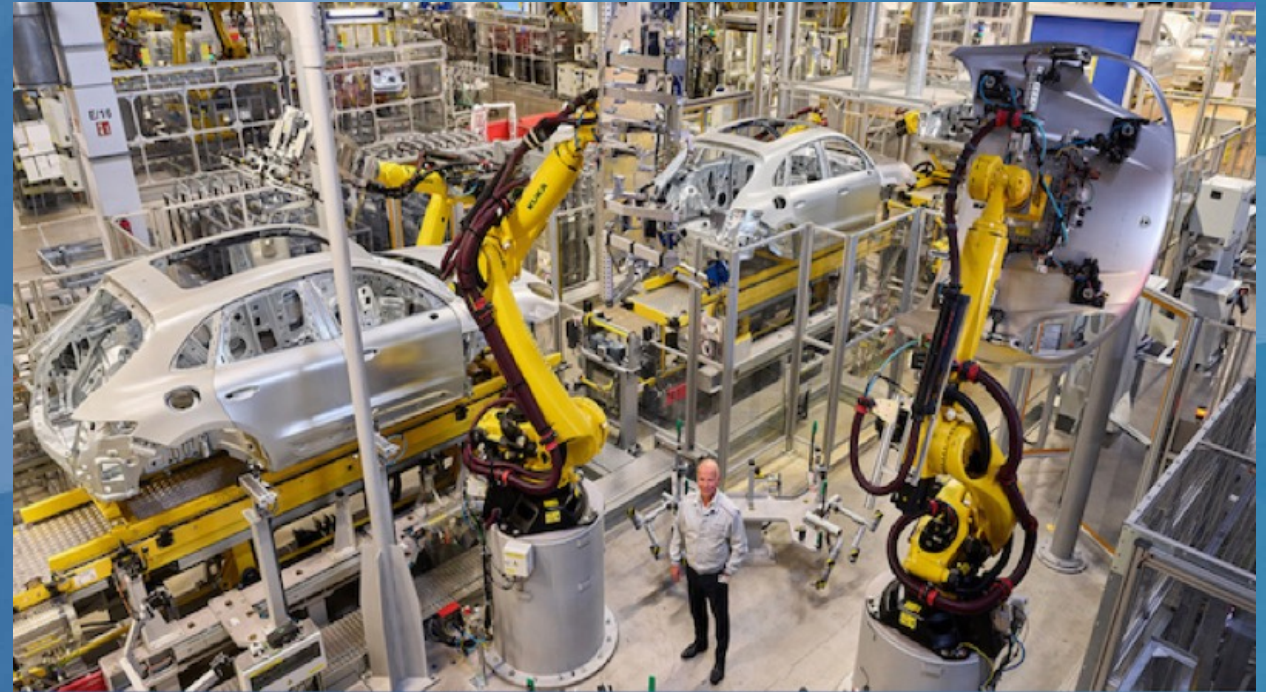


„Entwicklung der eMobilität- Geschwindigkeit und Hemmnisse“

Dr. Jens Katzek, Managing Director ACOD

10.10.2023

Gerade wir in Ostdeutschland haben viel
Erfahrungen mit Transformationen!



Was ist das Ziel – und wo stehen wir?

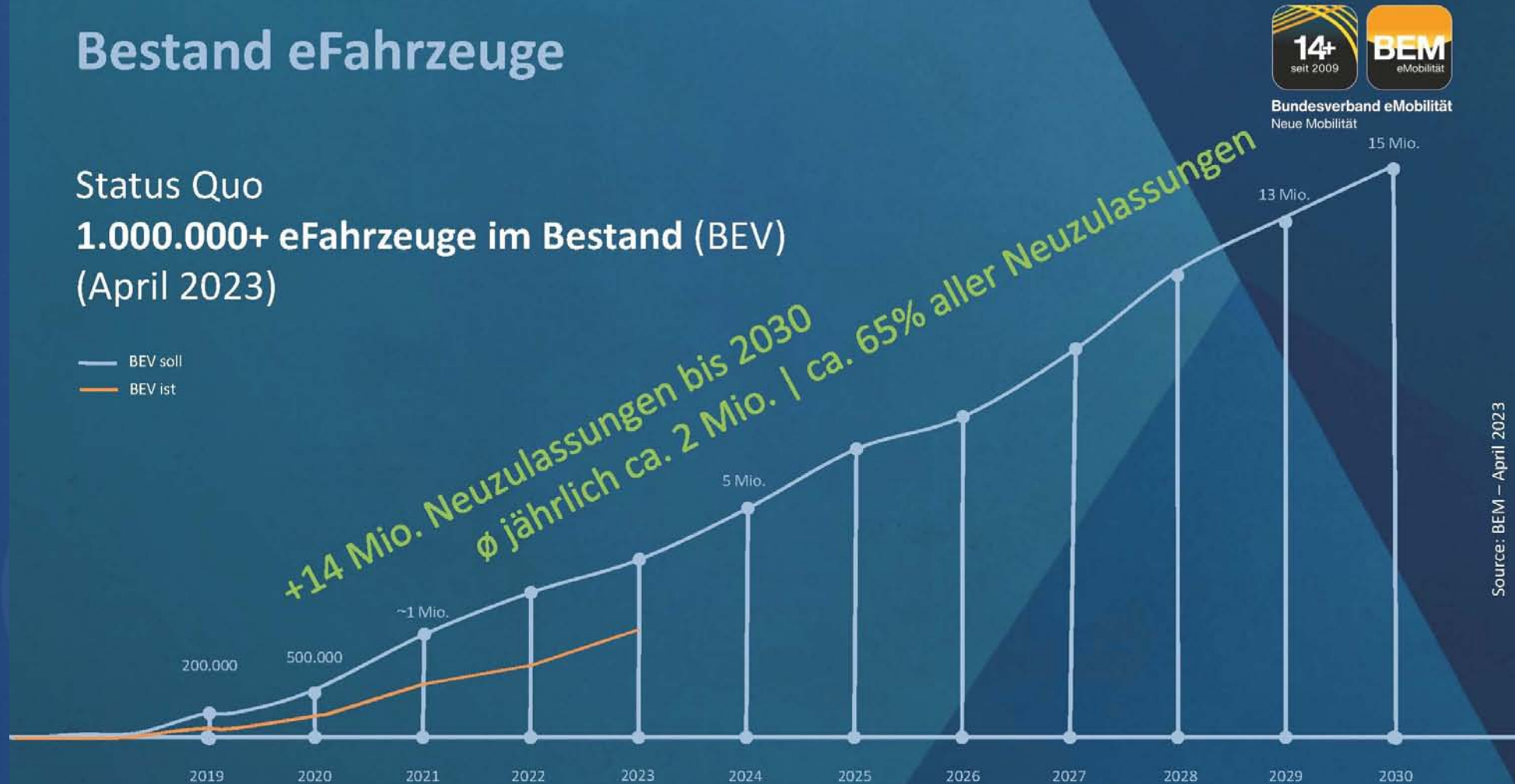
Bestand eFahrzeuge

Status Quo

1.000.000+ eFahrzeuge im Bestand (BEV)

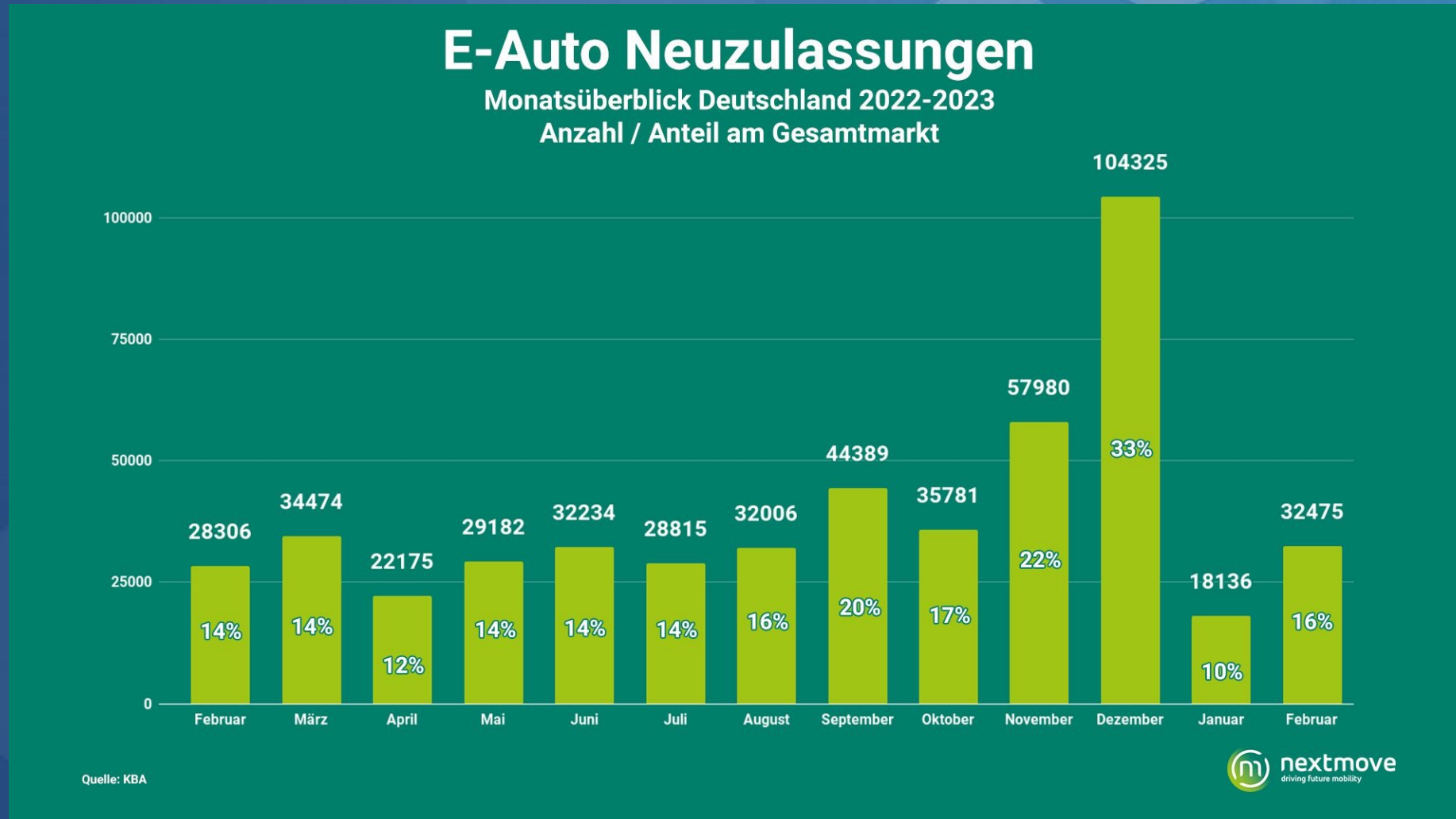
(April 2023)

— BEV soll
— BEV ist



Source: BEM – April 2023

eZulassungszahlen 2022/ 2023 (Januar/ Februar)



eZulassungszahlen August 2023

- BEV-Neuzulassungen stiegen um +171% auf 86.650 Einheiten im Vergleich zum Vorjahres-August
- Die bedeutet auch: Nahezu 33% der in diesem Monat neu zugelassene Pkw ist rein elektrisch angetrieben.
- ABER: Der Umweltbonus, den es seit 1.9.23 nur noch für private und nicht mehr für gewerbliche Halter gibt, sorgte für diesen vorübergehenden Boom

(Quelle: PM VDA, 11.9.23)


Förderung

Der Kaufpreis von Elektroautos ist vergleichsweise hoch. Damit sie erschwinglicher werden, fördert der Staat ihren Kauf.

- 2023: Bis zu 6.750 Euro Zuschuss fürs E-Auto
- 2024: Reduzierung der Fördersummen
 - Plug-in-Hybride werden nicht mehr gefördert
 - Trotz Lieferproblemen: Antrag erst nach Zulassung möglich – „Wahnsinn!“

Welche Marken sind top?

- VW schneidet im Juli 2023 mit dem ID.4 & 5 besser ab als Tesla mit dem Modell Y
- Opel schafft es (weiterhin) nicht in die Top 20
- Noch ist kein chinesisches Modell unter den Top 20

Top 20 auf einen Blick: 

1. VW ID.4 & 5 (4028)
2. Fiat 500e (2487)
3. Tesla MODEL Y (2067)
4. Mercedes EQA (1963)
5. Skoda ENYAQ (1896)
6. Dacia SPRING (1818)
7. VW ID.3 (1772)
8. Tesla MODEL 3 (1758)
9. Cupra BORN (1743)
10. Audi Q4 e-tron (1475)
11. Hyundai KONA (1423)
12. MG 4 (1193)
13. BMW iX1 (1184)
14. Hyundai IONIQ5 (1138)
15. MINI Cooper SE (1069)
16. Polestar 2 (1052)
17. Renault MEGANE e-tech (908)
18. Smart FORTWO (906)
19. Jeep AVENGER (902)
20. KIA EV6 (812)

Produktionserwartungen (Quelle: CATI, 14.3.23)

E-Mobility Dashboard

Produktion Elektroautos in Deutschland
2022
mit Prognose 2023



Produktion 2022
570.000 BEV

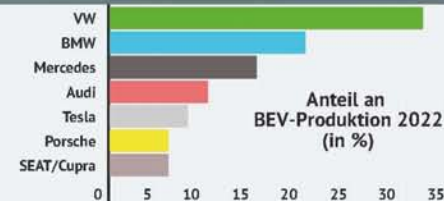


Prognose Produktion 2023:
Rekordwert mit 1.000.000 BEV

BEV Battery Electric Vehicles

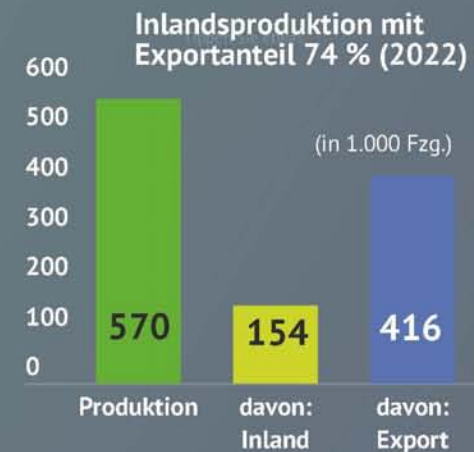


2022:
BEV- Produktion
an 14 Standorten
2023 + 4 Standorte



Produktionsrekord 2023
möglich durch:

- neue Standorte + Produkte
- Produktionszuwächse/
Abbau Lieferrückstände
- überragenden Exportanteil



Produktion von Elektro-Pkw in D (Q1/ 2023)

- 672.900 E-Pkw wurden im Q1/ 2023 in Deutschland gefertigt (+ 93 % zum Vorjahreszeitraum)
- Besonders stark wächst dabei die Produktion von rein batterieelektrischen Pkw (BEV) = 523.900, + 142 %
- Produktion Plug-In Hybride (PHEV) = 149.000, + 13 %
- Damit hat Deutschland bei der Produktion von E-Pkw die USA überholt und liegt nun weltweit auf Platz 2
- Für Europa (EU, UK, EFTA) gilt: In keinem anderen Land in Europa wurden mehr E-Pkw produziert als in Deutschland

Quelle PM VDA 3.8.23

Produktion von Elektro-Pkw in D (01 – 08/2023)

Die Wachstumsdynamik im bisherigen Jahresverlauf stammt vor allem von den E-Pkw, und zwar insbesondere den rein batterieelektrischen BEV.

- BEV-Fertigung: 589.800 (+128 %) - überholte die Diesel-Pkw-Produktion mit 488.100 Einheiten
- Plug-In Hybride (PHEV): 170.600 (+ 13%)
- Deutsche Pkw-Markt insgesamt 1,91 Mio. Fahrzeuge (+16%). Das Vorkrisenniveau von 2019 wird damit deutlich um -23% unterschritten

(Quelle: PM VDA, 11.9.23)

Aber: China wir immer relevanter

Donnerstag, 14. September 2023

WIRTSCHAFT

KOMMENTAR



in Winter

Der Hui ist schon da

Chinesische Autobauer drängen nach Westen. Der Europachef von Nio passt mit seinem Team die Fahrzeuge an den Geschmack der Deutschen an

Wenn Hui Zhang, den sie in der Münchner Autobranche alle schon Hui nennen, die Konkurrenz in den Blick nehmen will, dann muss er nur auf die Dachterasse des Firmenhauptquartiers steigen. Es ist ein warmer Augusttag, der Himmel über Zhang ist blau, lediglich ein paar weiße Tupfer. Unter ihm erstreckt sich das noble Viertel Bogenhausen mit seinen Jugendstilfassaden. In der Ferne, auf der anderen Seite der Isar, spitzt die BMW-Zentrale empor, bekannt als der Vierzylinder.

Der Vierzylinder ist ein Wahrzeichen deutscher Automobilkunst – und in jüngerer Vergangenheit auch ein Symbol für Hui Zhang. Ziel erfolgreich sein wie BMW.

Die chinesischen Autobauer wollen den europäischen Markt aufmischen, schrieb dieser Tage die Financial Times. Es klingt ein bisschen nach einem Plan für die Zukunft. Tatsächlich aber sind einige von ihnen schon da, verkaufen bereits Autos, machen den etablierten deutschen Konzernen Konkurrenz auf deren heimischem Markt und müssen gar nicht mehr den weiten Weg von Ost nach West auf sich nehmen.

So wie Hui Zhang, der das Europageschäft von Nio führt. Seine Marke ist die wohl globalste unter den neuen chinesischen Autobauern. Die technische Entwicklung, etwa des Fahrwerks, findet in Großbritannien statt. Das Design entsteht in München. Die Software wird in Berlin programmiert. Und die Fabrik steht in Hefei, China. Was herauskommt, ist ziemlich teuer, aber auch ziemlich gut, so sagen es zumindest deutsche Experten: Für eine große elektrische Limousine von Nio (Startpreis 82.000 Euro) bekamen Hui Zhang und seine Kollegen im vergangenen Jahr vom ADAC ein «Goldenes Lenkrad» überreicht, was als eingetragenes erste zu nehmender Qualitätsindikator gilt.



Chinesische Auto-
nity aufzubauen, in der
einander verbunden, und
Schließlich der Name
EV, was aus technisch
behalten, schließlich
diesem Raum haben vi
Tomassen. «Während
schafft haben»
Aus Oxford zugese
der viele Jahre bei
branchenweit respek
«Ungelübte Mitach
sen, erzählt er. Er ist ein
bei Nio und kümme
nung an den deutsche
schen Hersteller mi
für China entwickelt
ausrüsten und andere
wichtig sind, werden
Europa adaptiert: ser
Lenkung, eine we
Teobakk glaubt,
«Das sei», «Erst Was
jetzt Autos – die Me
sich an Waren, die in
China produziert wer
Im Münchner Hau
schen drei Fragen an
steht der Scheißfeld
lung deutscher Ges
bilder. Gesprochen w
Englisch und manch
Übersetzer, etwa wen
live aus dem Studio
neuesten Designs der
China für die Welt ge
Die Firma ist so zu
nach Europa aufmache
öfener Blicke in Mü

chischen Auto-
nity aufzubauen, in der
einander verbunden, und
Schließlich der Name
EV, was aus technisch
behalten, schließlich
diesem Raum haben vi
Tomassen. «Während
schafft haben»
Aus Oxford zugese
der viele Jahre bei
branchenweit respek
«Ungelübte Mitach
sen, erzählt er. Er ist ein
bei Nio und kümme
nung an den deutsche
schen Hersteller mi
für China entwickelt
ausrüsten und andere
wichtig sind, werden
Europa adaptiert: ser
Lenkung, eine we
Teobakk glaubt,
«Das sei», «Erst Was
jetzt Autos – die Me
sich an Waren, die in
China produziert wer
Im Münchner Hau
schen drei Fragen an
steht der Scheißfeld
lung deutscher Ges
bilder. Gesprochen w
Englisch und manch
Übersetzer, etwa wen
live aus dem Studio
neuesten Designs der
China für die Welt ge
Die Firma ist so zu
nach Europa aufmache
öfener Blicke in Mü

chischen Auto-
nity aufzubauen, in der
einander verbunden, und
Schließlich der Name
EV, was aus technisch
behalten, schließlich
diesem Raum haben vi
Tomassen. «Während
schafft haben»
Aus Oxford zugese
der viele Jahre bei
branchenweit respek
«Ungelübte Mitach
sen, erzählt er. Er ist ein
bei Nio und kümme
nung an den deutsche
schen Hersteller mi
für China entwickelt
ausrüsten und andere
wichtig sind, werden
Europa adaptiert: ser
Lenkung, eine we
Teobakk glaubt,
«Das sei», «Erst Was
jetzt Autos – die Me
sich an Waren, die in
China produziert wer
Im Münchner Hau
schen drei Fragen an
steht der Scheißfeld
lung deutscher Ges
bilder. Gesprochen w
Englisch und manch
Übersetzer, etwa wen
live aus dem Studio
neuesten Designs der
China für die Welt ge
Die Firma ist so zu
nach Europa aufmache
öfener Blicke in Mü

Europa wittert unlauteren Wettbewerb

Die EU-Kommission kritisiert Subventionen für chinesische Autobauer und leitet ein Prüfverfahren ein



Sportlich, rechtlich aber eben nicht aus Deutschland: Der bei der IAA gezeigte SEAL von BYD kam bei Testern zuletzt gut an. Foto: Fabrik/Stockphoto.com

ierte
mnisse

chischen Auto-
nity aufzubauen, in der
einander verbunden, und
Schließlich der Name
EV, was aus technisch
behalten, schließlich
diesem Raum haben vi
Tomassen. «Während
schafft haben»
Aus Oxford zugese
der viele Jahre bei
branchenweit respek
«Ungelübte Mitach
sen, erzählt er. Er ist ein
bei Nio und kümme
nung an den deutsche
schen Hersteller mi
für China entwickelt
ausrüsten und andere
wichtig sind, werden
Europa adaptiert: ser
Lenkung, eine we
Teobakk glaubt,
«Das sei», «Erst Was
jetzt Autos – die Me
sich an Waren, die in
China produziert wer
Im Münchner Hau
schen drei Fragen an
steht der Scheißfeld
lung deutscher Ges
bilder. Gesprochen w
Englisch und manch
Übersetzer, etwa wen
live aus dem Studio
neuesten Designs der
China für die Welt ge
Die Firma ist so zu
nach Europa aufmache
öfener Blicke in Mü

chischen Auto-
nity aufzubauen, in der
einander verbunden, und
Schließlich der Name
EV, was aus technisch
behalten, schließlich
diesem Raum haben vi
Tomassen. «Während
schafft haben»
Aus Oxford zugese
der viele Jahre bei
branchenweit respek
«Ungelübte Mitach
sen, erzählt er. Er ist ein
bei Nio und kümme
nung an den deutsche
schen Hersteller mi
für China entwickelt
ausrüsten und andere
wichtig sind, werden
Europa adaptiert: ser
Lenkung, eine we
Teobakk glaubt,
«Das sei», «Erst Was
jetzt Autos – die Me
sich an Waren, die in
China produziert wer
Im Münchner Hau
schen drei Fragen an
steht der Scheißfeld
lung deutscher Ges
bilder. Gesprochen w
Englisch und manch
Übersetzer, etwa wen
live aus dem Studio
neuesten Designs der
China für die Welt ge
Die Firma ist so zu
nach Europa aufmache
öfener Blicke in Mü

chischen Auto-
nity aufzubauen, in der
einander verbunden, und
Schließlich der Name
EV, was aus technisch
behalten, schließlich
diesem Raum haben vi
Tomassen. «Während
schafft haben»
Aus Oxford zugese
der viele Jahre bei
branchenweit respek
«Ungelübte Mitach
sen, erzählt er. Er ist ein
bei Nio und kümme
nung an den deutsche
schen Hersteller mi
für China entwickelt
ausrüsten und andere
wichtig sind, werden
Europa adaptiert: ser
Lenkung, eine we
Teobakk glaubt,
«Das sei», «Erst Was
jetzt Autos – die Me
sich an Waren, die in
China produziert wer
Im Münchner Hau
schen drei Fragen an
steht der Scheißfeld
lung deutscher Ges
bilder. Gesprochen w
Englisch und manch
Übersetzer, etwa wen
live aus dem Studio
neuesten Designs der
China für die Welt ge
Die Firma ist so zu
nach Europa aufmache
öfener Blicke in Mü

Jobs werden geschaffen

eMobilität ist Wachstumstreiber für BMW Werk in Leipzig Regensburg



(LVZ, 26.8.23)



(PM BWM, 21.4.23)

Jobs stehen/ standen auf der Kippe

- „Das ursprünglich für Wolfsburg vorgesehene Fahrzeugprojekt Trinity geht nach heutigem Stand in das Werk Zwickau“ (PM VW, 29.9.23)

SACHSEN UND MITTELDEUTSCHLAND

Freitag, 15. September 2023



Blick auf das Tor von Volkswagen Sachsen in Zwickau. Der Automobilhersteller baut dort zahlreiche Stellen in seiner Elektroauto-Fabrik ab.

FOTO: HENDRIK SCHMIDT/DPA

Bei VW Zwickau müssen 269 Beschäftigte gehen – Sorge vor Abbau bei Zulieferern

Wegen Verkaufseinbußen bei Elektroautos will Volkswagen im Werk in Zwickau vorerst mehrere Hundert befristete Jobs nicht verlängern. Das kann auch Folgen für andere Arbeitnehmer haben.

Batterieentwicklung ist rasant

- Reichweite und Ladezeiten sind Dauerthemen – Industrie arbeitet mit Hochdruck an neuen Batteriesystemen

48 **SPEZIAL:** IAA MOBILITY 4. September 2023 · Automobilwoche 19

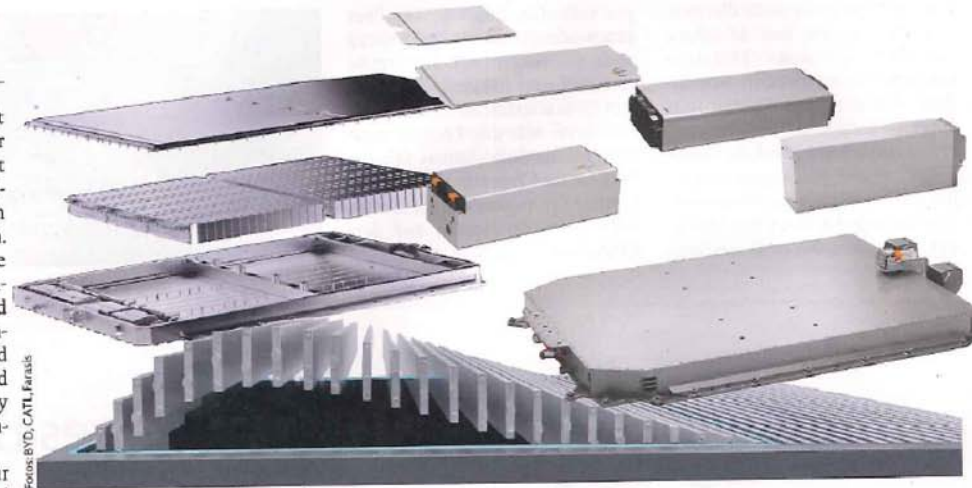
Wenn es schnell gehen soll

Batteriehersteller präsentieren in München neue Akku-Generationen für längere Reichweiten – Wettbewerb nimmt zu

MARTIN WITTLER
AUTOMOBILWOCHE, 4.9.2023

MÜNCHEN. Die Elektromobilität ist das bestimmende Thema der Autobranche. Es stehen aber nicht nur neue Elektroautos im Mittelpunkt der IAA Mobility, sondern auch zentrale Komponenten. Allen voran: der Akku. Mehrere Batteriehersteller zeigen in München ihre neuesten Produkte und Technologien, darunter die Branchengrößen BYD (Halle B3, Stand D40) und CATL (Halle A2, Stand E30) aus China. Farasis Energy (Halle A3 Stand C12) nimmt ebenfalls erstmals an der IAA teil.

Über BYD, die Abkürzung für Build Your Dreams, wird viel gesprochen (siehe Seite 38). Primär deshalb, weil der chinesische Hersteller inzwischen als größter E-Auto-Konkurrent von US-Hersteller Tesla angesehen wird und Marktführer in China ist. Doch BYD ist auch einer der größten



Akku-Innovationen: Speicher von BYD (unten), CATL (li.) und Farasis (re.).

Bei der CTB-Methode hingegen werden die Akkus in die Fahrzeugkarosserie integriert. Die obere Abdeckung der wie ein Sandwich aufgebauten Batterie-

im Model Y die Akkus des chinesischen Konkurrenten BYD eingebaut werden.

LFP-Speicher von CATL

Kilometer Reichweite, die in zehn Minuten nachgeladen werden kann. Offenbar hat CATL auch das Temperaturproblem von Lithium-Eisenphosphat-Akkus in den

die Geschäfte von CATL Europa leiten soll. Der 44-Jährige kommt vom schwedischen Verbindungselemente-Hersteller Bulten, bei dem er als COO zuletzt das globale Vertriebsnetz neu strukturiert hatte. „Frage: Dekarbonisierung und Emissionen reduzieren treiben den Wettbewerb in der Automobilbranche. In anderen Sektoren stetig. Dazu wollen wir mit unseren Partnern einen maßgebenden Beitrag leisten“, sagte Bauwieser. E-Mobilitätsportal „electric

1000 Kilometer Reichweite

Auch der chinesisch-amerikanische Akkuhersteller Farasis ist vor Ort (siehe Interview unten). Aktuell arbeitet Farasis an Batterien der fünften Generation. Höhere Reichweiten, schnellere Ladevorgänge und eine längere Lebensdauer – das ist Farasis in Aussicht. Zudem hat Farasis eine Reichweite von 1000

Brandgefahren – Diskussion “köchelt” immer hoch

- „Auf der Nordsee ist ein Frachter mit mehr als 3000 Autos an Bord in Brand geraten“ (26.7.23) später: „Auslöser waren nicht die Batterien“

„Ohne Strom nichts los“

- Das Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur enthält
 - 78.918 Normal-ladepunkte
 - 18.577 Schnell-ladepunkte

(Stand 1. Juli 2023)

Ladeinfrastruktur – Bedarfe

bis 2030 bei 15 Mio. BEVs → ca. 18 Mio. Ladepunkte bundesweit



öffentl. LIS	450.000
„private“ LIS	17.550.000

Induktives Laden – neue Konzepte?

- Ladesäule (Standard)
- Induktives Laden
- Wechselsysteme (NIO)
- ABER: Alles erfordert spezifischen Systeme im Auto!!!!

Strom ohne Strippen

E-Autos brauchen immer noch Kabel: Zulieferer Mahle will das ändern und arbeitet am induktiven

Von Wolfgang Kälber

Stuttgart. Mit induktivem, also kabellosem Laden von Elektroautos greift der Stuttgarter Automobilzulieferer Mahle ein Thema auf, das bereits etliche Hersteller auf dem Schirm hatten. Schon 2014 kündigte zum Beispiel Mercedes ein induktives Ladesystem für die Plug-in-Version der S-Klasse an. BMW brachte 2017 sogar ein System für den 530e heraus. Was daraus wurde? Nichts. Alle Pläne in der Versenkung verschwunden.

„Die Systeme hatten schon deshalb keine Zukunft, weil sie proprietär ausgelegt waren“, sagt Volker Schall, der bei Mahle die Entwicklung des induktiven Ladens betreut. „Ein BMW konnte nur mit dem BMW-System laden, der Mercedes nur mit Mercedes-Technik.“ Auch die Begrenzung auf 3,7 kW sei nicht gerade hilfreich gewesen. „Es war klar, dass sich das nicht durchsetzt.“

Das Mahle-Prinzip, das aus einer von Siemens beigesteuerten Bodenplatte und einem Empfänger zwischen Vorderachse und Batterie besteht, soll in allen E-Autos funktionieren. Bei Schnee und Eis genauso wie mit verschmutzter Platte. Vor allem aber soll der Strom kontinuierlich mit 11 kW fließen. Aber auch stärkere Ströme seien denkbar, bis hin zu mehreren Hundert kW, beispielsweise für Nutzfahrzeuge. Den Wirkungsgrad gibt Mahle mit 92 Prozent an, das ist kaum niedriger als beim Laden mit Kabel.

Allerdings will der Zulieferer die Technik nicht als Nachrüstlösung, sondern für die Erstausrüstung anbieten, da jedes Fahrzeug darauf angepasst werden muss. Schon deshalb, weil der Empfänger so eingebaut werden muss, dass er die Bo-

denfreiheit nicht einschränkt. Zudem muss die Technik in die Bordelektrik integriert werden. Noch hat kein Hersteller angebitzen. Deshalb wird es wohl noch etwas dauern, bis es in Serie geht.

Dabei ist die Idee naheliegend, ein Elektroauto ohne Wallbox, ohne



Das Mahle-Prinzip: Über eine Bodenplatte und einen Empfänger zwischen Vorderachse und Batterie sollen E-Autos geladen werden.

FOTO: MAHLE

Hemmschuh Bürokratie



David Pfennig

Bei uns tanken Mitarbeiter kostenfrei mit Sonnenstrom. Aber wir haben auch 6 Ladesäulen an 2 Standorten. Die 3 eigenen aus der Flotte übrigens aufs Jahr zu 81% Autark. Wie viele Ladesäulen hat eigentlich die **Handwerkskammer zu Leipzig** ?

Gefällt mir Antworten 1 Wo.



Volker Lux

4 Lademöglichkeiten im Haus des Handwerks und 3 im BTZ Borsdorf. Ich würde in Borsdorf auch gern mit Sonne tanken, aber leider verhindert die Bürokratie die Inbetriebnahme einer seit Oktober 2022 fertiggestellte PV-Anlage. Und im Haus des Handwerks scheitert die Installation von Wall-Boxen bislang am Netzbetreiber und dem Eigentümer der Tiefgarage.

Gefällt mir Antworten 1 Wo. Bearbeitet

Fachpersonal – Haben wir genug Elektriker?

BEM fordert maximalen Fokus auf Berufe im Elektro-Fachhandwerk

Dortmund, 08.02.2023. Mit Blick auf die explodierenden Bedarfe bei der Elektrifizierung in der Elektromobilität, im Zuge der Wärmewende und beim Ausbau der Erneuerbaren Energie hat der BEM | Bundesverband eMobilität für den maximalen Fokus auf Berufe im Elektro-Fachhandwerk geworben. Auf der am Mittwoch in Dortmund beginnenden Fachmesse [elektrotechnik](#) appellierte Verbandsvorstand Markus Emmert an Politik und Verwaltung, den Fachkräfte-Turbo einzuschalten und Qualifizierung und Weiterbildung im und für das Elektro-Fachhandwerk voranzutreiben.

„Um den riesigen Bedarf der Elektrifizierung zu bedienen, brauchen wir nicht nur neue Berufe und Ausbildungsgänge, was wertvolle Zeit kostet. Wir benötigen aktuell dringend die Erweiterung von Jobprofilen und berufsständischen Vorgaben, die teilweise aus einer anderen Wirtschaftsepoche stammen“, sagte Emmert und verwies auf die Möglichkeit der Öffnung von Vorgaben, wie sie bereits in der Photovoltaik-Branche Anwendung fanden. „Im Bereich von Ladelösungen muss es beispielsweise möglich sein, dass jeder Handwerker Ladeinfrastruktur installieren und Meldeprozesse einleiten darf. Den Elektriker braucht es erst beim Anschluss ans Netz und der Inbetriebnahme.“

Netzausbau – 2. Standbein

SACHSEN UND MITTELDEUTSCHLAND Freitag, 21. April 2023



Windräder und Hochspannungsleitungen im Sonnenaufgang. Wenn die Energiewende klappen soll, muss auch der Netzausbau beschleunigt werden. FOTO: JULIAN STRATENSCHULTE/DEA

Ostdeutscher Energieversorger schlägt Alarm: „Bund vergisst den Netzausbau“

Verkehrswende, Wärmewende, Energiewende – ohne neue Leitungen geht nichts davon. Aktuell vergisst die Bundesregierung den Netzausbau, kritisiert EnviaM-Chef Stephan Lewis.

Leipzig. Mehr E-Autos, mehr Wärmepumpen, mehr Windräder: Für all das braucht es mehr und sichere Netze. Doch den Netzausbau hebt die Bundesregierung aktuell nicht auf dem Schirm, kritisiert Stephan Lewis, Chef des EnviaM, des Energieversorgers im Spannungsbereich investiert weniger Anlagen stehen, an den Kosten beteiligen. Sie plädieren für ein bundeseinheitliches Netzangebot. Werden auch die Kosten für den Ausbau des Niederspannungsnetzes auf die Verbraucher umgelegt? Genehmigungsverfahren so in die Länge gezogen hat. Dort fangen wir gerade wieder von vorn an. Wie lange dauert ein Genehmigungsverfahren? heute nicht, wie diese Lücke, die sie reißen und reißen werden, geschlossen werden kann.

Neue Wege zwischen Netzbetreibern und OEM

**BMW
GROUP**

Unternehmenskommunikation

Presse-Information

2. Mai 2023



ROLLS-ROYCE
MOTOR CARS LTD

Kooperation mit Pioniercharakter: BMW Group und E.ON schaffen mit „Connected Home Charging“ das erste europaweite Ökosystem für intelligentes Laden zuhause

+++ mehrstufige Kooperation für intelligentes Laden zuhause
+++ erstes Kundenangebot in zweiter Jahreshälfte 2023 +++
Ergebnisse aus Pilotprojekt zu bidirektionalem Laden fließen in
Entwicklung des Kundenangebots ein +++

München. Die BMW Group und E.ON vereinbaren die erste europaweite Ko-

Wasserstoff/ Brennstoffzelle

Bosch startet Serienfertigung von Brennstoffzellen-Antrieb

17.07.2023 | Quelle: dpa | Lesedauer: 1 min

Der Automobilzulieferer setzt auf wasserstoffbasierte Systeme. Demnächst laufen diese nicht nur im Werk Feuerbach vom Band, Bosch erhöht zudem die Investitionen für Wasserstoffsysteme.



- Beispiel BMW X5 in Kleinserie (PM 2.12.22)



- Beispiel Bosch (Automobilindustrie, 17.78.23)

Öffentliche Akzeptanz

- Egal worum es geht – ob Windkraft, Trassen für Netzausbau, Bau von Werken (Tesla) oder Erweiterungsinvestitionen (BMW Dingolfing): Die Devise „Wasch mir den Pelz aber mach mich nicht nass“ greift immer weiter um sich.

Ja zu BMW - Straßkirchner stimmen deutlich für die Ansiedlung des Montagestandorts für Hochvoltbatterien

+++ Personal- und Immobilienvorständin Ilka Horstmeier: „Wichtiges Signal für den Wirtschaftsstandort Deutschland“ +++

Produktionsvorstand Milan Nedeljković: „Können in Bayern die Chancen nutzen, die die Transformation zur Elektromobilität bietet“ +++

Straßkirchen (24.9.23). Das vorläufige Endergebnis des Straßkirchner Bürgerentscheids zeigt: Die Bürgerinnen und Bürger von Straßkirchen haben sich mit deutlicher Mehrheit für die Ansiedlung der BMW Group ausgesprochen. Über 75 Prozent haben für das Ratsbegehren „Ja zu einem BMW-Montagewerk für Hochvoltbatterien“ gestimmt. Die Wahlbeteiligung lag bei knapp 77%.|



Vielen Dank



Automotive Cluster Ostdeutschland GmbH (ACOD)

Dr. Jens Katzek

- Geschäftsführer-

August-Bebel-Str. 73

04275 Leipzig

Telefon: 0341 3038 2535

Mobil: 0177-579 53 80

eMail: Jens.Katzek@acod.de