

# Die deutschen Autobauer kommen dem Verbot des Verbrennungsmotors zuvor

BMW verbant den Benzinmotor aus dem Münchener Stammwerk, VW plant sechs Gigafabriken für Batteriezellen in Europa

MICHAEL RASCH, FRANKFURT

Spieglein, Spieglein an der Wand, wer ist der grünste Autobauer im ganzen Land? Auf diese Frage würden in Deutschland die Chefs von BMW, Daimler und dem Volkswagen-Konzern allesamt lauthals «Wir!» rufen. Bleifuss war gestern, Umweltschutz ist heute. Nach Jahren des Zögerns sind die deutschen Autohersteller aufgrund der regulatorischen Vorgaben gezwungenermassen voll auf die Elektromobilität eingeschwenkt und überbieten sich förmlich mit Ankündigungen in Sachen Elektrifizierung, Digitalisierung und Mobilitätswende. Und obwohl heutige Jahrespressekonferenzen längst den PR-Shows der Handy-Hersteller ähneln, gibt es doch einige substantielle Neuigkeiten.

## Kosten bis 1,5 Milliarden Euro

Bei der Premiere des «Power Day» von Volkswagen in dieser Woche – höflich gesagt einer Anlehnung an Teslas «Battery Day» – hat der Konzernchef Herbert Diess einmal mehr dargelegt, dass kein anderes Unternehmen so konsequent auf die Batterie als Antrieb der Zukunft setzt wie der Erfinder der «Diesel-Thematik», so bezeichnete VW den Dieselskandal. Im Jahr 2030 will Volkswagen über alle Marken, zu denen unter anderem Audi, Seat, Škoda und Porsche gehören, sieben von zehn Autos mit Elektroantrieb ausliefern.

Zur Vorbereitung und Sicherstellung der Verfügbarkeit von Batterien plant Volkswagen den Bau von sechs Batteriezell-Fabriken in Europa mit einer Gesamtkapazität von 240 Gigawattstunden. Eine dieser Gigafabriken wird im niedersächsischen Salzgitter stehen, die andere im schwedischen Skellefteå. Letztere entsteht in Kooperation mit dem lokalen VW-Partner Northvolt. Über die Standorte der anderen Fabriken wurde bisher noch nicht entschieden. Dem Vernehmen nach soll aber ein weiteres Werk in Deutschland errichtet werden sowie vermutlich eines in Spanien und ein weiteres möglicherweise in Tschechien oder in der Slowakei. Die Kosten pro Gigafabrik liegen dem Vernehmen nach bei jeweils 1 bis 1,5 Mrd. €.

## Einheitszelle als Ziel bei VW

Darüber hinaus setzen Diess und seine Manager auf eine Einheitszelle in der Batterie. Diese will VW bis 2030 markenübergreifend in rund 80% aller Modelle des Konzerns einbauen. Von



Bleifuss war gestern, Umweltschutz mit elektrischen Autos heisst heute die Devise der Hersteller.

RUPERT OBERHÄUSER/IMAGO

der einheitlichen Batterie verspricht sich Volkswagen je nach Segment eine Kostensenkung zwischen 30 und 50%. Damit soll Elektromobilität auch ohne staatliche Subventionen endlich wettbewerbsfähig werden.

## Schlüsseljahr für BMW

Die Wolfsburger streben bis 2025 nicht weniger als die Weltmarktführerschaft in der Elektromobilität an. Für die Produktion setzt das Unternehmen, das viel Erfahrung mit Baukastensystemen für die Fertigung seiner Produkte hat, auf zwei Elektrobaukästen. Mitte des Jahrzehnts soll zudem ein völlig neuer Baukasten eingeführt werden. Künftig sollen die Fahrzeuge aller Marken ferner auf einer einheitlichen technischen Infrastruktur von Hardware, Software, Batterie und Laden sowie Mobilitätsdiensten beruhen.

BMW wiederum hat 2023 zum Schlüsseljahr ausgerufen. Die Münchner haben zwar seit 2013 mit dem i3 ein mittelmässig erfolgreiches vollelektronisches Fahrzeug im Programm, doch danach ist nicht mehr viel gekommen. In zwei Jahren wollen sie 13 vollelektri-

sche Modelle auf den Strassen haben, die 90% der Marktsegmente abdecken. Mit Mini soll zudem die erste Konzernmarke ab 2030 rein elektrisch unterwegs sein. Da ist Daimler mit Smart schon viel weiter, die Marke gibt es schon jetzt nur noch mit elektrischem Antrieb. Der BMW-Chef Oliver Zipse erwartet, dass der Absatz eigener elektrischer Modelle bis 2025 jedes Jahr im Durchschnitt um 50% zunimmt. Darauf stellt sich der Konzern ein.

Revolutionär ist wohl, dass die Bayerischen Motoren-Werke in Deutschland nach und nach keine Verbrennungsmotoren mehr bauen werden. Schon ab dem kommenden Jahr wird jedes der vier grossen deutschen Werke mindestens ein vollelektrisches Fahrzeug produzieren. Exemplarisch für die Zukunft steht das Stammwerk in München, in dem bereits in diesem Jahr die Produktion des vollelektrischen Kernmodells i4 startet. Die heutige Fertigung von Verbrennungsmotoren in München wird schrittweise an die Standorte Steyr in Österreich und Hams Hall in Grossbritannien verlagert. Dieser Prozess soll im Jahr 2024 abgeschlossen sein, danach wird die Münchner Fabrik bis

2026 für 400 Mio. € umgebaut. Dabei soll in der bayerischen Metropole eine neue Fahrzeugmontagestätte entstehen, die auf die neue sogenannte Cluster-Architektur für elektrische Antriebe ausgerichtet sein wird.

## Mangel an Ladepunkten

In Stuttgart findet eine ähnliche Revolution statt. Das Werk in Untertürkheim, quasi die Keimzelle des Daimler-Konzerns, wird ebenfalls auf Elektromobilität umgerüstet. Ab 2024 will Mercedes-Benz dort einen elektrischen Antriebsstrang selbst herstellen. Sowohl BMW als auch Daimler nennen kein Enddatum für Benzin- und Diesellaggregate, sie wollen die Vielfalt bei den «Verbrennern» jedoch in den nächsten Jahren massiv einschränken. Neue Motoren dürften kaum noch entstehen, sondern lediglich bestehende Aggregate weiterentwickelt werden. Letztlich sollen die Kunden entscheiden, wann dem Verbrennungsmotor die letzte Stunde geschlagen hat. Konkurrenten wie Jaguar und Volvo haben mit 2025 und 2030 bereits Enddaten für die Verbrenner-Technologie ge-

annt. – Sorgen bereitet den Autoherstellern allerdings weiterhin die mangelnde Verfügbarkeit von öffentlichen Ladepunkten. Die deutschen Anbieter bauen mit weiteren Kooperationspartnern unter der Marke Ionity ein eigenes europaweites Schnellladernetz auf. VW setzt zudem in Europa, den USA und China auf weitere Initiativen zum Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur. Am Montag kündigte VW für Europa Kooperationen mit den Energie-Unternehmen BP in Grossbritannien und Deutschland, Iberdrola in Spanien und Eni in Italien zum Ausbau des öffentlichen Schnellladernetzes an. Darüber hinaus prüfen einige Marken des Konzerns die Schaffung eigener Schnellladenetze.

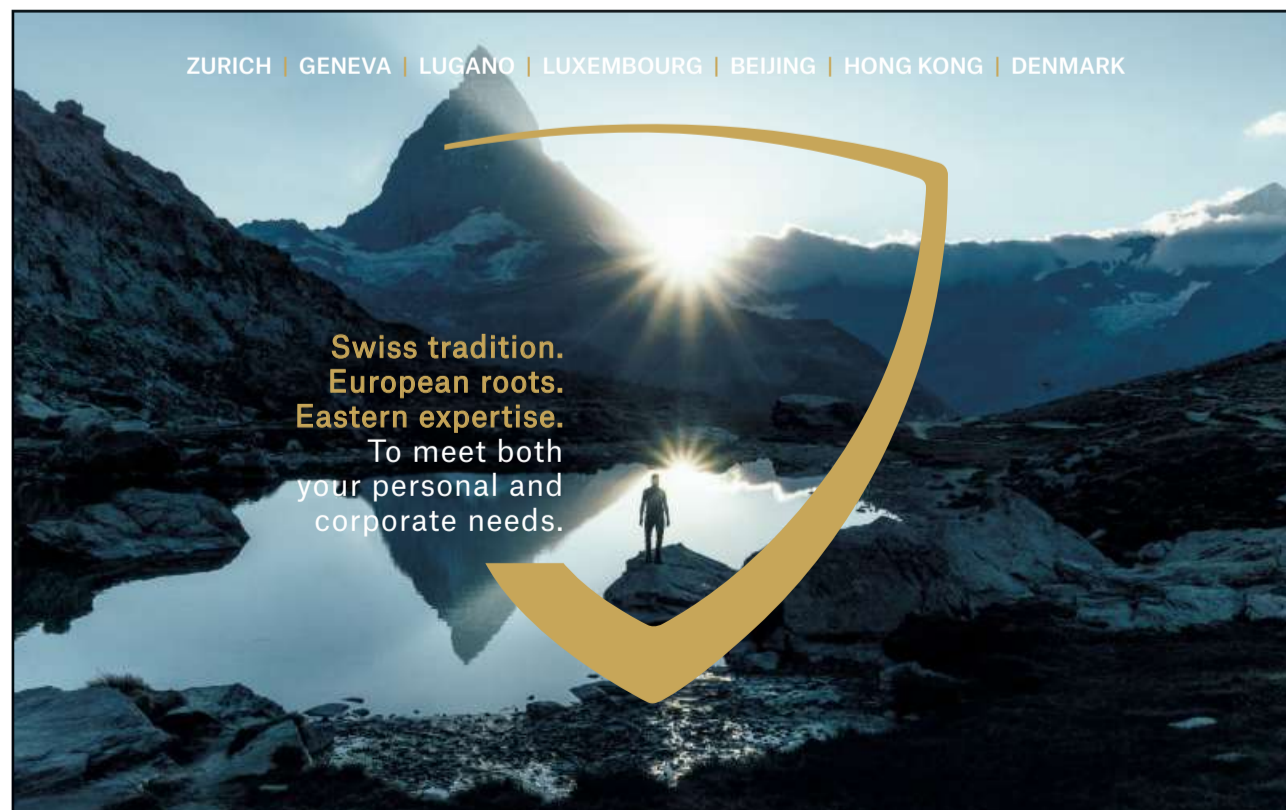
Davon wollen BMW und Daimler bisher nichts wissen. BMW verweist beispielsweise darauf, dass den eigenen Kunden in Europa 170 000 Ladepunkte mit hauseigenen Ladebedingungen zur Verfügung stünden. Diese Strategie hat vielleicht auch mit den Kosten zu tun, denn Volkswagen lässt für den Aufbau der europaweiten Ladeinfrastruktur 400 Mio. € springen.

## Neue Chefgeneration

Die deutschen Hersteller richten sich nun darauf ein, dass die Wende zur Elektromobilität und damit der Abschied vom Verbrennungsmotor deutlich schneller geschehen könnte, als bisher erwartet worden ist. Entscheidend dafür ist auch die immer strengere Regulierung in der EU, obwohl moderne Verbrennungsmotoren im regulären Fahrbetrieb erstaunlich wenige Schadstoffe ausstossen. So will die EU neu die Treibhausgase bis 2030 um 55% gegenüber 1990 reduzieren, und ab 2025 gilt die neue Abgasnorm Euro 7. Über ihre genaue Ausgestaltung wird zwar noch gestritten, doch es gibt in Brüssel aus Sicht der Autobranche Horror-Ideen für eine massive Verschärfung der Abgaswerte, welche einem Verbot der Verbrennungsmotoren gleichkämen.

Da ist es nicht nur notwendig, sondern nahezu alternativlos, aus der Not eine Tugend zu machen und sich nicht mehr der grünen Welle in der Gesellschaft entgegenzustellen. Der neuen Generation von Konzernchefs fällt dies viel leichter als ihren Vorgängern, und sie verkörpern den Kampf gegen den Klimawandel auch authentisch. Wer künftig das «grünste Auto» baut, ist noch offen. Doch eines steht fest: Geht es nach BMW, Daimler und VW, soll es aus Deutschland kommen.

ANZEIGE



ZÜRICH | GENEVA | LUGANO | LUXEMBOURG | BEIJING | HONG KONG | DENMARK

Swiss tradition.  
European roots.  
Eastern expertise.  
To meet both  
your personal and  
corporate needs.

**BIL**  
1856

BANQUE  
INTERNATIONALE  
À LUXEMBOURG  
| SUISSE

Wealth Management & Corporate Advisory solutions.

[www.bil.com/swisstradition](http://www.bil.com/swisstradition)