

---

## Bei BMW steht jetzt das Klima an erster Stelle

Für die BMW Group ist heute der Tag der großen Ziele. Vorstandsvorsitzender Oliver Zipse schwor das gesamte Unternehmen mit Nachdruck auf Nachhaltigkeit ein. „Gerade als Premiumhersteller haben wir den Anspruch, beim Thema Nachhaltigkeit voranzugehen. Deswegen übernehmen wir hier und heute Verantwortung und rücken diese Themen ins Zentrum unserer künftigen Ausrichtung“, sagte Zipse. „Diese neue Ausrichtung wird in allen Ressorts verankert – von Verwaltung und Einkauf über Entwicklung und Produktion bis hin zum Vertrieb. Wir heben Nachhaltigkeit auf eine völlig neue Ebene.“

Die BMW Group setzt sich klare Ziele für die Kohlendioxid-Reduktion bis zum Jahr 2030 – erstmals über den gesamten Lebenszyklus von der Lieferkette über die Produktion bis zum Ende der Nutzungsphase. Über diese gesamte Breite sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen je Fahrzeug um mindestens ein Drittel gesenkt werden. Für eine Flotte von gut 2,5 Millionen Fahrzeugen, die 2019 von der BMW Group produziert wurden, würde das 2030 einer Reduktion von mehr als 40 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> entsprechen.

Management lässt sich an Nachhaltigkeit messen

„Wir haben uns sehr klar dem Pariser Klimaabkommen verpflichtet. Mit der neuen Ausrichtung schlagen wir deswegen einen Kurs ein, der deutlich ambitionierter als das Zwei-Grad-Ziel ist. Wir treffen dabei keine abstrakten Aussagen – sondern haben einen detaillierten Zehn-Jahres-Plan mit jährlichen Zwischenzielen für die Etappe bis 2030 entwickelt“, sagte Zipse. „Wir werden Jahr für Jahr über unsere Fortschritte berichten und uns an diesen Zielen messen lassen. Das wird auch in die Vergütung von Vorstand und Top-Management einfließen.“

Vom kommenden Jahr an will die BMW Group einen gemeinsamen Bericht über die finanziellen Kennzahlen, die allgemeine Geschäftsentwicklung und die Erreichung der Nachhaltigkeitsziele vorlegen, in einem integrierten Bericht veröffentlichen. Als Grundlage für ihre Ziele zieht die BMW Group die Vorgaben der anerkannten Science Based Targets Initiative [<https://sciencebasedtargets.org/>] heran und wird sich der Initiative anschließen. Das bedeutet unter anderem, dass auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus der Herstellung von Kraftstoffen einbezogen werden („Well-to-Wheel“).

CO<sub>2</sub> von Produktion und Standorten reduzieren

Für die CO<sub>2</sub>-Emissionen ihrer eigenen Werke und Standorte setzt sich das Unternehmen bis 2030 die branchenweit höchsten Reduktionsziele, die einem ambitionierteren Pfad folgen als dem 1,5 Grad Ziel. Nachdem das Unternehmen die Emissionen je Fahrzeug in der Produktion seit 2006 bereits um mehr als 70 Prozent reduziert hat, sollen die Emissionen der BMW Group von 2019 ausgehend bis 2030 um abermals 80 Prozent reduziert werden. Verglichen mit 2006 bleiben dann weniger als 10 Prozent der ursprünglichen CO<sub>2</sub>-Emissionen. Wesentlicher Hebel ist dabei die Produktion, die rund 90 Prozent der Emissionen des Unternehmens verursacht.

Neben dem Bezug von 100 Prozent Grünstrom von diesem Jahr an wird die BMW Group konsequent in die Optimierung ihrer Energieeffizienz investieren. Schon heute erhöht die BMW etwa mit Methoden von Data Analytics die Effizienz der Produktion, beispielsweise über die Minimierung von Ausschussteilen im Karosseriebau oder durch vorausschauende Instandhaltung von Maschinen. Zudem wird das Unternehmen den weiteren Ausbau erneuerbarer Energiequellen an seinen Standorten weltweit vorantreiben. Eine wichtige Rolle kann dabei auch die Nutzung von grünem Wasserstoff zur

---

Energiegewinnung an geeigneten Standorten spielen. Zusätzlich zu der deutlichen Reduzierung in der Substanz wird die BMW Group ihre verbliebenen CO<sub>2</sub>-Emissionen bereits von 2021 an über die Nutzung entsprechender Zertifikate vollständig neutralisieren.

### CO<sub>2</sub>-Senkung durch Millionen elektrifizierte Fahrzeuge

Bis 2030 sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fahrzeuge um 40 Prozent je gefahrenem Kilometer reduziert werden. Zentraler Hebel dafür ist eine weitreichende Produktstrategie mit einem massiven Ausbau der E-Mobilität: In zehn Jahren sollen insgesamt mehr als sieben Millionen elektrifizierte Fahrzeuge der BMW Group auf den Straßen unterwegs sein, davon etwa zwei Drittel mit vollelektrischem Antrieb.

Schon heute ist die BMW Group ein führender Anbieter von elektrifizierten Fahrzeugen: Ende 2021 wird die BMW Group mit dem BMW i3, dem Mini Cooper SE, dem BMW iX3, dem BMW iNext sowie dem BMW i4 fünf vollelektrische Serienfahrzeuge anbieten. Ein weiterer Meilenstein wird in der Folge die kommende Generation des BMW 7er. Das Flaggschiff der Marke BMW wird mit vier unterschiedlichen Antriebsarten verfügbar sein: als hocheffizienter Diesel oder Benziner mit 48-Volt-Technologie sowie als elektrifizierter Plug-in-Hybrid und erstmals als vollelektrisches Modell. 2023 wird das Unternehmen 25 elektrifizierte Modelle auf der Straße haben, die Hälfte davon vollelektrisch.

Zusätzlich zu dem BMW 7er wird die umfassende Elektrifizierung weiter über die Modellpalette ausgerollt: Zusätzliche Beispiele für die „Power of Choice“ werden die volumenstarken BMW X1 und BMW 5er Baureihen sein, die in Zukunft ebenfalls mit allen vier Antriebsvarianten – vollelektrisch, Plug-in-Hybrid, Diesel und Benziner mit 48-Volt-Technologie – verfügbar sein werden.

Bereits seit diesem Jahr nutzt die BMW Group die hohe Konnektivität ihrer Fahrzeuge, um bei Plug-in-Hybriden den Anteil elektrisch gefahrener Strecken zu erhöhen. Mit der eDrive Zones-Technologie schalten diese Fahrzeuge bereits in rund 80 europäischen Städten automatisch auf rein elektrischen Antrieb, sobald sie dort in eine vordefinierte Umweltzone einfahren. Die Verfügbarkeit wird um weitere Länder und Städte ergänzt werden, um in einer stetig wachsenden Zahl von City-Bereichen die elektrischen Fahranteile von Plug-in-Hybrid-Modellen zu steigern.

Zusätzlich arbeitet die BMW Group im Rahmen ihrer Efficient Dynamics Strategie auch künftig weiter daran, den Verbrauch konventioneller Antriebe zu reduzieren und deren Effizienz zu erhöhen. Die laufende Ausrollung der 48-Volt-Technologie ist dabei ein Baustein zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung.

### CO<sub>2</sub> in der Lieferkette: Reduzierung statt Aufwuchs

Durch den steigenden Anteil der E-Mobilität muss bei der CO<sub>2</sub>-Reduzierung künftig ein sehr viel größeres Augenmerk auf die vorgelagerte Wertschöpfung gelegt werden, etwa angesichts der energieintensiven Herstellung von Hochvoltspeichern. Denn ohne Gegenmaßnahmen würden die CO<sub>2</sub>-Emissionen je Fahrzeug in der Lieferkette der BMW Group durch den erhöhten Elektrifizierungsanteil bis 2030 um mehr als ein Drittel steigen. Diesen Aufwuchs will das Unternehmen nicht nur vermeiden, sondern die CO<sub>2</sub>-Emission je Fahrzeug verglichen mit 2019 sogar um 20 Prozent senken. Dazu wird die BMW Group unter anderem den CO<sub>2</sub>-Footprint der Lieferkette als Vergabekriterium in ihren Entscheidungsprozessen etablieren.

Damit nimmt das Unternehmen als erster Automobilhersteller mit konkreten CO<sub>2</sub>-Zielen für seine Lieferkette eine Vorreiterrolle ein. Diese besteht weltweit aus allein rund 12.000 Tier-1-Partnern, die Material und Komponenten für Fahrzeuge liefern sowie aus weiteren

---

Lieferanten, die etwa Produktionsanlagen oder Werkzeuge bereitstellen. Insgesamt kommt die BMW Group auf über 60 Milliarden Euro Einkaufsvolumen pro Jahr. Davon entfallen rund zwei Drittel auf direkte Fahrzeugumfänge.

Mit ihren Zellherstellern hat die BMW Group bereits vertraglich vereinbart, dass sie bei der Produktion der fünften Generation von Batteriezellen nur noch Grünstrom verwenden. Das wird innerhalb der nächsten zehn Jahre zu einer Einsparung von insgesamt rund 10 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> führen. Dies entspricht in etwa der Menge an CO<sub>2</sub>, die eine Millionenstadt wie München pro Jahr emittiert. Den Einsatz von Grünstrom will das Unternehmen deutlich ausbauen und so sicherstellen, dass ihre Zulieferer den Kampf gegen den Klimawandel mit gleicher Entschlossenheit und Wirksamkeit führen wie sie selbst.

### Kreislaufwirtschaft

Fahrzeuge müssen heute bereits zu 95 Prozent recyclingfähig sein. Aber der Anteil an Sekundärmaterial in neuen Fahrzeugen ist noch niedrig. Deswegen plant die BMW Group, diesen Anteil von Sekundärmaterial in ihren Fahrzeugen bis 2030 deutlich zu erhöhen. Sekundärmaterial reduziert die CO<sub>2</sub>-Emissionen gegenüber Primärmaterial deutlich, zum Beispiel bei Aluminium um den Faktor 4 bis 6. Zudem ist gerade bei kritischen Rohstoffen eine Minimierung der notwendigen Neugewinnung essentiell, um Bestände zu schützen und Konfliktpotenziale zu reduzieren.

Gerade mit Blick auf die Hochvoltspeicher elektrifizierter Fahrzeuge mit ihren teils kritischen Rohstoffen kommt der Kreislaufwirtschaft eine entscheidende Rolle zu. Während EU-weit derzeit nur eine Recyclingquote von 50 Prozent bei Hochvoltspeichern gefordert ist, hat die BMW Group gemeinsam mit dem deutschen Recycling Spezialisten Duesenfeld ein Verfahren entwickelt, mit dem eine Recyclingquote von bis zu 96 Prozent erreicht werden kann. Die BMW Group nimmt auch heute schon weltweit alle gebrauchten BMW Hochvoltspeicher zurück, auch ohne gesetzliche Verpflichtung. Vor dem Recycling steht dabei noch eine Second Life Nutzung in Speicherfarmen wie etwa im BMW Group Werk Leipzig. (ampnet/Sm)

---

## Bilder zum Artikel



Oliver Zipse.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW

---