



Insgesamt sind am BMW-Standort in Dingolfing rund 18000 Mitarbeiter beschäftigt.

# E-Mobilität beschleunigt Jobumbau bei BMW

## Werk Dingolfing stockt Mitarbeiterzahl in der E-Antriebsproduktion um rund 800 auf

**Dingolfing.** (tie) BMW gibt Gas: Der Autobauer rechnet mit einer steigenden Nachfrage nach E-Autos und baut deshalb in Dingolfing die Produktion von Antriebskomponenten wie E-Motoren, Batteriemodule und Hochvoltspeicher schneller aus als geplant. Bis Ende des Jahres sollen die Mitarbeiterzahl in diesem Produktionsbereich von aktuell über 600 auf mehr als 1400 sowie die Fertigungskapazität erhöht werden, teilte BMW am Donnerstag mit.

Für die Aufstockung rekrutiert BMW „derzeit in großem Umfang qualifiziertes Personal“ – sowohl intern an den Werksstandorten der Unternehmensgruppe als auch extern, hieß es weiter. Der Großteil der rund 800 neuen Stellen in der E-Komponentenfertigung werde durch interne Bewerbungen besetzt, sagte ein Unternehmenssprecher auf Nachfrage unserer Zeitung. Insgesamt sind an dem Standort rund 18000 Mitarbeiter beschäftigt.

Bereits vor einem Jahr hatte die damalige Werkleiterin Ilka Horstmeier bekannt gegeben, dass der Standort für die E-Mobilität fit gemacht wird. Im Zuge des Ausbaus würden die Mitarbeiterzahl in diesem Bereich mittelfristig auf bis zu 2000 aufgestockt und das Kompetenzzentrum für E-Antriebe von 8000 auf 80000 Quadratmeter ausgebaut. Dort produziert BMW die Antriebskomponenten für die voll- und teilelektrischen Modelle. Der Autobauer investiert rund 400 Millionen Euro in den Ausbau des Werks (wir berichteten).

Dingolfing ist der zentrale Dreh- und Angelpunkt in der Versorgung mit E-Antriebskomponenten. Nicht



Mitarbeiter in der Produktion von Hochvoltbatterien in Dingolfing. Fotos: BMW

nur der eigene Standort wird mit Batterien und E-Motoren beliefert, sondern auch ein Großteil der Werke weltweit.

### Steigender Bedarf durch mehr E-Modelle

Zwölf elektrifizierte Fahrzeugmodelle umfasst die Palette des Münchner Autobauers derzeit. Weitere Modelle werden in diesem Jahr dazukommen, wie etwa der X1 Plug-in Hybrid – der in Regensburg gefertigt wird – und der vollelektrische iX3. Ab 2021 läuft dann in Dingolfing der vollelektrische, hochautomatisierte und komplett vernetzte iNext vom Band. Bis 2023 plant BMW, seine Fahrzeugpalette

auf 25 elektrifizierte Fahrzeuge auszubauen, davon mehr als die Hälfte vollelektrisch. Der Autobauer geht davon aus, dass 2021 in Europa voraussichtlich bereits ein Viertel der von der Unternehmensgruppe verkauften Fahrzeuge elektrifiziert sein werden, 2025 bereits ein Drittel und 2030 die Hälfte. Im vergangenen Jahr wurden weltweit insgesamt 145815 elektrifizierte BMW- und Mini-Fahrzeuge verkauft.

Aufgrund der breiten Produktpalette habe das Unternehmen einen entsprechend hohen Bedarf an E-Motoren und Batterien. Das Werk Dingolfing rechnet damit, dass sich heuer die Anzahl der benötigten Module für die Fertigung von Hochvoltbatterien im Vergleich zum Vor-

jahr verdoppeln wird. Auch die Anzahl der benötigten E-Motoren werde signifikant steigen. Konkrete Zahlen wollte das Unternehmen auf Nachfrage nicht nennen.

### Neue Generation von Batterien und Motoren

Das Werk Dingolfing hat langjährige Erfahrung im Bau von Komponenten für E-Fahrzeuge. Seit 2013 laufen hier im Serienbetrieb die Batterien für den i3 vom Band. Seither werden Produkte und Prozesse ständig weiterentwickelt. So laufen derzeit bereits die Vorbereitungen für die Fertigung von E-Motoren und Batterien der fünften Generation. Die Produktion soll noch in diesem Jahr starten. Die neue Batteriegeneration soll BMW zufolge unter anderem neue Maßstäbe in puncto Reichweite setzen.

Parallel kümmert sich BMW auch um die Lieferinfrastruktur. Aktuell läuft rund um Dingolfing die Suche nach einer Fläche für ein Versorgungszentrum für die E-Antriebsproduktion (wir berichteten). Dieses soll in den kommenden Jahren entstehen und als Logistik-Dreh-scheibe für das dann voll belegte Kompetenzzentrum dienen.

Generell ist es in der Automobilbranche so, dass sich E-Autos mit weniger Mitarbeitern bauen lassen als Benzin- oder Dieselaautos. Im Gegensatz zu anderen Herstellern kauft BMW die Getriebe für die Verbrenner bei Zulieferern ein, fertigt dagegen bei den E-Motoren alles außer der Batteriezelle selbst. Deshalb werden die Beschäftigten der BMW-Zulieferer den Umbau stärker spüren als die BMW-Beschäftigten.