstapler in der Intralogistik unterstützt zudem die Technologie- und Dekarbonisierungsstrategie der BMW Group. Der Ansatz trägt zur Reduktion von CO₂-Emissionen in Scope 1 und 2 bei und stärkt die technologische Offenheit der BMW Group in der Produktion.

Der Einsatz von emissionsfreien E-Lkw ist am Standort München bereits seit längerem fester Bestandteil der Teilelogistik, sie werden auch beim Abtransport der Fertigfahrzeuge genutzt.

Die Montage: Präzise Handgriffe am laufenden Band

- Montageprozesse komplett digital integriert und abgesichert
- Automatisierte Qualitätskontrolle mit Hilfe von Kamerasystemen und Sensoren im Bandabschnitt
- BMW i3 meldet bereits während der Montage den Status von bis zu 20.000 Merkmalen digital an das Produktionssystem
- Effiziente, ergonomische Montageabläufe durch starke Modularisierung, einen vereinfachten Kabelbaum und höhenverstellbare Arbeitsplätze
- Intelligente Conveyor Maintenance: Anlagen melden Wartungsbedarf und Störungen selbst

Die Montage ist das Herz eines Automobilwerks. Hier entsteht der Taktschlag für alle Technologien des Werks, hier arbeiten die meisten Mitarbeitenden. Sie verbauen die einzelnen Komponenten und Systeme in die lackierte Karosserie – am Ende rollt ein fahrbereites Auto vom Band. Die neue Montage in München ist die kompakteste im gesamten Produktionsnetzwerk der BMW Group. Über drei Ebenen reihen sich dort neue Hightech-Lösungen an Spitzentechnologien, die sich in anderen Werken bewährt haben.

Digitales Live-Tracking, automatisierte Inline-Qualitätskontrolle und intelligente Anlagenwartung

Genauso digital wie die Neue Klasse ist auch die Montage in München. Die Produktionsanlagen und Werkzeuge, die Bauteile sowie auch jedes Fahrzeug in der Montage sind digital an das BMW Produktionssystem angebunden. Durch digitales Live-Tracking lässt sich der Status eines jeden in Bau befindlichen BMW jederzeit lückenlos nachvollziehen. Schon während der Montage meldet der BMW i3 den Status von bis zu 20.000 Merkmalen digital an das Produktionssystem. Kamerasysteme und Sensoren im Bandablauf liefern zusätzliche Daten, die eine KI auswertet. In Echtzeit erfolgt so Rückmeldung an die Mitarbeiter am Band. Mit der Neuen Klasse lassen sich diverse Qualitätschecks digital schon auf der Produktionslinie durchführen. So werden beispielsweise Rollenprüfstände überflüssig und sind damit auch nicht mehr vorhanden. Die Vorgehensweise, dass sich das Fahrzeug selbst prüft, wurde auch bereits mit dem Anlauf der Neuen Klasse im Werk Debrecen umgesetzt – weitere Standorte werden folgen.

Neben den Fahrzeugen überprüft sich aber auch beispielsweise die Förderungstechnik stetig selbst. Auf Wartungsintervalle kann somit verzichtet werden. Die Anlagen melden Wartungsbedarf und Störungen eigenständig an die Instandhalter.

Die innovative Fahrzeugarchitektur der Neuen Klasse eröffnet zudem ganz neue Möglichkeiten: Mehr Effizienz dank Modularisierung, weniger unterschiedliche Verbindungselemente und eine vereinfachte Installation des Kabelbaums. Das Frontend des Fahrzeugs besteht aus mehr als einem Drittel weniger Bauteilen. Und durch eine einheitliche Dachstrategie lassen sich verschiedene Dachvarianten mit ein und derselben Anlage einbauen.

Neue Klasse ermöglicht einfache, schnelle Montageprozesse

Der radikal vereinfachte und im Vergleich zu bisherigen Modellen in mehrere Teile gegliederte Kabelbaum ist leichter und ergonomischer verbaubar. Dieser elementare Bestandteil des digitalen Nervensystems des BMW i3 basiert auf einer sogenannten zonalen Kabelbaum-Architektur, die mit 600 Metern weniger Kabeln auskommt und im Vergleich zur Vorgängergeneration 30 Prozent Gewichtersparnis bringt. Der Kabelbaum ist in vier Zonen unterteilt: Vorderwagen, Rumpf, Heck und Dach. Die Superbrains der Neuen Klasse sind über Highspeed-Datenverbindungen mit kleineren Steuergeräten, den Zonen-Controllern, vernetzt. Diese steuern und bündeln den Datenfluss der Elektronik in und aus den Zonen. Die Kabel im Fahrzeug sind also zonenbezogen und können dadurch kürzer, dünner und leichter sein. Höhenverstellbare Arbeitsplätze, die Schwenkmontage und leicht montierbare Bauteile sorgen zusätzlich für positive Effekte. Dadurch erreicht die Ergonomie ein nochmals höheres Niveau.

Modularisierung reduziert Komplexität

Außerdem setzt die BMW Group auf die Modularisierung von Bauteilen. Aus vielen kleinen Einzelteilen wird also eine Baugruppe. Auch die Varianz an Verbindungselementen ist bei der Neuen Klasse drastisch reduziert. Dadurch nimmt die Anzahl der unterschiedlichen Stecker, Schrauben und Klemmen deutlich ab. Das alles vereinfacht die Montage enorm.

Hightech-Lösungen aus bestehenden Werken

Bei der Planung der neuen Montage hat die BMW Group auf einen komplett virtuellen Aufbau sowie die Grundsätze der BMW iFACTORY gesetzt und zudem vielfach auf bewährte Standards und Hightech-Lösungen aus bestehenden Werken zurückgegriffen. Für viele Abläufe in der Montage standen das Werke Lydia in China und das Werk Debrecen in Ungarn Pate. Das Werk Lydia wurde 2022 eröffnet und als erster BMW Group Standort von Anfang an vollständig in der virtuellen Welt geplant und simuliert. Debrecen startete Anfang dieses Jahres mit der Serienproduktion. Viele Anlagen sind in den drei Werken identisch. Die Technik war somit schnell verfügbar und ist bereits erprobt, was den Anlauf der komplett neuen Montagelinie erleichtert.

Die Sitzfertigung: Ein einzigartiges Werk im Werk

- Nur in München: einzige Sitzfertigung im gesamten Produktionsnetzwerk der BMW Group
- Bis zu acht Derivate auf einer Produktionslinie möglich
- KI-gestützte Qualitätskontrolle und vollautomatische End-of-Line-Prüfung
- Zahlreiche Automatisierungen für die Sitze der Neuen Klasse

Die Inhouse-Sitzfertigung in München ist in mehrfacher Hinsicht eine Besonderheit: Als kleines „Werk im Werk“ bündelt sie umfassendes Know-how in der Sitzproduktion und übernimmt eine zentrale Rolle für die Qualitätsabsicherung und Bewertungskompetenz von Sitzen innerhalb der BMW Group.

Rund 550 Mitarbeitende fertigen im neuen Gebäude der Montage die Sitze für die in München produzierten Modelle der Neuen Klasse. Dabei werden alle Sitze von klassischem Leder bis hin zu Stoff auf drei Produktionslinien gefertigt – je eine Linie für die beiden Sitze vorne und eine weitere für die Rückbank. Die Inhouse-Sitzfertigung ist an die Taktzeit der Fahrzeugmontage gekoppelt. Somit werden die Sitze synchron mit der Fahrzeugfertigung hergestellt und „just in sequence“ über automatisierte Fördertechnik direkt zum Einbauort an der Hauptmontagelinie transportiert.

Bis zu acht unterschiedliche Derivate mit sehr vielen Ausstattungsvarianten können auf den Produktionslinien hergestellt werden. Je nach Komplexität der Ausstattung variiert die Prüfzeit der Sitze am Ende der Fertigungslinie zwischen 60 und 200 Sekunden. Jeder individuelle Kundenwunsch wird dabei mit Präzision und höchster Qualität in Serie umgesetzt.

KI-gestützte Qualitätssicherung durch Kameras und Sensoren

In der neuen Sitzfertigung bewerten vollautomatische End-of-Line-Kamerastationen zahlreiche Qualitäts- und Sicherheitsmerkmale. Insgesamt werden an 21 Kamerastationen 127 Merkmale überprüft. Zusätzlich wurden für jeden Sitz 360-Grad-Fotodokumentationen implementiert, und eine inhouse entwickelte KI unterstützt bei der Erkennung unerwünschter Falten. Auch sicherheitsrelevante Prüfungen, wie die des Gurtschlosses, finden vollautomatisiert statt. Ein Roboterarm bringt hierzu das Gurtschloss zum Einrasten, übt Zug aus, prüft dabei und öffnet das Gurtschloss wieder mittels Drückens der roten Öffnungstaste.

Viele Schritte in der Fertigung der Sitze sind automatisiert, etwa die Lehnenschraubung, die Kontrolle des Kopfstützensauszugs oder das Auflegen der Sitzmechanik. Ein Scangate übernimmt die automatische

Wareneingangsbuchung. Es kommen ebenso moderne Dashboards zur Datenvisualisierung und -analyse wie durchgängig cloudbasierte Softwarelösungen und intelligente Speicher- und Nacharbeitssteuerungen zum Einsatz. Zudem werden die Daten im Produktionsablauf in eine zentrale Datenbasis eingebunden.

Nicht nur in der Produktion, sondern auch in der Planung wurden digitale Lösungen angewandt: Die Planung der neuen Produktionslinie erfolgte digital mithilfe von Virtual-Reality-Brillen, noch bevor das Gebäude stand. So konnten die Produktionsmitarbeitenden frühzeitig die neue Fertigung begehen, ihre Arbeitsplätze virtuell testen und Feedback geben.

Sitzfertigung als Kompetenzträger

Die Entscheidung für eine hausinterne Sitzfertigung hat verschiedene Ziele: In erster Linie ist es der Kompetenzerhalt in der BMW Group, aber auch die Entwicklung innovativer Fertigungs- und Prüfkonzepte sowie eine Bewertungskompetenz für Kosten, Qualität und Produktionsprozesse. Die Sitzfertigung ist ein Beispiel der so genannten Hausfertigung. Die Hausfertiger dienen als „Innovation Hubs“ und testen neue Materialien, Prozesse oder Designs. Neue Technologien werden zuerst im Haus industrialisiert, um ein tiefes Prozessverständnis aufzubauen. In der Befähigung der Lieferanten bieten die Hausfertiger Anlaufunterstützung, Trouble Shooting und Know-how-Transfer.

Darüber hinaus trägt die Hausfertigung zur Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit bei, etwa durch den Einsatz ressourcenschonender Technologien. Modulare Produktionssysteme („One World Design“) kombinieren standardisierte Anlagen- und Prozessmodule, die Komplexität reduzieren, Varianten beherrschbar machen und weltweit einheitliche Fertigungsstandards ermöglichen. So sichert die BMW Group technologische Kernkompetenzen, stärkt ihre Technologie- und Prozessführerschaft und reagiert bei Qualitäts- oder Lieferproblemen schnell und flexibel.

Die Qualität: Ergebnis enger Zusammenarbeit im weltweiten Austausch

- Design for Manufacturing: Ressorts Entwicklung, Produktion und Einkauf entwickeln gemeinsam die Neue Klasse
- Mitarbeiter aus Werk München begleiten Pilotproduktion im FIZ sowie Produktion des ersten Neue Klasse Modells BMW iX3 in Debrecen
- Erfahrungen der Teams aus den Werken wird weltweit genutzt

Einheitliche Qualität über alle Standorte hinweg ist ein zentraler Erfolgsfaktor moderner Automobilproduktion. Die BMW Group stärkt ihr weltweites Produktionsnetzwerk durch die sehr frühe und enge Zusammenarbeit der drei Ressorts Entwicklung, Produktion und Einkauf in der Produktentwicklung, durch die Absicherung der Fahrzeuge in der Erprobung sowie die kontinuierliche Qualitätsabsicherung im Produktionsnetzwerk. Ziel ist es, Fahrzeuge mit gleicher Qualität, Effizienz und Zuverlässigkeit zu fertigen – unabhängig vom Produktionsstandort.

Design for Manufacturing

Grundlage dafür ist die konsequente Umsetzung von „Design for Manufacturing“. Die Ressorts Entwicklung, Produktion und Einkauf arbeiten bei der Fahrzeugentwicklung von Anfang an eng zusammen und integrieren ihre jeweiligen Produktions- und Qualitätsanforderungen. Bereits bei der Produktion der ersten Prototypen der Neuen Klasse im Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ) haben Mitarbeiter aus dem Werk München ihr Knowhow aus der Serienfertigung eingebracht. Die Nähe des Werks München zum nur zehn Minuten entfernten FIZ ist dabei ein deutlicher Vorteil.

Auch die Erprobungsfahrten der Prototypen im Rahmen der Anlaufabsicherung im Werk dienen der intensiven Absicherung des neuen Produkts. Dadurch lassen sich mögliche Fehler frühzeitig erkennen und beheben, um so dafür zu sorgen, dass die Serienproduktion reibungslos funktioniert.

Weltweites Produktions-Know-how wird effizient genutzt

Zur Absicherung der Qualität nutzt die BMW Group intensiv das vorhandene Know-how in ihrem weltweiten Produktionsnetzwerk. Ein zentrales Prinzip dabei lautet: Probleme einmal lösen, Lernen voneinander. Erkenntnisse aus einem Werk fließen unmittelbar in andere Standorte ein. So können potenzielle Qualitätsabweichungen frühzeitig erkannt und vermieden werden – noch bevor sie sich an einem anderen Standort wiederholen. Diese vernetzte Arbeitsweise stärkt nicht nur die Qualität, sondern auch die Effizienz im gesamten Produktionsverbund.

Über 30 spezifische technische Teams mit mehreren hundert Expertinnen und Experten arbeiten standortübergreifend in Themenclustern wie Interieur & Exterieur, Bordnetzarchitektur, Antrieb, Gesamtfahrzeug und Digitalisierung. In einem strukturierten, systematischen Wochenplan besprechen die internationalen Teams aktuelle Themen und nutzen das weltweite Produktions-Know-how. So kann es sein, dass ein Mitarbeiter in Debrecen ein Produktionsproblem für die Standorte München und San Luis Potosí in Mexiko löst.

Aufgrund der gleichen Produktarchitektur und der gleichen technischen Baukästen ist für das Werk München insbesondere das Netzwerk bestehend aus dem Pilotwerk im FIZ, dem neuen Werk im ungarischen Debrecen sowie den Standorten Shenyang (China) und San Luis Potosí (Mexiko) relevant.

Übergreifender Informationsaustausch und digitale Tools

Eine gemeinsame Datenbasis und cloudgestützte Lösungen ermöglichen den kontinuierlichen Austausch von Erfahrungen, Best Practices und Qualitätsdaten in Echtzeit. Alle Hierarchieebenen, vom Management bis zu den Spezialisten auf der Ebene der Mitarbeitenden, arbeiten standortübergreifend mit den gleichen Daten und Tools. So ist überall der gleiche Informationsstand vorhanden, und einheitliche Lösungen werden schnellstmöglich umgesetzt. Dieser Ansatz ist ein wesentliches Element der Absicherung des Gesamtfahrzeugs in den Werken, um die Anlaufkaskade effizient zu meistern.

Meilensteine des BMW Group Werk München

- 1922: Die Bayerische Motoren Werke AG etabliert ihren Stammsitz an der Lerchenauer Straße in München, einige Kilometer außerhalb des damaligen Stadtkerns und nördlich des heutigen Olympiaparks.
- 1923: Das erste BMW Motorrad, das Modell R 32, wird gefertigt. Ab Mitte der 1920er Jahre vergrößerte sich das Werks-Areal von 140.000 auf rund 216.000 Quadratmeter.
- 1930: BMW stellt neben den Reihenmotoren für Flugzeuge auch Sternmotoren her. Ab 1934 läuft der erste von BMW entwickelte große Sternmotor vom Band, der auch in der legendären JU 52 eingesetzt und bis 1945 in München gebaut wird.
- 1948: Mit dem Einzylinder-Motorrad R 24 beginnt die Fahrzeug-Serienproduktion nach dem Zweiten Weltkrieg.
- 1952: Erstmals werden mit dem BMW 501 Automobile in München produziert.
- 1954: Die Motorradproduktion erreicht mit 30.000 gefertigten Exemplaren pro Jahr einen ersten Höhepunkt, wegen der Motorradkrise bricht der Absatz aber in nur drei Jahren auf 5.400 Stück zusammen.
- 1955: Im April beginnt die Fertigung der BMW Isetta, deren Erfolg die Arbeitsplätze im Werk München sichert.
- 1962: Mit dem BMW 1500 geht Mitte 1962 das erste Modell der Neuen Klasse in Produktion. Die sportlich ausgelegten, viertürigen Mittelklassewagen legen den Grundstein für den wirtschaftlichen Erfolg von BMW.
- 1965: Ende August wird das hunderttausendste Fahrzeug der Neuen Klasse gefertigt.
- 1968/69: Die Verlagerung von Teilen der Produktion nach Dingolfing und Berlin beginnt. Nach 46 Jahren läuft die BMW Motorradproduktion in München aus.
- 1975: Für die erste BMW 3er Reihe werden im Werk München die Fertigungsanlagen neu erstellt. Mit der Umstellung können die Fahrzeuge erstmals schon im Rohbau kundenspezifisch gefertigt werden.
- 1977: Nach einer Bereinigung der Werksstruktur kommen die BMW 3er Reihe sowie alle Motoren für BMW Automobile aus München.
- 1978/79: Die BMW Werke werden an die neuen Produktionsumfänge angepasst. Das Werk München bekommt mit einer Reihe von Um- und Neubauten ein neues Gesicht. Dabei wird unter anderem auch das 1934 errichtete Südtor an der Dostlerstraße abgerissen und neu gestaltet.

- 1981: Am 20. Juli muss das Stammgebäude des Werks den Strukturmaßnahmen weichen.
- 1986: Obwohl die Entwicklungsabteilungen Schritt für Schritt aus dem Werk ausgelagert und im neuen Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ) zusammengefasst werden, können wegen der Lage der Fabrik in der Stadt die angestrebten Produktionsziele nur durch Optimierung und Automatisierung der Fertigungsabläufe erreicht werden.
- 2001: Die Auszeichnung als Bestes Automobilwerk in Europa und damit der Plant Award in Gold geht 2001 erstmals an das Werk München und bescheinigt das erstklassige Qualitätsniveau der BMW Produktion.
- 2003: Das Werk München erhält den Umweltpreis der Stadt München.
- 2008: Im Rahmen von Project i wird eine Kleinserie des MINI E im Werk München hergestellt.
- 2010: Die Weltpremiere der sechsten BMW 3er Generation findet im Werk München statt. Im Presswerk wird die Highspeed Servo-Pressen in Betrieb genommen.
- 2014: Das BMW Group Werk München gewinnt den Lean Award in der Kategorie „OEM“. Für die Teileversorgung nimmt ein zu 100 Prozent elektrisch betriebener Lkw den Betrieb auf.
- 2015: Im April findet die Grundsteinlegung für die neue Lackiererei statt.
- 2016: Im Werk München läuft das zehnmillionste Fahrzeug vom Band. Das Werk wird mit dem Ludwig-Erhard-Preis ausgezeichnet.
- 2017: Im Mai wird die neue Lackiererei, eine der modernsten der Automobilindustrie, in Betrieb genommen. Mit diesen Investitionen bereitet sich das Werk auf die Zukunft vor.
- 2019: Mit einem Investitionspaket von 200 Millionen Euro werden Gebäude, Fertigungsanlagen und Logistiksysteme bis 2021 auf die Serienfertigung des BMW i4 vorbereitet.
- 2020: Die BMW Group gibt bekannt, den traditionsreichen Münchner Motorenbau bis zur Mitte des Jahrzehnts an die BMW Group Standorte Steyr (Österreich) und Hams Hall (Großbritannien) zu verlagern. Auf der Fläche des Motorenbaus entsteht eine neue, komplett auf elektrifizierte Fahrzeuge ausgerichtete Montage und Logistik. Der ambitionierte Zeitplan sieht vor, dass vom ersten Tag des Abrisses bis zur Inbetriebnahme und dem Bau der ersten Fahrzeuge nur etwas mehr als zwei Jahre vergehen. Parallel entsteht auf der Fläche der seit 2018 stillgelegten alten Lackiererei ein neuer Karosseriebau. Die zwei Neubauten ermöglichen die Serienproduktion der Neuen Klasse im Werk München ab dem Jahr 2026.

- 2021: Mit dem Produktionsstart des BMW i4, des ersten vollelektrischen Gran Coupes der BMW Group, werden im Werk München fünf verschiedene Modelle mit allen verfügbaren Antriebsvarianten (Verbrenner, Plug-in Hybrid und vollelektrisch) auf einem Band gefertigt.
- 2022: Das Werk München feiert den 100. Geburtstag.
- 2026: Die Neubauten von Montage und Karosseriebau mit insgesamt 200.000 Quadratmetern neuer Produktionsfläche werden fertiggestellt und in Betrieb genommen. Zudem wurden die Logistiksysteme der Münchener Fertigung grundlegend modernisiert und in die bestehenden Strukturen integriert. Die Serienproduktion des neuen BMW i3, des ersten im Werk München gefertigten Modells der Neuen Klasse, wird der zweiten Jahreshälfte anlaufen.

Bitte wenden Sie sich bei Rückfragen an:

Unternehmenskommunikation

Dominique Becker
Sprecherin BMW Group Werk München
Mobil: +49-151-601-16929
E-Mail: Dominique.Becker@bmw.de

Sandra Schillmöller
Leiterin Kommunikation Produktionsnetzwerk BMW Group
Mobil: +49-151-601-12225
E-Mail: Sandra.Schillmoeller@bmwgroup.com

Die BMW Group

Die BMW Group ist mit ihren Marken BMW, MINI, Rolls-Royce und BMW Motorrad der weltweit führende Premium-Hersteller von Automobilen und Motorrädern und Anbieter von Premium-Finanzdienstleistungen. Das BMW Group Produktionsnetzwerk umfasst über 30 Produktionsstandorte weltweit; das Unternehmen verfügt über ein globales Vertriebsnetzwerk mit Vertretungen in über 140 Ländern.

Im Jahr 2025 erzielte die BMW Group einen weltweiten Absatz von 2,46 Mio. Automobilen und über 202.500 Motorrädern. Das Ergebnis vor Steuern im Geschäftsjahr 2025 belief sich auf 10,2 Mrd. €, der Umsatz auf 133,5 Mrd. €. Zum 31. Dezember 2025 beschäftigte das Unternehmen weltweit 154.540 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Seit jeher sind langfristiges Denken und verantwortungsvolles Handeln die Grundlage des wirtschaftlichen Erfolges der BMW Group. Nachhaltigkeit ist ein wichtiger Bestandteil der Unternehmensstrategie der BMW Group, von der Lieferkette über die Produktion bis zum Ende der Nutzungsphase aller Produkte.

www.bmwgroup.com

LinkedIn: <http://www.linkedin.com/company/bmw-group/>

YouTube: <https://www.youtube.com/bmwgroup>

Instagram: <https://www.instagram.com/bmwgroup>

Facebook: <https://www.facebook.com/bmwgroup>