

„Wir arbeiten auf Rekordniveau“

INTERVIEW BMW-Produktionschef Nedeljkovic über die Lage beim Autobauer

München – Die Auto-Industrie steckt in der Krise. Deutschland streitet über das Verbrenner-Aus, Elektro-Autos werden hierzulande zu Ladenhütern. Gleichzeitig sind die Autofabriken vieler Hersteller kaum ausgelastet, Schichten werden gestrichen, Standorte hinterfragt. Doch wie ist die Lage bei BMW? Und wie sieht man dort die Debatte um die E-Mobilität und den Standort Deutschland? Wir haben bei BMW-Produktionsvorstand Milan Nedeljkovic nachgefragt, der für alle BMW-Werke weltweit zuständig ist.

Herr Nedeljkovic, für die Autobranche läuft es nicht rund, auch bei BMW ist der Gewinn gesunken. Bei vielen Herstellern sind die Fabriken nicht ausgelastet. Wie ist die Lage bei BMW?

Unsere Werke sind gut ausgelastet. Besonders in Deutschland hatten wir in den letzten beiden Jahren stetiges Wachstum. Wir haben aufgrund hoher Nachfrage in unserem Werk in Regensburg die Nachtschicht wieder eingeführt und bereiten das auch in Leipzig vor.

Es gibt keine Produktionskürzungen in Ihren deutschen Werken?

Wir werden in diesem Jahr mehr als eine Million Autos in Deutschland bauen. Zum Vergleich: 2023 waren es gut 930.000, das Jahr davor 780.000. Wir arbeiten also auf Rekordniveau und sind weit davon entfernt, Standorte infrage zu stellen. BMW investiert viel Geld, um die deutschen Werke fit für die Neue Klasse und die nächste Generation der E-Mobilität zu machen. Allein in den vergangenen fünf Jahren haben wir rund fünf Milliarden Euro in unsere deutschen Standorte investiert. Im Schnitt also rund eine Milliarde Euro pro Jahr. Ein großer Teil davon floss zum Beispiel in Kompetenzzentren für Batterien und Elektroantriebe, in die Weiterentwicklung unserer Werke und in die Vorbereitung für unsere Batteriefertigung in Straßkirchen.

E-Autos sind auf dem deutschen Markt derzeit



Im Münchener Stammwerk arbeiten Beschäftigte an der Karosserie des 3er BMW.

FOTO: DPA

eher ein Ladenhüter. Wie hoch wird bei Ihnen 2024 der Elektro-Anteil sein?

Wir erwarten weiter deutliches Wachstum bei der E-Mobilität. In unseren bayerischen Werken wird dieses Jahr jedes dritte Auto, das vom Band läuft, vollelektrisch sein. Daran sieht man, dass das Interesse der Kunden an unseren E-Modellen weiter groß ist. Flexibilität bleibt aber der Kern unserer Produktionsstrategie: Wir bauen E-Autos, Verbrenner und Hybride auf einem Band und können so gut auf die Nachfrage der Kunden reagieren.

Bleibt das so? In München sollen ab 2027 nur noch E-Autos gebaut werden, im neuen Werk in Debrecen auch.

Auch dann können wir weiter innerhalb des Werkeverbundes in Deutschland und weltweit Produktionsvolumen verschieben und reallokieren. So bleibt die Auslastung für die Werke gesichert.

Lohnt es sich für BMW, in Deutschland Autos zu bauen?

Unser Ansatz ist, dass die Produktion dem Markt folgt. Von all unseren deutschen Werken aus exportieren wir aber auch in die ganze Welt. Fest steht aber: Im Wettbe-

werb wird es an unserem Heimatstandort immer schwieriger. Aber natürlich sind unsere deutschen Standorte profitabel.

Dennoch läuft die Debatte über den Industriestandort Deutschland auf vollen Touren. Finden Sie das gerechtfertigt?

Deutschland ist ein starker Wirtschaftsraum und Industriestandort, das sollte man nicht pauschal schlechttreden. Unser Land hat viele leistungsbereite und gut ausgebildete Menschen, tolle Forschungseinrichtungen, innovative Zulieferer und einen stabilen rechtlichen Rahmen – diese Pluspunkte darf man nicht unterschätzen. Doch natürlich gibt es in Deutschland auch Probleme. Deshalb ist es manchmal nötig, den Finger in die Wunde zu legen.

Was ist aus Ihrer Sicht das größte Standortproblem?

Wäre es ein isolierter Faktor, könnte man ihn einfacher angehen. Aber es ist eher ein Mix aus Bürokratie, hohen Energiepreisen und hohen Standortkosten. Hinzu kommen Herausforderungen bei der Infrastruktur. Wir brauchen ein solides Straßennetz und eine verlässliche Bahn für den Transport von Waren

und Fahrzeugen. Wichtig ist aber auch die digitale Infrastruktur. Und die momentanen Diskussionen legen nahe, dass es Willen zur Veränderung gibt.

Ihr größtes Projekt ist aber ein neues Werk im ungarischen Debrecen. Wieso dort und nicht in Deutschland?

Wir wollten unser Produktionsnetzwerk in Europa für die nächste Generation von E-Autos erweitern und es stand nie zur Debatte, das neue Werk in Deutschland zu bauen – wir haben ja hier vier Fabriken, drei davon in Bayern. Ungarn stellt große Flächen für Neuanstellungen zur Verfügung und weil es dort viele Zulieferer, gute Unis und eine gute Infrastruktur für die Autoindustrie gibt, haben wir uns für den Standort entschieden.

In der EU wird derzeit auch über das Verbrenner-Aus gestritten. Deutschland will das geplante Verbot abräumen. Was halten Sie davon?

Aus unserer Sicht ist es in diesem Fall sinnvoll, sich noch einmal zu fragen, ob es wirklich realistisch ist, innerhalb weniger Jahre in der EU den kompletten Autoverkehr elektrifizieren zu wollen. Ein Verbot von Neufahrzeugen mit Verbrenner ab 2035 ist in



Milan Nedeljkovic FOTO: BMW

seiner Absolutheit kaum umzusetzen. Das Ziel, möglichst viele E-Autos auf den Straßen zu haben, ist dennoch richtig. Nur wäre das mit Anreizen wohl besser realisierbar.

BMW fordert also eine Rückkehr staatlicher Kaufprämien für E-Autos?

Es geht nicht zwingend um Kaufprämien. Das wäre auf Dauer auch nicht sinnvoll. Es gibt andere Möglichkeiten, um E-Autos attraktiver zu machen: Etwa der privilegierte Zugang zu Innenstädten, kostenlose Parkmöglichkeiten oder eine eigene Spur auf der Autobahn. Würde man im Stau stehend dauernd von E-Autos überholt, würden sich viele sicherlich überlegen, ob sie nicht doch umsteigen.

DAS INTERVIEW FÜHRTE ANDREAS HÖSS