

Infoblatt BMW



Firmenzentrale der Bayerischen Motorenwerke AG in München (Getty Images)

Unternehmensgeschichte, Expansion, Kennzahlen und Standorte

Die drei Buchstaben "BMW" stehen für Bayerische Motorenwerke AG. BMW ist ein deutscher Hersteller von Automobilen, Motorrädern und Motoren. Das Unternehmen gehört zu einer Wirtschaftsbranche, die für Deutschland sehr wichtig ist. Viele große Unternehmen aus der Automobilindustrie verkaufen ihre Modelle in Deutschland und weltweit erfolgreich, was sehr viele Arbeitsplätze in der Bundesrepublik sichert. Die BMW AG gehört seit Jahren (gemessen am Umsatz) zu den zehn größten Automobilherstellern der Welt.

Kurze Unternehmensgeschichte

Die Geschichte der Bayerischen Motorenwerke begann Anfang des 20. Jahrhunderts. Das heutige Unternehmen entstand aus mehreren eigenständigen Firmen. Die Vorgängerin von BMW war die 1913 gegründete Rapp Motorenwerke GmbH, welche ihren Namen und ihre Rechtsform 1917 in BMW GmbH und später in BMW AG änderte. Die ersten hergestellten Produkte waren Flugzeugmotoren. Durch den 1. Weltkrieg herrschte eine starke Nachfrage nach den Motoren von BMW. Nach dem Ende des 1. Weltkrieges galt in Deutschland ein Produktionsverbot für Flugzeugteile. Deshalb musste die BMW AG sich von ihrem einzigen Produkt trennen und stellte fortan Teile für die Eisenbahn her. 1922 verkaufte die Firma den Motorenbau und die Namensrechte von BMW an die Bayerischen Flugzeug-Werke (BFW). Infolgedessen stand der Umzug auf das Gelände des neuen Besitzers an. Deshalb gilt heute der 07. März 1916 als offizieller Gründungszeitpunkt, der Gründungstag von BFW. Im Jahr 1923 wurde das erste BMW-Motorrad entwickelt. Ein Jahr später wurden wieder Flugzeugmotoren produziert. Erst Ende der 1920er Jahre stieg BMW in das boomende Automobilgeschäft ein. So übernahm BMW 1928 das thüringische Unternehmen "Fahrzeugfabrik Eisenach A.G.", welches seinerseits den Kleinwagen "Dixi" produzierte. Das Modell wurde weiterentwickelt und unter dem Namen von BMW erfolgreich verkauft. Der erste selbst konstruierte BMW entstand zwischen 1932 und 1934 am Standort Eisenach. In dieser Zeit erzielte BMW bei zahlreichen Motorsportrennen Erfolge und begründete damit seinen Ruf als Hersteller sportlicher Automobile. Mit Kauf der Brandenburgischen Motorenwerke GmbH (Bramo) in Berlin-Spandau wurde ein weiterer Betriebsteil in das wachsende Unternehmen BMW eingegliedert. Während der Nazidiktatur geriet die Motorrad- und Automobilproduktion zum Nebenerwerb, weil sich BMW hauptsächlich auf die Herstellung von Flugzeugmotoren konzentrierte. Am Standort Eisenach und in Allach entstanden Produktionsstandorte für Flugmotoren, die hauptsächlich in Militärflugzeugen eingesetzt wurden.

Nach dem 2. Weltkrieg hatte BMW beinahe aufgehört zu existieren. Das Münchner BMW-Werk war nahezu völlig zerstört. Der Standort Eisenach lag in der damaligen Sowjetischen Besatzungszone. Das dortige Werk war in Besitz der wichtigsten Produktionswerkzeuge und wurde umgehend durch die Sowjets enteignet. Später wurden unter einem neuen Namen wieder Fahrzeuge (z. B. Wartburg) hergestellt. Der Berliner Standort wurde vollständig durch die Sowjets als Reparationsleistung abgebaut. Während andere deutsche Fahrzeughersteller kurz nach dem 2. Weltkrieg zügig ihre Produktion wieder aufnahmen, verspätete sich der Neubeginn bei BMW. Der Neustart erfolgte auf zwei Rädern: Das erste Nachkriegsmotorrad fand Ende der 1940er Jahre sofort Käufer. Der reißende Absatz bescherte dem Münchner BMW-Werk einen kurzen Aufschwung. Allerdings kam es bereits wenige Jahre später zu einer erneuten Krise, da der Motorradabsatz einbrach. Bei der Bevölkerung standen spätestens ab Mitte der 1950er Jahre vierrädrige Automobile in der Gunst. Die ersten BMW-PKW-Modelle kamen bei den Konsumenten aber nicht an. So schlitterte BMW noch tiefer in die Krise. Dennoch wurde das Sanierungsangebot eines Konkurrenten abgelehnt. Die Belegschaft von BMW und ein Großaktionär retteten schließlich das Unternehmen. Außerdem konzentrierte sich BMW auf eine Produktnische. So wurden neue PKW-Modelle in der Mittel- und Oberklasse mit sportlichem und kompaktem Design entwickelt und produziert. Die neue Strategie ermöglichte ein enormes Wachstum von BMW in den 1960er Jahren. In dieser Zeit erhöhte sich die Zahl der Mitarbeiter von 7.000 auf 21.000. Pünktlich zu den Olympischen Spielen 1972 entstand in München das moderne BMW-Hochhaus als Verwaltungsgebäude. Bereits ein Jahr später, beim Bezug des "Vierzylinders", war das Gebäude zu klein für das rasant wachsende Unternehmen. In den 1970er Jahren konnte BMW trotz Energiekrise sein Wachstum fortsetzen.

Aufstieg zum Global Player in den 1980ern

In Deutschland entstand über die Jahre ein Produktionsnetzwerk aus mehreren neuen Standorten wie Dingolfing, Landshut und Berlin-Spandau. Die Modelle von BMW waren nun auch international gefragt. So wurden nicht nur Erweiterungen der Produktionskapazitäten in Deutschland, sondern auch im Ausland erforderlich. In Frankreich, Italien und Belgien wurde das eigene Vertriebsnetz deutlich erweitert. Dieser Schritt wurde durch die sich abzeichnende europäische Einigung vereinfacht. In Südafrika wurde der bisherige Montagebetrieb des Importeurs zu einer eigenen Fertigungsstätte ausgebaut. Außerdem entstanden weitere Produktionsstandorte in Österreich (Steyr) und den USA. In den 1980er Jahren begab sich BMW mit einer eigenen Tochtergesellschaft auf den japanischen Automarkt. Erstmals wagte ein europäischer Automobilhersteller diesen Schritt. Durch das weltweite exklusive Vertriebsnetz und Eröffnung von Produktionsstandorten stieg der Münchner Autobauer endgültig zum Global Player auf.

Das Rover-Debakel

In den 1980ern setzte weltweit ein Konzentrationsprozess in der Automobilbranche ein. Kleine Hersteller gingen Allianzen ein oder wurden übernommen. BMW entschloss sich für die zweite Strategie und übernahm 1994 die britische Rover Gruppe. Mit diesem Schritt glaubte BMW, auf dem Weltmarkt schneller wachsen und damit bestehen zu können. Allerdings funktionierte die Zusammenarbeit von Anfang an nicht reibungslos. Die erhofften Ergänzungen bei Produktionskapazitäten und Ausweitung der Modellpalette brachten nicht den erhofften Erfolg. Die Roverwerke mussten aufwendig modernisiert werden, außerdem waren deren Modelle veraltet und die Verarbeitungsqualität ließ zu wünschen übrig. Im März 2000 entschloss sich BMW zu einer Neuausrichtung des Unternehmens. Dabei wurde die Fertigung und Vermarktung von Rover für symbolische zehn Pfund verkauft. Die Marke MINI verblieb bei BMW. Durch die Neuausrichtung von BMW kehrte das bayerische Unternehmen schnell wieder auf die Erfolgsspur zurück. Im Jahr 2003 übernahm BMW die britische Marke Rolls Royce mit allen Rechten und Konsequenzen.

Die BMW Group heute: Kennzahlen & Standorte

Mit der neuen Strategie konzentriert sich die BMW Gruppe auf ausgewählte Premium-Segmente der internationalen Automobilmärkte. Die breite Produktpalette beinhaltet die drei Marken MINI, BMW und Rolls Royce. Damit reicht die Spannweite vom Kleinwagen bis zur Luxuslimousine. Die Unternehmenszentrale von BMW befindet sich nach wie vor in München. Von hier aus werden die Aktivitäten der BMW Gruppe für 150 Länder koordiniert. Forschungs- und Entwicklungsbüros unterhält BMW in vielen Ländern, um in den verschiedensten Märkten vor Ort zu sein. Zu BMW gehören deutschland- und weltweit insgesamt 17 Produktionsstätten. In München befindet sich das Stammwerk. Weitere deutsche Produktionsstätten sind in Dingolfing (größtes Werk), Regensburg, Landshut, Eisenach, Wackersdorf und Berlin-Spandau (Motorräder). In Leipzig war 2005 Produktionsstart. Weltweite Produktionsstandorte befinden sich in Spartanburg (USA), Rosslyn (Südafrika), Oxford (Mini), Hamshill, Goodwood (Rolls-Royce), Swindon (alle Großbritannien), Steyr (Österreich) und Shenyang (China). Des Weiteren kooperiert BMW mit externen Partnern, bei denen z. T. komplette Bausätze für Fahrzeuge hergestellt werden. Derartige Fertigungsstätten gibt es in Kaliningrad (Russland), Kairo (Ägypten), Rayong (Thailand) und seit 2007 in Chennai (Indien).

Vor der Ausgliederung von Rover hatte die BMW Group ca. 115.000 Mitarbeiter (1999). Im Jahr 2000 reduzierte sich diese Zahl auf 93.700. Seit der Neuorientierung der BMW Group erhöhte sich die Zahl der Beschäftigten kontinuierlich bis auf ca. 106.600 (Stand 2006). Seit 2001 wurden jedes Jahr mehr Autos von der BMW Group verkauft. Während im Jahr 2001 noch ca. 1.027.000 Fahrzeuge einen neuen Besitzer fanden, waren es im Jahr 2006 ungefähr 1.370.000 Kraftfahrzeuge. Zu den Automobilen gesellte sich noch eine ständig steigende Zahl von verkauften Motorrädern. Im Jahr 2006 wurden fast 104.000 BMW-Motorräder verkauft. Der Umsatz stieg von 42,411 Mrd. Euro (2002) auf 48,999 Mrd. Euro im Jahr 2006. 2010 stieg der Umsatz im Vergleich zum Vorjahr auf 60.477 (Vorjahr 50.681/+19,3 %) Mio Euro. Im Automobilssegment lag der Umsatz bei 54.137 (Vorjahr 43.737/+23,8 %) Mio Euro. Der Umsatz im Motorradgeschäft stieg auf 1.304 (Vorjahr 1.069/+22 %) Mio. Euro, während die Erlöse in der Sparte Finanzdienstleistungen um 5,2 % auf 16.617 (Vorjahr 15.798) Mio. Euro zulegten. Weltweit wurden 1.461.166 (Vorjahr 1.286310/+13,6%) Automobile der Marken BMW, Mini und Rolls-Royce ausgeliefert, davon 1.224.280 (1.068.770/+14,6 %) BMWs, 234.175 (Vorjahr 216.536 /+8,1 %) Minis und 2711 (Vorjahr 1002 /+170,6 %) Rolls-Royce. Die Märkte in Lateinamerika und Asien wuchsen 2010 deutlich. Die europäischen Märkte tendierten uneinheitlich, wuchsen aber insgesamt (791.220 Fahrzeuge, +3,9%). In Deutschland, dem derzeit größten Einzelmarkt der BMW Group, wurden insgesamt 267.160 Fahrzeuge abgesetzt und damit das Vorjahresniveau erreicht. In den USA stieg der Absatz im Berichtsjahr auf 266.580 Fahrzeuge (+10,1%). In Asien stieg der Absatz deutlich auf 286.297 Fahrzeuge (+56,3%), dabei entfiel der Löwenanteil auf die chinesischen Märkte (183.328 Fahrzeuge, +85,3%). Die Zahl der Mitarbeiter ist im abgelaufenen Geschäftsjahr angesichts natürlicher Fluktuation, Altersteilzeit sowie freiwilliger Aufhebungsverträge gesunken. Weltweit beschäftigte das Unternehmen Ende 2011 insgesamt 95.453 Mitarbeiter (Vorjahr 96.230/-0,8 %).

Quellen:

Quelle: Geographie Infothek
Autor: Mirko Ellrich
Verlag: Klett
Ort: Leipzig
Quellendatum: 2008
Seite: www.klett.de
Bearbeitungsdatum: 01.04.2012

Autor/Autorin:

Mirko Ellrich

<http://www.klett.de/terrasse>
Letzte Änderung: 30.07.2014