

BMW  
GROUP



ROLLS-ROYCE  
MOTOR CARS LTD



30. SEPTEMBER 2024

# QUARTALSMITTEILUNG



# INHALT

---

3	BMW Group im Überblick
7	Zwischenlagebericht des Konzerns
26	Zwischenabschluss des Konzerns
36	Weitere Informationen

---

# BMW GROUP IM ÜBERBLICK

---

# BMW GROUP IN ZAHLEN

## BEDEUTSAMSTE LEISTUNGSINDIKATOREN

		3. Quartal 2024	3. Quartal 2023	Veränderung in %	1. Januar bis 30. September 2024	1. Januar bis 30. September 2023	Veränderung in %
<b>KONZERN</b>							
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	838	4.063	- 79,4	8.861	13.414	- 33,9
<b>SEGMENT AUTOMOBILE</b>							
Auslieferungen	Einheiten	540.881	621.699	- 13,0	1.754.157	1.836.563	- 4,5
Anteil vollelektrischer Automobile an den Auslieferungen	%	19,1	15,1	26,5	16,8	13,4	25,4
EBIT-Marge <sup>1</sup>	%	2,3	9,8	- 76,5	6,6	10,3	- 35,9
<b>SEGMENT MOTORRÄDER</b>							
Auslieferungen	Einheiten	50.364	52.037	- 3,2	163.436	164.908	- 0,9
EBIT-Marge <sup>1</sup>	%	3,8	- 0,6	-	9,5	12,0	- 20,8

## WEITERE KENNZAHLEN

		3. Quartal 2024	3. Quartal 2023	Veränderung in %	1. Januar bis 30. September 2024	1. Januar bis 30. September 2023	Veränderung in %
<b>KONZERN</b>							
EBT-Marge <sup>2</sup>	%	2,6	10,6	- 75,5	8,4	11,9	- 29,4
Ergebnis je Stammaktie <sup>3</sup>	€	0,64	4,20	- 84,8	9,21	13,90	- 33,7
Ergebnis je Vorzugsaktie <sup>3</sup>	€	0,64	4,20	- 84,8	9,22	13,91	- 33,7
<b>SEGMENT AUTOMOBILE</b>							
Free Cashflow	Mio. €	- 2.480	2.618	-	- 191	5.759	-

<sup>1</sup> Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf die Umsatzerlöse des Segments.

<sup>2</sup> Verhältnis des Konzernergebnisses vor Steuern zu den Konzernumsatzerlösen.

<sup>3</sup> Stamm-/Vorzugsaktien. Bei der Berechnung des Ergebnisses je Vorzugsaktie wird der Vorabgewinn (Mehrdividende) von 0,02 € je Vorzugsaktie anteilig auf die Quartale des entsprechenden Geschäftsjahres verteilt.

## WEITERE KENNZAHLEN

		3. Quartal 2024	3. Quartal 2023	Veränderung in %	1. Januar bis 30. September 2024	1. Januar bis 30. September 2023	Veränderung in %
<b>KONZERN</b>							
<b>Konzernumsatzerlöse</b>	<b>Mio. €</b>	<b>32.406</b>	<b>38.458</b>	<b>- 15,7</b>	<b>105.964</b>	<b>112.530</b>	<b>- 5,8</b>
Automobile	Mio. €	27.854	32.096	- 13,2	90.863	94.994	- 4,3
Motorräder	Mio. €	702	650	8,0	2.563	2.571	- 0,3
Finanzdienstleistungen	Mio. €	9.331	9.102	2,5	28.598	26.723	7,0
Sonstige Gesellschaften	Mio. €	3	3	-	10	9	11,1
Konsolidierungen	Mio. €	- 5.484	- 3.393	61,6	- 16.070	- 11.767	36,6
<b>Konzernergebnis vor Finanzergebnis (EBIT)</b>	<b>Mio. €</b>	<b>1.696</b>	<b>4.352</b>	<b>- 61,0</b>	<b>9.627</b>	<b>14.070</b>	<b>- 31,6</b>
Automobile	Mio. €	634	3.135	- 79,8	6.028	9.810	- 38,6
Motorräder	Mio. €	27	- 4	-	243	308	- 21,1
Finanzdienstleistungen	Mio. €	760	740	2,7	2.199	2.449	- 10,2
Sonstige Gesellschaften	Mio. €	-	- 8	-	- 13	- 13	-
Konsolidierungen	Mio. €	275	489	- 43,8	1.170	1.516	- 22,8
<b>Konzernergebnis vor Steuern (EBT)</b>	<b>Mio. €</b>	<b>838</b>	<b>4.063</b>	<b>- 79,4</b>	<b>8.861</b>	<b>13.414</b>	<b>- 33,9</b>
Automobile	Mio. €	433	3.043	- 85,8	5.763	9.611	- 40,0
Motorräder	Mio. €	28	- 2	-	244	311	- 21,5
Finanzdienstleistungen	Mio. €	665	747	- 11,0	2.146	2.451	- 12,4
Sonstige Gesellschaften	Mio. €	- 317	- 5	-	379	112	-
Konsolidierungen	Mio. €	29	280	- 89,6	329	929	- 64,6
<b>Steuern auf das Konzernergebnis</b>	<b>Mio. €</b>	<b>- 362</b>	<b>- 1.132</b>	<b>- 68,0</b>	<b>- 2.729</b>	<b>- 3.863</b>	<b>- 29,4</b>
<b>Konzernüberschuss</b>	<b>Mio. €</b>	<b>476</b>	<b>2.931</b>	<b>- 83,8</b>	<b>6.132</b>	<b>9.551</b>	<b>- 35,8</b>

## WEITERE KENNZAHLEN

		3. Quartal 2024	3. Quartal 2023	Veränderung in %	1. Januar bis 30. September 2024	1. Januar bis 30. September 2023	Veränderung in %
<b>SEGMENT AUTOMOBILE</b>							
<b>Auslieferungen</b>	<b>Einheiten</b>	<b>540.881</b>	<b>621.699</b>	<b>- 13,0</b>	<b>1.754.157</b>	<b>1.836.563</b>	<b>- 4,5</b>
BMW	Einheiten	487.080	549.941	- 11,4	1.583.503	1.621.267	- 2,3
MINI	Einheiten	52.650	70.384	- 25,2	166.684	210.741	- 20,9
Rolls-Royce	Einheiten	1.151	1.374	- 16,2	3.970	4.555	- 12,8
<b>Produktion</b>	<b>Einheiten</b>	<b>640.747</b>	<b>638.524</b>	<b>0,3</b>	<b>1.984.428</b>	<b>1.979.456</b>	<b>0,3</b>
<b>SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN</b>							
<b>Neuverträge Leasing / Finanzierung</b>		<b>402.343</b>	<b>383.509</b>	<b>4,9</b>	<b>1.252.251</b>	<b>1.112.817</b>	<b>12,5</b>

# ZWISCHENLAGEBERICHT DES KONZERNS

---

8	<b>Finanzielle Leistung</b>
8	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
9	Konzernüberblick
13	Segment Automobile
19	Segment Finanzdienstleistungen
21	Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen
22	<b>Prognose, Risiko- und Chancenmanagement</b>
22	Prognose
25	Risiko- und Chancenmanagement

**8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen**

9 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

19 Segment Finanzdienstleistungen

21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

22 Prognose

25 Risiko- und Chancenmanagement

# FINANZIELLE LEISTUNG

**Strategie angesichts der aktuellen Herausforderungen robust**

Die Auslieferungen vollelektrischer Automobile (BEV) der BMW Group haben im Berichtszeitraum weiter zugelegt. Nach neun Monaten liegt das Absatzwachstum bei den BEVs der drei Premiummarken BMW, MINI und Rolls-Royce bei 19,1% (2024: 294.052 Einheiten; 2023: 246.867 Einheiten). Die BMW Group setzt damit den konsequenten Hochlauf der Elektromobilität erfolgreich fort.

Die BMW Group profitierte von ihrer ausgewogenen Positionierung in den großen Weltregionen. Während sich MINI und Rolls-Royce aktuell im Modellwechsel befinden, baute die Marke BMW in Europa ihre Marktposition weiter aus und erzielte in den ersten neun Monaten ein solides Wachstum. Im US-Markt bestätigte die BMW Group ihre gute Wettbewerbsposition.

Das Unternehmen passte am 10. September 2024 seine Jahresprognose an. Maßgeblich dafür waren Auslieferungssperren im Zusammenhang mit der zugelieferten Komponente Integriertes Bremssystem (IBS). Aufgrund dessen ging der Fahrzeugabsatz der BMW Group im dritten Quartal deutlich zurück. Dies und die zusätzlichen Kosten für Gewährleistung im Zusammenhang mit den technischen Maßnahmen zum IBS belasteten auch die Ergebnissituation spürbar. Die Maßnahmen der weltweiten technischen Aktionen zum IBS wurden im dritten Quartal eingeleitet und sollen zügig abgeschlossen werden. Hinzu kommt das herausfordernde Marktumfeld in China. Trotz der Stützungsmaßnahmen der dortigen Regierung ist das Gesamtbild von einer deutlichen Kaufzurückhaltung mit entsprechenden Auswirkungen auf das Absatzvolumen geprägt.

Die BMW Group hält Kurs auf die Ziele für 2024. Ihre Strategie der Technologieoffenheit deckt ein breites Spektrum an Kundenwünschen ab.

# WIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Die leichte konjunkturelle Erholung, die zu Jahresbeginn die Weltwirtschaft belebte, setzte sich im dritten Quartal 2024 fort. Die Teuerungsraten in den USA und in Europa haben sich stabilisiert beziehungsweise sind weiter rückläufig. Als Folge daraus haben die Notenbanken die Zinswende eingeleitet und damit begonnen, die Leitzinsen schrittweise zu senken. Allerdings stellen geopolitische Entwicklungen und Handelskonflikte mittlerweile dauerhafte Belastungsfaktoren dar. In China bremsen zudem die andauernde Krise im Immobiliensektor sowie eine allgemein schwächere Binnennachfrage das Wachstum spürbar.

**8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen****9 Konzernüberblick**

## 13 Segment Automobile

## 19 Segment Finanzdienstleistungen

## 21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

## 22 Prognose

## 25 Risiko- und Chancenmanagement

**Internationale Automobilmärkte – Gesamtmarkt**

Im Zeitraum von Januar bis September 2024 entwickelten sich die meisten Automobilmärkte insgesamt noch leicht positiv. Im dritten Quartal jedoch war ein Minus von 0,9% zu beobachten, mit einem deutlichen Abwärtstrend in zahlreichen europäischen Märkten wie Deutschland (–13%) und Frankreich (–12%). In den USA belief sich das Minus auf 2%. In den ersten neun Monaten 2024 ergab sich für die größten Automobilmärkte folgendes Bild:

	Veränderung zum Vorjahr in %
EU 27	+ 1
davon Deutschland	– 1
davon Frankreich	– 2
davon Italien	+ 2
davon Spanien	+ 6
Vereinigtes Königreich (UK)	+ 4
USA	+ 1
China	+ 1
Japan	– 8
Südkorea	– 6
<b>Gesamt</b>	<b>+ 2</b>

**KONZERNÜBERBLICK****Auslieferungen per September leicht unter Vorjahr – Deutliches Wachstum bei BEVs**

Im Zeitraum von Januar bis September 2024 lieferte das Unternehmen insgesamt 1.754.157 Automobile der Konzernmarken an Kundinnen und Kunden aus und lag damit leicht unter dem hohen Vorjahreswert (2023: 1.836.563 Automobile/–4,5%). Die Gründe für die rückläufige Entwicklung waren Auslieferungssperren im Zusammenhang mit dem zugelieferten integrierten Bremssystem (IBS) sowie das Marktumfeld in China. Die Belastungsfaktoren dämpften dabei insbesondere die Absatzentwicklung im dritten Quartal, die bei 540.881 Fahrzeugen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce lag (2023: 621.699 Automobile/–13,0%).

Ungeachtet dessen baute die BMW Group ihren Marktanteil in Europa aus. In den USA bestätigte das Unternehmen seine gute Wettbewerbsposition. Ausschlaggebend dafür ist das attraktive und innovative Produktportfolio, das sich durch passgenaue Antriebsvarianten für unterschiedliche Kundenwünsche auszeichnet. Vor allem mit ihrem Angebot an vollelektrischen Automobilen erzielte die BMW Group mit 294.052 Fahrzeugen ein deutliches Absatzwachstum in den ersten neun Monaten (2023: 246.867 Automobile/+19,1%). Der Anteil vollelektrischer Automobile an den gesamten Auslieferungen stieg auf 16,8% (2023: 13,4%). Auch im dritten Quartal legte der BEV-Absatz mit 103.438 Einheiten deutlich zu (2023: 93.931 Automobile/+10,1%). Der BEV-Anteil stieg im dritten Quartal auf 19,1% (2023: 15,1%).

Im Segment Finanzdienstleistungen legte die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs- und Leasinggeschäft in den ersten neun Monaten mit 1.252.251 Verträgen deutlich zu (2023: 1.112.817 Verträge/+12,5%). Dabei stieg das Leasing- um 23,3% und das Finanzierungsgeschäft um 7,3%.

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

19 Segment Finanzdienstleistungen

21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

22 Prognose

25 Risiko- und Chancenmanagement

### Drittes Quartal durch Belastungen im Segment Automobile beeinflusst

Die Umsatzerlöse im Konzern blieben im dritten Quartal 2024 mit 32.406 Mio. € deutlich unter dem Vorjahr (2023: 38.458 Mio. €/–15,7%, währungsbereinigt –15,3%). Maßgeblich dafür waren die negativen Volumeneffekte sowie Produkt-Mix-Effekte im Segment Automobile, die sich auch aus den Auslieferungssperren im Zusammenhang mit dem zugelieferten IBS ergaben. Hinzu kam insbesondere in China ein anhaltend schwacher Konsum, der sich trotz Stützungsmaßnahmen der Zentralregierung nicht belebte. Im Segment Finanzdienstleistungen führten steigende Zinsenerlöse, höhere Vertragswerte sowie die Finanzierung gestiegener Händlerbestände zu höheren Umsatzerlösen im Quartal. Einen deutlich dämpfenden Effekt auf die Umsatzentwicklung im Konzern hatten dagegen die Umsatzeliminierungen, die aufgrund des wachsenden Leasingneugeschäfts höher ausfielen.

Die Umsatzkosten im Konzern lagen im dritten Quartal aufgrund volumenbedingt niedrigerer Herstellungskosten im Segment Automobile bei 28.160 Mio. € (2023: 31.535 Mio. €/–10,7%). Gegenläufig wirkten die Kosten für Gewährleistung, die aufgrund technischer Maßnahmen im Zusammenhang mit dem zugelieferten IBS gestiegen sind. Hinzu kamen höhere Aufwendungen für Forschung und Entwicklung.

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen stehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit der baureihenübergreifenden Digitalisierung und Elektrifizierung der Fahrzeugflotte. Des Weiteren enthalten sie die Forschungs- und Entwicklungsleistungen für die Entwicklung neuer Modelle der NEUEN KLASSE. Im Segment Finanzdienstleistungen erhöhten im Wesentlichen gestiegene Zinsen die Umsatzkosten.

Die Vertriebs- und Verwaltungskosten stiegen im Vorjahresvergleich leicht an auf 2.666 Mio. €, unter anderem durch höhere Personal- und IT-Kosten (2023: 2.615 Mio. €/+2,0%).

Das Ergebnis vor Finanzergebnis lag aufgrund der oben beschriebenen Belastungen im dritten Quartal bei 1.696 Mio. € (2023: 4.352 Mio. €/–61,0%).

Das Finanzergebnis verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um –569 Mio. € (2024: –858 Mio. €; 2023: –289 Mio. €). Hauptgrund war die Marktentwicklung bei Zinssicherungsgeschäften.

Entsprechend lag das Ergebnis vor Steuern im dritten Quartal mit 838 Mio. € deutlich unter dem Vorjahr (2023: 4.063 Mio. €/–79,4%).

Die EBT-Marge betrug im dritten Quartal 2,6% (2023: 10,6%/–8,0 Prozentpunkte).

### EBT-Marge im Konzern in den ersten neun Monaten bei 8,4%

Von Januar bis September 2024 lagen die Konzernumsatzerlöse mit 105.964 Mio. € moderat unter dem Vorjahr (2023: 112.530 Mio. €/–5,8%, währungsbereinigt –4,8%). Der gesunkene Absatz im Zusammenhang mit den Auslieferungssperren im dritten Quartal und negative Produkt-Mix-Effekte wirkten dabei umsatzverringend. Preismaßnahmen aus dem Vorjahr wirkten teilweise kompensierend auf die gestiegene Wettbewerbsintensität. Höhere Erlöse in der Kunden- und Händlerfinanzierung ergaben sich vor allem aus gestiegenen Vertragswerten und Händlerbeständen. Dagegen hatten höhere Umsatzeliminierungen, die sich in den Konsolidierungen aufgrund des stärkeren Leasingneugeschäfts ergaben, einen deutlich dämpfenden Effekt auf die Gesamtentwicklung der Konzernumsatzerlöse in den ersten neun Monaten 2024.

Die Umsatzkosten des Konzerns lagen im Berichtszeitraum bei 88.495 Mio. € (2023: 90.705 Mio. €/–2,4%). Der leichte Rückgang ist auf volumenbedingt niedrigere Herstellungskosten zurückzuführen. Gegenläufig wirkten erhöhte Forschungs- und Entwicklungskosten. Zudem stiegen die Umsatzkosten im Finanzdienstleistungsgeschäft aufgrund gestiegener Refinanzierungskosten für das Portfolio.

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns lagen in den ersten neun Monaten bei 6.642 Mio. € und damit erwartungsgemäß deutlich über dem Niveau des Vorjahres (2023: 5.223 Mio. €). Auch die Forschungs- und Entwicklungsquote lag mit 6,3% über dem Niveau des Vorjahres (2023: 4,6%).

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

---

9 Konzernüberblick

---

13 Segment Automobile

---

19 Segment Finanzdienstleistungen

---

21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

---

22 Prognose

---

25 Risiko- und Chancenmanagement

---

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen stehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit der baureihenübergreifenden Digitalisierung und Elektrifizierung der Fahrzeugflotte sowie der Entwicklung automatisierter Fahrfunktionen. Des Weiteren resultierten die Forschungs- und Entwicklungsleistungen aus der Entwicklung neuer Modelle, wie zum Beispiel des BMW X5 Nachfolgers und weiteren Modellen der NEUEN KLASSE. Die Aktivierungsquote lag zum 30. September 2024 bei 35,3% (2023: 30,1%).

Die Vertriebs- und Verwaltungskosten stiegen im Vorjahresvergleich um 4,6% auf 7.953 Mio. € (2023: 7.604 Mio. €). Gründe dafür waren im Wesentlichen ein Anstieg der Personalkosten sowie Kosten für IT-Projekte.

Das Ergebnis vor Finanzergebnis im Zeitraum von Januar bis September 2024 sank vor allem aufgrund der oben beschriebenen Belastungen deutlich auf 9.627 Mio. € (2023: 14.070 Mio. €/-31,6%).

Das Finanzergebnis im Berichtszeitraum lag mit -766 Mio. € unter dem Vorjahr (2023: -656 Mio. €). Dies war vor allem bedingt durch die Marktentwicklung bei Zinssicherungsgeschäften.

Das Konzernergebnis vor Steuern lag im Berichtszeitraum bei 8.861 Mio. € (2023: 13.414 Mio. €/-33,9%). Die EBT-Marge im Konzern betrug damit 8,4% (2023: 11,9%).

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

19 Segment Finanzdienstleistungen

21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

22 Prognose

25 Risiko- und Chancenmanagement

**BMW Group - Forschungs- und Entwicklungskosten**

in Mio. €	3. Quartal 2024	3. Quartal 2023	Veränderung in %	1. Januar bis 30. September 2024	1. Januar bis 30. September 2023	Veränderung in %
Forschungs- und Entwicklungsleistungen <sup>1</sup>	2.473	1.827	35,4	6.642	5.223	27,2
Abschreibung auf Entwicklungskosten	512	569	- 10,0	1.606	1.805	- 11,0
Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten	- 1.065	- 589	80,8	- 2.347	- 1.570	49,5
<b>Forschungs- und Entwicklungskosten</b>	<b>1.920</b>	<b>1.807</b>	<b>6,3</b>	<b>5.901</b>	<b>5.458</b>	<b>8,1</b>

  

in %	3. Quartal 2024	3. Quartal 2023	Veränderung in %-Punkten	1. Januar bis 30. September 2024	1. Januar bis 30. September 2023	Veränderung in %-Punkten
Forschungs- und Entwicklungsquote <sup>2</sup>	7,6	4,8	2,8	6,3	4,6	1,7
Aktivierungsquote <sup>3</sup>	43,1	32,2	10,9	35,3	30,1	5,2

**Aktienrückkaufprogramm**

Die Hauptversammlung der BMW AG hat den Vorstand am 11. Mai 2022 ermächtigt, über die Börse eigene Aktien bis zu insgesamt 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung bestehenden Grundkapitals, oder – falls dieser Wert niedriger ist – des zum Zeitpunkt der jeweiligen Ausübung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals zu erwerben und ohne weiteren Beschluss der Hauptversammlung einzuziehen. Die Ermächtigung für den Rückkauf gilt bis zum 10. Mai 2027.

Zum 30. September 2024 hält die BMW AG 15.392.126 eigene Aktien, die einem Betrag von nominal 15.392.126 € entsprechen. Insgesamt hat die BMW AG auf Grundlage der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 11. Mai 2022 Aktien in einem Umfang von 6,19 % des zum 30. September 2024 bestehenden Grundkapitals erworben.

<sup>1</sup> Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen bestehen aus Forschungs- und nicht aktivierungsfähigen Entwicklungskosten, bereinigt um planmäßige Abschreibungen sowie aus Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten.

<sup>2</sup> Verhältnis der Forschungs- und Entwicklungsleistungen zu den Konzernumsatzerlösen.

<sup>3</sup> Verhältnis der Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten zu den Forschungs- und Entwicklungsleistungen.

**Finanzierungsaktivitäten**

Bis zum 30. September 2024 wurden Anleihen in Höhe von 14,9 Mrd. € begeben. Dabei refinanzierte sich die BMW Group unter anderem durch drei Euro-Benchmarkanleihen, zwei 144A-Anleihen in USD, einer Anleihe in britischen Pfund, einer Anleihe in kanadischen Dollar und einer Anleiheemission in China. Darüber hinaus wurden ABS-Transaktionen mit einem Gesamtvolumen in Höhe von rund 7,9 Mrd. € in folgenden Ländern vorgenommen oder verlängert: USA, UK, Korea, Deutschland, Australien, Kanada, Japan und Südafrika.

Zum 30. September 2024 war die Liquidität des Konzerns mit rund 19,4 Mrd. € auf Vorjahresniveau (31. Dezember 2023: 19,5 Mrd. €).

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Konzernüberblick

**13 Segment Automobile**

19 Segment Finanzdienstleistungen

21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

22 Prognose

25 Risiko- und Chancenmanagement

## SEGMENT AUTOMOBILE

		3. Quartal 2024	3. Quartal 2023	Veränderung in %	1. Januar bis 30. September 2024	1. Januar bis 30. September 2023	Veränderung in %
Auslieferungen <sup>1</sup>	Einheiten	540.881	621.699	- 13,0	1.754.157	1.836.563	- 4,5
Produktion	Einheiten	640.747	638.524	0,3	1.984.428	1.979.456	0,3
Umsatzerlöse	Mio. €	27.854	32.096	- 13,2	90.863	94.994	- 4,3
Ergebnis vor Finanzergebnis (EBIT)	Mio. €	634	3.135	- 79,8	6.028	9.810	- 38,6
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	433	3.043	- 85,8	5.763	9.611	- 40,0
EBIT-Marge <sup>1</sup>	%	2,3	9,8	- 76,5	6,6	10,3	- 35,9

### Automobilabsatz leicht unter Vorjahr – Europa mit Plus

Im Berichtszeitraum war die Entwicklung der Auslieferungszahlen vor allem von den Auslieferungssperren im Zusammenhang mit dem zugelieferten Integrierten Bremssystem (IBS) sowie vom Marktumfeld in China geprägt. So lieferte die BMW Group in den ersten neun Monaten insgesamt 1.754.157 Automobile der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce aus und lag damit leicht unter dem Vorjahreswert (2023: 1.836.563 Automobile/-4,5%). Im dritten Quartal erreichten die Auslieferungen insgesamt 540.881 Fahrzeuge (2023: 621.699 Automobile/-13,0%). In den europäischen Märkten legte der Absatz in der Neun-Monats-Betrachtung weiter zu. Insbesondere die Kernmarke BMW setzte dort positive Impulse und baute ihre Marktposition weiter aus. In den USA bestätigte die BMW Group ihre robuste Wettbewerbsposition.

Für die Marke BMW lag der Absatz im gesamten Berichtszeitraum weltweit mit 1.583.503 Automobilen nur leicht unter dem Vorjahr (2023: 1.621.267 Automobile/-2,3%); von Juli bis September erreichten die Auslieferungen 487.080 Fahrzeuge (2023: 549.941 Automobile/-11,4%). Die Marke MINI erneuert in diesem Jahr ihr gesamtes Produktportfolio und lag in der Neun-Monats-Betrachtung mit 166.684 Einheiten deutlich unter Vorjahr (2023: 210.741 Automobile/-20,9%). Im dritten Quartal setzte die Marke

52.650 Fahrzeuge ab (2023: 70.384 Automobile/-25,2%). Die Auslieferungen der Luxusmarke Rolls-Royce lagen von Januar bis September bei 3.970 Automobilen (2023: 4.555 Automobile/-12,8%). Im dritten Quartal übergab Rolls-Royce 1.151 Automobile der absoluten Luxusklasse in Kundenhand (2023: 1.374 Automobile/-16,2%) und lag damit erwartungsgemäß unter dem Vorjahreswert. Der Grund dafür war der geplante Modellwechsel der Modelle Cullinan<sup>2</sup> und Ghost<sup>2</sup>. Der Rolls-Royce Cullinan Series II<sup>2</sup> wird seit August an Kundinnen und Kunden übergeben. Der Rolls-Royce Ghost Series II<sup>2</sup> wurde im Oktober erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt.

### BEVs erneut mit deutlichem Absatzzuwachs

Der starke Aufwärtstrend bei den vollelektrischen Automobilen bestätigt die erfolgreiche Elektrifizierungsstrategie der BMW Group. Im Berichtszeitraum erzielten die vollelektrischen Automobile der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce mit 294.052 Fahrzeugen von Januar bis September mit 19,1% erneut ein deutliches Absatzplus (2023: 246.867 Automobile). Mit insgesamt 103.438 Einheiten legte der BEV-Absatz auch im dritten Quartal deutlich zu (2023: 93.931 Automobile/+10,1%). Der Anteil vollelektrischer Fahrzeuge an den gesamten Auslieferungen erhöhte sich im Zeitraum Januar bis September damit auf 16,8% (2023: 13,4%). Im dritten Quartal stieg der BEV-Anteil auf 19,1% (2023: 15,1%).

<sup>1</sup> Bedeutsamster Leistungsindikator.

<sup>2</sup> ↗ Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben.

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Konzernüberblick

**13 Segment Automobile**

19 Segment Finanzdienstleistungen

21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

22 Prognose

25 Risiko- und Chancenmanagement

Die gesamten Auslieferungen elektrifizierter Automobile (BEV und PHEV) lagen in der Neun-Monats-Betrachtung mit 409.120 Fahrzeugen solide über dem Vorjahr (2023: 385.411 Automobile/+6,2%). Im Zeitraum von Juli bis September setzte die BMW Group dabei 140.063 elektrifizierte Automobile ab (2023: 139.943 Automobile/+0,1%). Der Anteil der elektrifizierten Fahrzeuge an den gesamten Auslieferungen stieg in den ersten neun Monaten auf 23,3% (2023: 21,0%). Mit einem Anteil von 25,9% im dritten Quartal war jedes vierte ausgelieferte Automobil der BMW Group elektrifiziert (2023: 22,5%).

### BMW Group – Auslieferungen elektrifizierte Modelle

in Einheiten	1. Januar bis 30. September 2024	1. Januar bis 30. September 2023	Veränderung in %
BEV	294.052	246.867	19,1
BMW	266.152	217.138	22,6
MINI	26.483	29.729	- 10,9
Rolls-Royce	1.417	-	-
PHEV	115.068	138.544	- 16,9
BMW	112.698	125.891	- 10,5
MINI	2.370	12.653	- 81,3
<b>Gesamt</b>	<b>409.120</b>	<b>385.411</b>	<b>6,2</b>

### Marke BMW vollelektrisch im Plus

Für die Marke BMW waren die vollelektrischen Automobile erneut ein Wachstumstreiber. Die Dynamik hier wirkte dem rückläufigen Gesamttrend im Berichtszeitraum entgegen. So lagen die BEV-Auslieferungen der Marke in der Neun-Monats-Betrachtung mit einem Plus von 22,6% bei 266.152 Fahrzeugen (2023: 217.138 Automobile). Die gesamten Auslieferungen der Kernmarke waren dem gegenüber von den oben beschriebenen Entwicklungen im dritten Quartal deutlich beeinflusst und lagen bei 487.080 Automobilen (2023: 549.941 Automobile/-11,4%). Auf Neun-Monats-Sicht lag der Absatz mit 1.583.503 Fahrzeugen nur leicht unter dem Vorjahreswert (2023: 1.621.267 Automobile/-2,3%).

Zu den beliebtesten BMW Modellen im Berichtszeitraum zählten sowohl Modelle aus der X-Familie als auch die vollelektrischen Modelle aus dem umfangreichen Produktangebot. Erfolgreichstes BEV-Modell war nach wie vor das Sportcoupé BMW i4\*: Jeder zweite Kunde entschied sich beim Kauf eines Modells aus der BMW 4er Reihe für die vollelektrische Variante. Ebenso zeigten das Erfolgsmodell BMW iX1\* und die Oberklasselimousine BMW i7\* in den ersten neun Monaten erneut zweistellige Wachstumsraten. Sowohl der neue BMW X2\* als auch der erstmals vollelektrische BMW iX2\* setzten ihre Erfolgsfahrt seit der Markteinführung Anfang des Jahres fort.

### Auslieferungen BMW Automobile nach Modellreihen

in Einheiten	1. Januar bis 30. September 2024	1. Januar bis 30. September 2023	Veränderung in %
BMW 1er/2er	146.571	164.596	- 11,0
BMW 3er/4er	389.527	405.280	- 3,9
BMW 5er/6er	170.163	198.543	- 14,3
BMW 7er/8er	40.868	41.885	- 2,4
BMW Z4	8.147	9.015	- 9,6
BMW X1/X2	287.009	216.444	32,6
BMW X3/X4	272.584	295.242	- 7,7
BMW X5/X6	192.405	207.335	- 7,2
BMW X7	42.288	42.703	- 1,0
BMW iX	28.438	35.088	- 19,0
BMW XM	5.470	4.450	22,9
BMW i3/i8	33	686	- 95,2
<b>BMW gesamt</b>	<b>1.583.503</b>	<b>1.621.267</b>	<b>- 2,3</b>
davon BEV	266.152	217.138	22,6
davon PHEV	112.698	125.891	- 10,5

\* ↗ Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben.

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Konzernüberblick

**13 Segment Automobile**

19 Segment Finanzdienstleistungen

21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

22 Prognose

25 Risiko- und Chancenmanagement

**MINI gibt Strom im dritten Quartal**

Die Marke MINI startete Anfang des Jahres mit der Erneuerung ihres gesamten Produktportfolios. In den ersten neun Monaten des Jahres lag der Absatz bei 166.684 Automobilen (2023: 210.741 Automobile/–20,9%); im dritten Quartal lieferte die Marke 52.650 Fahrzeuge an Kundinnen und Kunden aus (2023: 70.384 Automobile/–25,2%).

Die neuen vollelektrischen MINI Modelle wie der MINI Cooper SE\* finden seit der Markteinführung regen Zuspruch in den Märkten. So legte der Absatz der MINI BEVs im dritten Quartal um 54,2% auf 16.533 Fahrzeuge dynamisch zu (2023: 10.720 Automobile). Erste Kundinnen und Kunden konnten sich dabei schon über den neuen MINI Aceman\* freuen. Und das nächste Mitglied der neuen MINI Familie wartet bereits: Mit dem im Oktober vorgestellten neuen MINI Cooper Cabrio\* kommen im nächsten Jahr auch Open-Air-Fans wieder auf ihre Kosten.

**Rolls-Royce: Auslieferungen entsprechen den Erwartungen**

Rolls-Royce lieferte in den ersten neun Monaten insgesamt 3.970 Automobile der absoluten Luxusklasse an Kundinnen und Kunden aus (2023: 4.555 Automobile/–12,8%). Im dritten Quartal übergab die Luxusmarke dabei 1.151 Automobile in Kundenhand (2023: 1.374 Automobile/–16,2%). Der Rückgang entspricht den Erwartungen und ist auf den geplanten Modellwechsel der Modelle Cullinan\* und Ghost\* zurückzuführen. Der Rolls-Royce Cullinan Series II\* befindet sich seit August in der Auslieferung an Kundinnen und Kunden. Der Rolls-Royce Ghost Series II\* wurde im Oktober 2024 erstmals der Öffentlichkeit präsentiert. Zu den beliebtesten Rolls-Royce Modellen im Berichtszeitraum gehörten der Rolls-Royce Cullinan\* sowie der Rolls-Royce Spectre\*. Die steigende Zahl von kunstvoll ausgearbeiteten Bespoke-Fahrzeugen, die nach individuellen Kundenwünschen gefertigt werden, unterstreicht den Fokus der Luxusmarke auf Exklusivität.

**BMW Group – Auslieferungen nach Regionen und Märkten**

in Einheiten	3. Quartal 2024	3. Quartal 2023	Veränderung in %	1. Januar bis 30. September 2024	1. Januar bis 30. September 2023	Veränderung in %
Europa	219.488	221.735	– 1,0	680.281	670.999	1,4
davon Deutschland	66.526	68.569	– 3,0	189.182	192.649	– 1,8
davon UK	35.939	36.161	– 0,6	123.279	111.201	10,9
Amerika	101.561	113.823	– 10,8	331.702	339.468	– 2,3
davon USA	83.698	92.218	– 9,2	272.481	278.340	– 2,1
Asien	206.624	272.255	– 24,1	701.191	785.424	– 10,7
davon China	147.839	210.659	– 29,8	524.192	603.920	– 13,2
Sonstige Märkte	13.208	13.886	– 4,9	40.983	40.672	0,8
<b>Gesamt</b>	<b>540.881</b>	<b>621.699</b>	<b>– 13,0</b>	<b>1.754.157</b>	<b>1.836.563</b>	<b>– 4,5</b>

\* ↗ Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben.

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Konzernüberblick

**13 Segment Automobile**

19 Segment Finanzdienstleistungen

21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

22 Prognose

25 Risiko- und Chancenmanagement

### IBS und Marktentwicklung China prägen Ergebnissituation im dritten Quartal

Im dritten Quartal 2024 lagen die Umsatzerlöse im Segment bei 27.854 Mio. € und damit deutlich unter dem Vorjahr (2023: 32.096 Mio. € / -13,2%, währungsbereinigt -12,8%). Hauptursachen waren ein sinkender Fahrzeugabsatz aufgrund von Auslieferungssperren im Zusammenhang mit dem zugelieferten IBS sowie damit einhergehende negative Produkt-Mix-Effekte. Der Absatz war im dritten Quartal über alle Regionen rückläufig. Insbesondere die Konsumbereitschaft in China war trotz Stützungsmaßnahmen der Zentralregierung weiterhin gedämpft und der Absatz blieb hinter den Erwartungen zurück.

Die Umsatzkosten lagen im dritten Quartal mit 25.143 Mio. € moderat unter dem Vorjahresniveau (2023: 26.841 Mio. € / -6,3%). Volumenbedingt verringerten sich im Vergleich zum Vorjahr die Herstellungskosten. Gegenläufig wirkten die gestiegenen Gewährleistungskosten aufgrund technischer Maßnahmen vor allem im Zusammenhang mit dem zugelieferten IBS sowie gestiegene Aufwendungen für Forschung und Entwicklung. Zudem waren im dritten Quartal planmäßige Abschreibungen aus der Kaufpreisallokation von BMW Brilliance in Höhe von rund 0,3 Mrd. € (2023: 0,3 Mrd. €) in den Umsatzkosten enthalten.

Die gestiegenen Forschungs- und Entwicklungsleistungen stehen im Zusammenhang mit der baureihenübergreifenden Digitalisierung und Elektrifizierung der Fahrzeugflotte sowie der Entwicklung automatisierter Fahrfunktionen. Des Weiteren resultierten die Leistungen aus der Entwicklung von Modellen der NEUEN KLASSE.

Die Vertriebs- und Verwaltungskosten stiegen im Vergleich zum Vorjahresquartal leicht um 43 Mio. € (2024: 2.188 Mio. €; 2023: 2.145 Mio. € / +2,0%). Gründe dafür waren im Wesentlichen ein Anstieg der Personalkosten sowie Kosten für IT-Projekte.

Das Ergebnis vor Finanzergebnis lag im dritten Quartal bei 634 Mio. € (2023: 3.135 Mio. € / -79,8%). Die EBIT-Marge erreichte 2,3% (2023: 9,8%).

Das Finanzergebnis im Segment lag bei -201 Mio. € (2023: -92 Mio. €). Hintergrund für den Rückgang im dritten Quartal war im Wesentlichen ein Rückgang des Zinsergebnisses.

Das Segmentergebnis vor Steuern entwickelte sich im dritten Quartal deutlich rückläufig und lag bei 433 Mio. € (2023: 3.043 Mio. € / -85,8%).

### EBIT-Marge im Automobilgeschäft in den ersten neun Monaten bei 6,6%

Die Segment-Umsatzerlöse lagen mit 90.863 Mio. € leicht unter dem Vorjahresniveau (2023: 94.994 Mio. € / -4,3%, währungsbereinigt -3,1%). In den ersten neun Monaten wirkten das gesunkene Absatzvolumen sowie negative Produkt-Mix-Effekte. Preismaßnahmen aus dem Vorjahr wirkten teilweise kompensierend auf die gestiegene Wettbewerbsintensität.

Die Umsatzkosten des Segments lagen mit 78.309 Mio. € (2023: 78.731 Mio. € / -0,5%) auf Vorjahresniveau. In den ersten neun Monaten wirkten im Wesentlichen volumenbedingt geringere Herstellungskosten. Gegenläufig wirkten gestiegene Aufwendungen für Forschung und Entwicklung. Aus der Kaufpreisallokation von BMW Brilliance ergaben sich planmäßige Abschreibungen in Höhe von rund 1,0 Mrd. € (2023: 1,0 Mrd. €).

Die erwartungsgemäß gestiegenen Forschungs- und Entwicklungsleistungen stehen im Zusammenhang mit der baureihenübergreifenden Digitalisierung und Elektrifizierung der Fahrzeugflotte sowie der Entwicklung automatisierter Fahrfunktionen. Des Weiteren resultierten die Leistungen aus der Entwicklung neuer Modelle, wie zum Beispiel des BMW X5 Nachfolgers sowie weiteren Modellen der NEUEN KLASSE.

Die Vertriebs- und Verwaltungskosten stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 292 Mio. € (2024: 6.587 Mio. €; 2023: 6.295 Mio. € / +4,6%). Grund dafür waren neben höheren Personalkosten auch gestiegene IT-Kosten, im Wesentlichen für Projekte und Softwarelizenzen.

Das Ergebnis vor Finanzergebnis lag im Berichtszeitraum bei 6.028 Mio. € (2023: 9.810 Mio. € / -38,6%). Die EBIT-Marge sank um 3,7 Prozentpunkte auf 6,6% (2023: 10,3%).

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Konzernüberblick

**13 Segment Automobile**

19 Segment Finanzdienstleistungen

21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

22 Prognose

25 Risiko- und Chancenmanagement

Das Finanzergebnis im Segment betrug –265 Mio. € (2023: –199 Mio. €). Wesentlicher Einflussfaktor für den Rückgang in den ersten neun Monaten war ein geringeres Zinsergebnis.

Das Segmentergebnis vor Steuern lag in den ersten neun Monaten bei 5.763 Mio. € (2023: 9.611 Mio. € / –40,0%).

### Segment Automobile – Free Cashflow für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. September 2024 bei –191 Mio. €

Der Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit betrug in den ersten neun Monaten 8.185 Mio. € und resultierte im Wesentlichen aus dem Ergebnis vor Steuern zuzüglich der Abschreibungen auf Anlagevermögen. Die Veränderung des Working Capitals hat den Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit um 3.647 Mio. € reduziert. Den Free Cashflow belastete insbesondere der Aufbau des Vorratsvermögens bedingt durch die oben genannten Auslieferungssperren sowie vorübergehend durch den rückläufigen Absatz, vor allem in China. Der Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie der Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wirkten teilweise kompensierend. Außerdem belasteten neben den gezahlten Ertragsteuern auch vorgezogene Bonuszahlungen an die chinesischen Händler den Free Cashflow.

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit lag bei –7.750 Mio. € und resultierte im Wesentlichen aus Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, insbesondere für den weiteren Ausbau der Elektromobilität sowie für neue Modelle.

Der Free Cashflow des Segments Automobile lag somit in den ersten neun Monaten bei –191 Mio. € (2023: 5.759 Mio. €). Im Vorjahresvergleich sind die Mittelzuflüsse aus der betrieblichen Tätigkeit, insbesondere bedingt durch ein geringeres Ergebnis vor Steuern und einen höheren Rückstellungsverbrauch zurückgegangen. Gleichzeitig sind die Mittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit gegenüber dem Vorjahr angestiegen.

in Mio. €	2024	2023	Veränderung
Mittelzufluss (+)/ -abfluss (–) aus der betrieblichen Tätigkeit	8.185	12.533	– 4.348
Mittelzufluss (+)/ -abfluss (–) aus der Investitionstätigkeit	– 7.750	– 5.616	– 2.134
Bereinigung um Nettoinvestitionen in Wertpapiere und Investmentanteile	– 626	– 1.158	532
<b>Free Cashflow Segment Automobile</b>	<b>– 191</b>	<b>5.759</b>	<b>– 5.950</b>

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Konzernüberblick

**13 Segment Automobile**

19 Segment Finanzdienstleistungen

21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

22 Prognose

25 Risiko- und Chancenmanagement

**Nettofinanzvermögen – Automobile**Das Nettofinanzvermögen Automobile stellt sich wie folgt dar<sup>1</sup>:

in Mio. €	30.9.2024	30.6.2024	31.3.2024	31.12.2023	Veränderung zum 31.12.2023
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	13.598	14.132	12.517	13.682	- 84
Wertpapiere und Investmentanteile	1.175	1.215	1.628	1.782	- 607
Konzerninterne Nettofinanzforderungen	30.553	31.063	35.339	32.832	- 2.279
<b>Finanzvermögen</b>	<b>45.326</b>	<b>46.410</b>	<b>49.484</b>	<b>48.296</b>	<b>- 2.970</b>
Abzüglich externer Finanzverbindlichkeiten <sup>2</sup>	- 5.488	- 3.202	- 2.666	- 2.794	- 2.694
<b>Nettofinanzvermögen Automobile</b>	<b>39.838</b>	<b>43.208</b>	<b>46.818</b>	<b>45.502</b>	<b>- 5.664</b>

<sup>1</sup> Seit dem Halbjahresbericht 2024 wird das Nettofinanzvermögen für das Automobilgeschäft in erweitertem Umfang berichtet. Die Werte zum 31. März 2024 und 31. Dezember 2023 wurden zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst.

<sup>2</sup> Ohne derivative Finanzinstrumente.

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

**19 Segment Finanzdienstleistungen**

21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

22 Prognose

25 Risiko- und Chancenmanagement

## SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN

		3. Quartal 2024	3. Quartal 2023	Veränderung in %	1. Januar bis 30. September 2024	1. Januar bis 30. September 2023	Veränderung in %
Neuverträge Leasing / Finanzierung		402.343	383.509	4,9	1.252.251	1.112.817	12,5
Umsatzerlöse	Mio. €	9.331	9.102	2,5	28.598	26.723	7,0
Ergebnis vor Finanzergebnis (EBIT)	Mio. €	760	740	2,7	2.199	2.449	- 10,2
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	665	747	- 11,0	2.146	2.451	- 12,4
					30.9.2024	31.12.2023	Veränderung in %
Bestand finanzierte oder verleaste Fahrzeuge					4.845.487	4.952.318	- 2,2
Bilanzielles Geschäftsvolumen <sup>1</sup>	Mio. €				143.845	137.910	4,3

Für das Segment Finanzdienstleistungen sind Kreditfinanzierung und Leasing für private und gewerbliche Kunden das größte Geschäftsfeld. Die Händlerfinanzierung und das Management der konzerneigenen Flotte runden das Portfolio der Finanzierungsprodukte ab.

### Neugeschäft im dritten Quartal leicht über Vorjahr

Im dritten Quartal 2024 erzielte das Segment im Finanzierungs- und Leasinggeschäft mit einem Plus von 4,9% auf insgesamt 402.343 Neuverträge einen leichten Anstieg (2023: 383.509 Verträge). Ausschlaggebend dafür war unter anderem eine höhere Zahl an Verträgen für Neufahrzeuge. Auch bei den Verträgen für Gebrauchtwagen der Konzernmarken entwickelte sich das Geschäft positiv (2024: 86.519 Verträge; 2023: 82.900 Verträge/+4,4%). Das gesamte Neugeschäft legte im Leasing deutlich um 13,7% zu; in der Finanzierung lag das Niveau auf dem Vorjahr (+0,4%). Im Berichtsquartal erreichte der Leasinganteil am gesamten Neugeschäft 36,5%, der Finanzierungsanteil lag bei 63,5%.

Das Neugeschäftsvolumen aller Finanzierungs- und Leasingverträge verzeichnete gegenüber dem Vorjahresquartal einen Zuwachs um 4,8% auf 14.854 Mio. € (2023: 14.176 Mio. €). Der Anteil von Neufahrzeugen der BMW Group, die durch das Segment Finanzdienstleistungen verleast oder finanziert wurden, lag im dritten Quartal bei 44,9%<sup>2</sup> (2023: 38,0%/+6,9 Prozentpunkte).

### Ergebnis im dritten Quartal unter Vorjahr

Das Ergebnis vor Steuern lag im dritten Quartal 2024 bei 665 Mio. € (2023: 747 Mio. €/-11,0%). Bewertungseffekte bei Zinssicherungsgeschäften infolge des fallenden Zinsniveaus sorgten für eine rückläufige Ergebnisentwicklung.

<sup>1</sup> Wird ermittelt aus den Positionen vermietete Erzeugnisse sowie langfristige und kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen der Segmentbilanz Finanzdienstleistungen.

<sup>2</sup> Die Berechnung bezieht nur Automobilmärkte ein, in denen das Segment Finanzdienstleistungen mit einer konsolidierten Gesellschaft vertreten ist.

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

**19 Segment Finanzdienstleistungen**

21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

22 Prognose

25 Risiko- und Chancenmanagement

**Deutlicher Anstieg beim Neugeschäft im Berichtszeitraum**

Im Finanzierungs- und Leasinggeschäft legte die Zahl der Neuverträge von Januar bis September 2024 deutlich um 12,5% auf insgesamt 1.252.251 Abschlüsse zu (2023: 1.112.817 Verträge). Neben dem attraktiven Produktportfolio ist der Zuwachs auch darauf zurückzuführen, dass sich der Markt weitestgehend an das höhere Zinsniveau angepasst hat. Von den Neuverträgen entfielen 270.376 Abschlüsse auf die Finanzierung und das Leasing von Gebrauchtwagen der BMW Group. Dies entspricht einem Plus von 11,8% gegenüber dem Vorjahr (2024: 241.835 Verträge).

Das Leasinggeschäft legte im Berichtszeitraum um 23,3% zu und erreichte damit einen Anteil von 35,8% am gesamten Neugeschäft. Das Geschäft mit Finanzierungen entwickelte sich ebenfalls positiv (+7,3%) und kam auf einen Anteil von 64,2%.

Das Neugeschäftsvolumen aller Finanzierungs- und Leasingverträge verzeichnete im Berichtszeitraum mit 46.531 Mio. € einen deutlichen Anstieg (2023: 40.973 Mio. €/+13,6%). Der Anteil von Neufahrzeugen der BMW Group, die durch das Segment Finanzdienstleistungen verleast oder finanziert wurden, lag im Berichtszeitraum bei 42,3%<sup>1</sup> (2023: 37,7%/+4,7 Prozentpunkte).

Zum Ende des Berichtszeitraums betreute das Segment Finanzdienstleistungen einen Gesamtbestand von 4.845.487 finanzierten oder verleasteten Fahrzeugen (31. Dezember 2023: 4.952.318 Fahrzeuge/–2,2%). In den Regionen Asien/Pazifik/Mittlerer Osten (ohne China) bewegte sich der Bestand auf Vorjahresniveau (+0,3%). Während Europa mit 2,4% einen leichten Anstieg verzeichnete, war in der EU-Bank<sup>2</sup> (–3,0%) und in Amerika (–1,6%) jeweils ein leicht rückläufiger Trend zu beobachten. In China lag der Bestand aufgrund des dort niedrigeren Absatzes im Segment Automobile sowie dem anhaltend starken Wettbewerb im Finanzdienstleistungssektor um 17,6% unter dem Vorjahr.

**Flottengeschäft in den ersten neun Monaten leicht über Vorjahr**

Unter der Markenbezeichnung Alphabet bietet das Segment Finanzdienstleistungen im Flottenmanagement Finanzierungs- und Leasingverträge sowie darauf abgestimmte Serviceleistungen an. Zum 30. September 2024 betreute der Geschäftsbereich eine Flotte von 736.438 Fahrzeugen (31. Dezember 2023: 720.094 Fahrzeuge/+2,3%).

Seit dem zweiten Quartal 2024 übernimmt Alphabet das Management und die weitere Vermarktung für einen Teil der konzerneigenen Flotte. Ziel ist, die Nutzung und Wiedervermarktung von Fahrzeugen weiter zu optimieren. Im Rahmen der Umstellung des Direktvertriebsmodells in Europa wird das Volumen dort kontinuierlich zunehmen. Aktuell werden 11.028 Fahrzeuge betreut (Stand 30. September 2024).

**Solider Anstieg in der Händlerfinanzierung**

In der Händlerfinanzierung lag das Geschäftsvolumen zum Ende des Berichtszeitraums bei 20.568 Mio. € (31. Dezember 2023: 18.941 Mio. €/+8,6%).

**Ergebnis im Berichtszeitraum beeinflusst durch Normalisierung am Gebrauchtwagenmarkt**

Im gesamten Berichtszeitraum erzielte das Segment Finanzdienstleistungen ein Ergebnis vor Steuern in Höhe von 2.146 Mio. € (2023: 2.451 Mio. €/–12,4%). Wesentlicher Grund für den Ergebnismrückgang waren niedrigere Erlöse bei der Vermarktung von Leasingrückläufern aufgrund der andauernden Normalisierung am Gebrauchtwagenmarkt sowie negative Bewertungseffekte bei Zinssicherungsgeschäften infolge des fallenden Zinsniveaus.

Die Kreditverlustquote auf das gesamte Kreditportfolio lag im Berichtszeitraum bei 0,26% (2023: 0,15%). Das bilanzielle Geschäftsvolumen lag zum 30. September 2024 bei 143.845 Mio. € und damit leicht über dem Niveau zum Ende des Vorjahres (31. Dezember 2023: 137.910 Mio. €/+4,3%).

<sup>1</sup> Die Berechnung bezieht nur Automobilmärkte ein, in denen das Segment Finanzdienstleistungen mit einer konsolidierten Gesellschaft vertreten ist.

<sup>2</sup> Die EU-Bank umfasst die BMW Bank GmbH mit ihren Filialen in Italien, Spanien und Portugal.

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

19 Segment Finanzdienstleistungen

**21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen**

22 Prognose

25 Risiko- und Chancenmanagement

## SONSTIGE GESELLSCHAFTEN UND KONSOLIDIERUNGEN

### Ergebnis vor Steuern des dritten Quartals im Segment Sonstige Gesellschaften unter Vorjahr

Das Ergebnis vor Steuern im Segment Sonstige Gesellschaften lag im dritten Quartal bei –317 Mio. € (2023: –5 Mio. €). Im Vorjahresvergleich wirkte im Wesentlichen die Marktentwicklung bei Zinssicherungsgeschäften.

### Gestiegene Eliminierungen im dritten Quartal

Die Konsolidierungen waren im dritten Quartal mit 29 Mio. € (2023: 280 Mio. €) geringer als im Vorjahresquartal. Hier wirkten im Wesentlichen gestiegene Eliminierungen im Zusammenhang mit dem höheren Leasinggeschäft.

### Ergebnis der Sonstigen Gesellschaften in den ersten neun Monaten über Vorjahr

Das Ergebnis vor Steuern im Segment Sonstige Gesellschaften lag in den ersten neun Monaten bei 379 Mio. € (2023: 112 Mio. €). Von Januar bis September 2024 wirkte das Zinsergebnis erhöhend auf das Ergebnis der Sonstigen Gesellschaften.

### Ergebnis vor Steuern der Konsolidierungen unter Vorjahr

Die Konsolidierungen sanken im Ergebnis vor Steuern auf 329 Mio. € (2023: 929 Mio. €). Wie im dritten Quartal wirkten im Wesentlichen gestiegene Eliminierungen im Zusammenhang mit dem höheren Leasinggeschäft.

[8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen](#)[9 Konzernüberblick](#)[13 Segment Automobile](#)[19 Segment Finanzdienstleistungen](#)[21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen](#)**[22 Prognose](#)**[25 Risiko- und Chancenmanagement](#)

# PROGNOSE, RISIKO- UND CHANCENMANAGEMENT

Die vorliegende Prognose sowie das Risiko- und Chancenmanagement geben die voraussichtliche Entwicklung der BMW Group für den übrigen Verlauf des Jahres 2024 aus der Sicht der Konzernleitung wieder. Die darin enthaltenen zukunftsbezogenen Angaben basieren auf Erwartungen und Einschätzungen, die von zukünftigen, unerwarteten Ereignissen beeinflusst werden können. Dies kann dazu führen, dass der tatsächliche Geschäftsverlauf positiv oder negativ von den nachfolgend beschriebenen Annahmen abweicht. Nähere Informationen dazu finden sich im BMW Group Bericht 2023 unter [Prognose](#) und [Risiken und Chancen](#).

## PROGNOSE

### Internationale Automobilmärkte – Gesamtmarkt

Der Internationale Währungsfonds (IWF) hat im Oktober 2024 seine Prognosen für das globale Wirtschaftswachstum trotz der bestehenden geopolitischen Risiken unverändert bei 3,2% belassen.

Für die Entwicklung der größten Automobilmärkte ergibt sich auf Jahressicht kein einheitliches Bild: In Europa dürfte der Gesamtmarkt leicht unter dem Vorjahr bleiben. In den USA wird sich nach aktueller Einschätzung der Gesamtmarkt auf dem Niveau des Vorjahres bewegen. Das Gleiche gilt für China. Dort belasten vor allem die anhaltend schwierige Situation im Immobiliensektor sowie ein schwacher Konsum die gesamtwirtschaftliche Lage.

### Erwartungen der BMW Group – Prognoseannahmen und Ausblick

Der nachfolgende Ausblick bezieht sich auf das Jahr 2024 und die Zusammensetzung der BMW Group in diesem Zeitraum.

Die Marktentwicklung in China ist bisher unter den Erwartungen geblieben. Zur Belebung der heimischen Wirtschaft hat die chinesische Regierung ein umfangreiches Konjunkturpaket angekündigt. Zusätzlich senkte die Notenbank am 22. Oktober 2024 erneut den Leitzins. Das zeigt, dass die aktuelle wirtschaftliche Entwicklung weiterhin als schwierig eingeschätzt wird und Themen wie beispielsweise die Steigerung der Binnennachfrage sowie die Beseitigung von Risiken im Immobiliensektor im Vordergrund stehen. Obwohl mit den Maßnahmen eine positive Signalwirkung verbunden sein dürfte, geht die BMW Group nicht von einer unmittelbaren Stabilisierung der chinesischen Wirtschaft aus.

Die anhaltende Kaufzurückhaltung in China und die Auslieferungssperren im Zusammenhang mit dem zugelieferten Integrierten Bremssystem (IBS) werden das Berichtsjahr weiter belasten. Bei den Auslieferungen geht die BMW Group daher von einem leichten Rückgang aus.

Aufgrund der Marktsituation in China und den Auslieferungssperren, die überwiegend Fahrzeuge des oberen Preissegments betreffen, wird das Preisniveau im Geschäftsjahr 2024 über das gesamte Produktportfolio leicht rückläufig erwartet. Gesunkene Rohstoffpreise, insbesondere für Batterierohstoffe und Edelmetalle, sorgen dagegen für Entlastungen. Allerdings werden aufgrund der höheren Inflation in den Vorjahren auch 2024 die Kosten für Personal und aus der Lieferkette höher ausfallen.

Die Umsetzung der Elektrifizierungs- und Digitalisierungsstrategie führt auch 2024 zu höheren Forschungs- und Entwicklungskosten. Aufwendungen im Zusammenhang mit der NEUEN KLASSE, wie die Entwicklung der sechsten Generation der Batterietechnologie sowie die Vorbereitung des Produktionsnetzwerks zur Fertigung führen zu höheren Investitionen und belasten das Ergebnis.

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

19 Segment Finanzdienstleistungen

21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

**22 Prognose**

25 Risiko- und Chancenmanagement

Die Situation im Nahen Osten hat sich weiter verschärft. Der Konflikt hat weiterhin keine wesentlichen Auswirkungen auf das Geschäft der BMW Group, da das Unternehmen nicht direkt in der Region tätig ist. Der Krieg in der Ukraine und mögliche Folgen für den Geschäftsverlauf der BMW Group werden aufmerksam beobachtet, geltende Restriktionen sind in der Prognose verarbeitet.

Zunehmende Unwägbarkeiten bei den makroökonomischen und geopolitischen Rahmenbedingungen können dazu führen, dass auch die Konjunkturentwicklung von den Erwartungen abweicht.

Nicht in der Prognose enthalten sind mögliche direkte und indirekte Reaktionen durch China auf die von der EU eingeführten vorläufigen Ausgleichszölle auf Elektroautos aus China.

#### **Erwartungen der BMW Group – Bedeutsamste Leistungsindikatoren**

Die Zahl der Auslieferungen im Segment Automobile von Fahrzeugen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce wird aufgrund der weiterhin gedämpften Nachfrage in China sowie der Auslieferungssperren (auch in China) leicht unter dem Niveau des Vorjahres erwartet. Der Anteil der vollelektrischen Automobile an den Auslieferungen wird im Vergleich zu 2023 deutlich steigen.

Die EBIT-Marge im Segment Automobile wird im Jahr 2024 in einem Korridor von 6 bis 7% erwartet. Dabei soll der RoCE im Segment Automobile in einem Korridor von 11 bis 13% liegen. Auch der RoCE wird durch die steigenden Investitionen in die Elektrifizierung und Digitalisierung beeinflusst.

Es ist davon auszugehen, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen in der EU-Neuwagenflotte leicht rückläufig sind. Gründe dafür sind die weitere Senkung des Fahrzeugverbrauchs sowie der steigende Anteil an Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb. Somit wird auch erwartet, dass die BMW Group weiterhin deutlich unter den gesetzlichen Grenzwerten liegen wird.

Für die CO<sub>2</sub>-Emissionen der BMW Group Standorte je produziertes Fahrzeug (Scope 1 und 2) wird eine leichte Reduzierung prognostiziert. Diese wird trotz Anpassungen des geplanten Produktionsvolumens mit einem verstärkten Einsatz grüner Energieversorgung erreicht.

Im Segment Motorräder besteht in den Kernmärkten, unter anderem auch China und USA, eine angespannte Markt- und Wettbewerbssituation, die sich auf die Volumen- und Preisrealisierung auswirkt. Daher werden die Auslieferungen in diesem Segment auf Vorjahresniveau erwartet. Die EBIT-Marge wird im Zielkorridor von 6 bis 7% und der Segment-RoCE in einem Korridor von 14 bis 16% erwartet.

Aufgrund der anhaltend guten Geschäftsentwicklung wird für den RoE im Segment Finanzdienstleistungen weiterhin ein Wert im Korridor von 15% bis 18% prognostiziert. Die Normalisierung von Angebot und Nachfrage an den Gebrauchtwagenmärkten setzt sich weiter fort. Es ist jedoch zu beobachten, dass sich die Wiedervermarktungserlöse von Leasingrückläufern weniger stark abschwächen als zu Jahresbeginn erwartet.

Das Konzernergebnis vor Steuern wird aufgrund der oben genannten Effekte deutlich zurückgehen.

Da die BMW Group weiterhin in der Digitalisierung und Elektrifizierung der Fahrzeugflotte eine Vorreiterstellung im Wettbewerb einnimmt und beabsichtigt, diese weiter auszubauen, bleiben die Aufwendungen und Investitionen in Zukunftsprojekte im Segment Automobile insbesondere im Jahr 2024 hoch. Ferner wird das Produktionsnetzwerk im Zusammenhang mit der NEUEN KLASSE 2024 weiter vorbereitet.

Die oben genannten Ziele werden mit einer leicht steigenden Mitarbeiterzahl erreicht. Auch der Anteil von Frauen in Führungsfunktionen in der BMW Group sollte dabei leicht steigen.

Der tatsächliche Geschäftsverlauf der BMW Group kann gegenüber den aktuellen Erwartungen auch durch die nachfolgend im [↗ Risiko- und Chancenmanagement](#) aufgeführten Risiken und Chancen abweichen.

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

19 Segment Finanzdienstleistungen

21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

22 Prognose

25 Risiko- und Chancenmanagement

**BMW Group – Bedeutsamste Leistungsindikatoren**

Die bedeutsamsten Leistungsindikatoren der BMW Group stellen sich nach den aktuellen Erkenntnissen und Bewertungen für das Gesamtjahr 2024 wie folgt dar:

		2023 berichtet	2024 Prognose	2024 Prognose aktualisiert
<b>KONZERN</b>				
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	17.096	Leichter Rückgang	Deutlicher Rückgang
Mitarbeitende am Jahresende		154.950	Leichter Anstieg	-
Frauenanteil in Führungsfunktionen in der BMW Group	%	20,8	Leichter Anstieg	-
<b>SEGMENT AUTOMOBILE</b>				
EBIT-Marge	%	9,8	8 bis 10	6 bis 7
Return on Capital Employed (RoCE)	%	20,2	15 bis 20	11 bis 13
Auslieferungen	Einheiten	2.554.183	Leichter Anstieg	Leichter Rückgang
Anteil vollelektrischer Automobile an den Auslieferungen	%	14,7	Deutlicher Anstieg	-
CO <sub>2</sub> -Emissionen EU-Neuwagenflotte <sup>1,2</sup>	g/km	102,1	Leichte Reduzierung	-
CO <sub>2</sub> -Emissionen der BMW Group Standorte je produziertes Fahrzeug <sup>3</sup>	t	0,28	Moderate Reduzierung	Leichte Reduzierung
<b>SEGMENT MOTORRÄDER</b>				
EBIT-Marge	%	8,1	8 bis 10	6 bis 7
Return on Capital Employed (RoCE)	%	22,1	21 bis 26	14 bis 16
Auslieferungen	Einheiten	209.066	Leichter Anstieg	Auf Vorjahresniveau
<b>SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN</b>				
Return on Equity (RoE)	%	17,2	14 bis 17	15 bis 18

<sup>1</sup> EU-27-Staaten einschließlich Norwegen und Island; seit 2021 gemäß WLTP ermittelt (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure).

<sup>2</sup> Inkl. Anrechnung von Öko-Innovationen mit deutlich untergeordneter Bedeutung.

<sup>3</sup> Effizienzkennzahl berechnet aus Scope-1- und Scope-2-CO<sub>2</sub>-Emissionen (Market-based-Methode gemäß GHG Protocol Scope 2 Guidance; im Wesentlichen Verwendung der Emissionsfaktoren für Strom, Fernwärme und Kraftstoffe des VDA [jeweils in der aktuellsten, gültigen Version: 12/2023] sowie vereinzelt Verwendung lokaler Emissionsfaktoren; Vernachlässigung von klimawirksamen Gasen neben CO<sub>2</sub>) der Fahrzeugproduktion (BMW Group Werke und Motorrad, ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) sowie weiteren BMW Group Standorten, die nicht der Produktion zugeordnet sind (zum Beispiel Forschungszentren, Vertriebszentren, Bürogebäude) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke und Partnerwerken, ohne Auftragsfertigung).

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

---

9 Konzernüberblick

---

13 Segment Automobile

---

19 Segment Finanzdienstleistungen

---

21 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

---

22 Prognose

---

**25 Risiko- und Chancenmanagement**

---

## RISIKO- UND CHANCENMANAGEMENT

Risiken zu steuern und Chancen konsequent zu nutzen, ist die Grundlage für den unternehmerischen Erfolg der BMW Group. Ausgangspunkt ist dabei ein wirksames Risiko- und Chancenmanagement. Es versetzt das Unternehmen in die Lage, auf Änderungen politischer, wirtschaftlicher, ökologischer, gesellschaftlicher, technischer oder rechtlicher Rahmenbedingungen schnell und flexibel zu reagieren. Die allgemeine Risikosituation wird regelmäßig bewertet.

Weitere Informationen zu Risiken und Chancen und den angewendeten Methoden im Risiko- und Chancenmanagement sind im BMW Group Bericht 2023 unter Kapitel [Risiken und Chancen](#) zu finden.



# ZWISCHENABSCHLUSS DES KONZERNS

- **27** Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Konzerns und der Segmente vom 1. Juli bis zum 30. September
- **29** Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Konzerns und der Segmente vom 1. Januar bis zum 30. September
- **31** Bilanz des Konzerns und der Segmente zum 30. September 2024
- **35** Verkürzte Kapitalflussrechnung des Konzerns und der Segmente vom 1. Januar bis zum 30. September

---

# GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG DES KONZERNS UND DER SEGMENTE VOM 1. JULI BIS ZUM 30. SEPTEMBER

in Mio. €	Konzern		Automobile		Motorräder	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Umsatzerlöse	32.406	38.458	27.854	32.096	702	650
Umsatzkosten	- 28.160	- 31.535	- 25.143	- 26.841	- 601	- 577
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>4.246</b>	<b>6.923</b>	<b>2.711</b>	<b>5.255</b>	<b>101</b>	<b>73</b>
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	- 2.666*	- 2.615*	- 2.188	- 2.145	- 73	- 77
Sonstige betriebliche Erträge	315	276	315	255	-	-
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 199	- 232	- 204	- 230	- 1	-
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis</b>	<b>1.696</b>	<b>4.352</b>	<b>634</b>	<b>3.135</b>	<b>27</b>	<b>- 4</b>
Ergebnis aus Equity-Bewertung	10	- 11	10	- 11	-	-
Zinsen und ähnliche Erträge	155	186	312	373	2	2
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 184	- 125	- 459	- 356	- 1	-
Übriges Finanzergebnis	- 839	- 339	- 64	- 98	-	-
<b>Finanzergebnis</b>	<b>- 858</b>	<b>- 289</b>	<b>- 201</b>	<b>- 92</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>838</b>	<b>4.063</b>	<b>433</b>	<b>3.043</b>	<b>28</b>	<b>- 2</b>
Ertragsteuern	- 362	- 1.132	- 206	- 855	- 11	2
<b>Überschuss / Fehlbetrag</b>	<b>476</b>	<b>2.931</b>	<b>227</b>	<b>2.188</b>	<b>17</b>	<b>-</b>
Ergebnisanteil fremder Gesellschafter	87	254	91	251	-	-
<b>Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG</b>	<b>389</b>	<b>2.677</b>	<b>136</b>	<b>1.937</b>	<b>17</b>	<b>-</b>
<b>Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie in €</b>	<b>0,64</b>	<b>4,20</b>				
<b>Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €</b>	<b>0,64</b>	<b>4,20</b>				
Verwässerungseffekte	-	-				
<b>Verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €</b>	<b>0,64</b>	<b>4,20</b>				
<b>Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €</b>	<b>0,64</b>	<b>4,20</b>				

\* Darin enthalten sind allgemeine Verwaltungskosten in Höhe von 1.200 Mio. € (2023: 1.152 Mio. €).

# GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG DES KONZERNS UND DER SEGMENTE VOM 1. JULI BIS ZUM 30. SEPTEMBER

in Mio. €	Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Konsolidierungen	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Umsatzerlöse	9.331	9.102	3	3	- 5.484	- 3.393
Umsatzkosten	- 8.170	- 7.975	-	-	5.754	3.858
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>1.161</b>	<b>1.127</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>270</b>	<b>465</b>
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	- 400	- 389	- 11	- 8	6	4
Sonstige betriebliche Erträge	7	13	9	-	- 16	8
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 8	- 11	- 1	- 3	15	12
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis</b>	<b>760</b>	<b>740</b>	<b>-</b>	<b>- 8</b>	<b>275</b>	<b>489</b>
Ergebnis aus Equity-Bewertung	-	-	-	-	-	-
Zinsen und ähnliche Erträge	3	-	1.194	905	- 1.356	- 1.094
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 2	- 1	- 832	- 653	1.110	885
Übriges Finanzergebnis	- 96	8	- 679	- 249	-	-
<b>Finanzergebnis</b>	<b>- 95</b>	<b>7</b>	<b>- 317</b>	<b>3</b>	<b>- 246</b>	<b>- 209</b>
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>665</b>	<b>747</b>	<b>- 317</b>	<b>- 5</b>	<b>29</b>	<b>280</b>
Ertragsteuern	- 227	- 216	88	1	- 6	- 64
<b>Überschuss / Fehlbetrag</b>	<b>438</b>	<b>531</b>	<b>- 229</b>	<b>- 4</b>	<b>23</b>	<b>216</b>
Ergebnisanteil fremder Gesellschafter	- 4	3	-	-	-	-
<b>Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG</b>	<b>442</b>	<b>528</b>	<b>- 229</b>	<b>- 4</b>	<b>23</b>	<b>216</b>
<b>Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie in €</b>						
<b>Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €</b>						
Verwässerungseffekte						
<b>Verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €</b>						
<b>Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €</b>						

# GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG DES KONZERNS UND DER SEGMENTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 30. SEPTEMBER

in Mio. €	Konzern		Automobile		Motorräder	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Umsatzerlöse	105.964	112.530	90.863	94.994	2.563	2.571
Umsatzkosten	- 88.495	- 90.705	- 78.309	- 78.731	- 2.108	- 2.058
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>17.469</b>	<b>21.825</b>	<b>12.554</b>	<b>16.263</b>	<b>455</b>	<b>513</b>
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	- 7.953*	- 7.604*	- 6.587	- 6.295	- 212	- 208
Sonstige betriebliche Erträge	872	692	830	637	2	4
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 761	- 843	- 769	- 795	- 2	- 1
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis</b>	<b>9.627</b>	<b>14.070</b>	<b>6.028</b>	<b>9.810</b>	<b>243</b>	<b>308</b>
Ergebnis aus Equity-Bewertung	- 20	- 133	- 20	- 133	-	-
Zinsen und ähnliche Erträge	482	499	1.023	988	4	6
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 438	- 369	- 1.183	- 988	- 3	- 3
Übriges Finanzergebnis	- 790	- 653	- 85	- 66	-	-
<b>Finanzergebnis</b>	<b>- 766</b>	<b>- 656</b>	<b>- 265</b>	<b>- 199</b>	<b>1</b>	<b>3</b>
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>8.861</b>	<b>13.414</b>	<b>5.763</b>	<b>9.611</b>	<b>244</b>	<b>311</b>
Ertragsteuern	- 2.729	- 3.863	- 1.777	- 2.789	- 75	- 90
<b>Überschuss / Fehlbetrag</b>	<b>6.132</b>	<b>9.551</b>	<b>3.986</b>	<b>6.822</b>	<b>169</b>	<b>221</b>
Ergebnisanteil fremder Gesellschafter	339	649	343	629	-	-
<b>Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG</b>	<b>5.793</b>	<b>8.902</b>	<b>3.643</b>	<b>6.193</b>	<b>169</b>	<b>221</b>
<b>Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie in €</b>	<b>9,21</b>	<b>13,90</b>				
<b>Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €</b>	<b>9,22</b>	<b>13,91</b>				
Verwässerungseffekte	-	-				
<b>Verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €</b>	<b>9,21</b>	<b>13,90</b>				
<b>Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €</b>	<b>9,22</b>	<b>13,91</b>				

\* Darin enthalten sind allgemeine Verwaltungskosten in Höhe von 3.684 Mio. € (2023: 3.404 Mio. €).

# GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG DES KONZERNS UND DER SEGMENTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 30. SEPTEMBER

in Mio. €	Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Konsolidierungen	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Umsatzerlöse	28.598	26.723	10	9	- 16.070	- 11.767
Umsatzkosten	- 25.252	- 23.130	-	-	17.174	13.214
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>3.346</b>	<b>3.593</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>1.104</b>	<b>1.447</b>
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	- 1.146	- 1.093	- 36	- 27	28	19
Sonstige betriebliche Erträge	29	26	18	10	- 7	15
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 30	- 77	- 5	- 5	45	35
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis</b>	<b>2.199</b>	<b>2.449</b>	<b>- 13</b>	<b>- 13</b>	<b>1.170</b>	<b>1.516</b>
Ergebnis aus Equity-Bewertung	-	-	-	-	-	-
Zinsen und ähnliche Erträge	8	4	3.385	2.424	- 3.938	- 2.923
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 7	- 7	- 2.342	- 1.707	3.097	2.336
Übriges Finanzergebnis	- 54	5	- 651	- 592	-	-
<b>Finanzergebnis</b>	<b>- 53</b>	<b>2</b>	<b>392</b>	<b>125</b>	<b>- 841</b>	<b>- 587</b>
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>2.146</b>	<b>2.451</b>	<b>379</b>	<b>112</b>	<b>329</b>	<b>929</b>
Ertragsteuern	- 662	- 717	- 117	- 33	- 98	- 234
<b>Überschuss / Fehlbetrag</b>	<b>1.484</b>	<b>1.734</b>	<b>262</b>	<b>79</b>	<b>231</b>	<b>695</b>
Ergebnisanteil fremder Gesellschafter	- 5	19	1	1	-	-
<b>Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG</b>	<b>1.489</b>	<b>1.715</b>	<b>261</b>	<b>78</b>	<b>231</b>	<b>695</b>
<b>Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie in €</b>						
<b>Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €</b>						
Verwässerungseffekte						
<b>Verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €</b>						
<b>Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €</b>						

# BILANZ DES KONZERNS UND DER SEGMENTE

## ZUM 30. SEPTEMBER 2024

in Mio. €	Konzern		Automobile		Motorräder	
	30.9.2024	31.12.2023	30.9.2024	31.12.2023	30.9.2024	31.12.2023
<b>AKTIVA</b>						
Immaterielle Vermögenswerte	19.711	20.022	19.127	19.439	216	216
Sachanlagen	36.957	35.266	36.329	34.639	547	533
Vermietete Erzeugnisse	45.427	43.118	-	-	-	-
At Equity bewertete Beteiligungen	535	443	535	443	-	-
Sonstige Finanzanlagen	1.082	1.197	14.650	14.697	-	-
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	52.821	50.517	-	-	-	-
Finanzforderungen	1.203	1.387	530	588	-	-
Latente Ertragsteuern	3.261	2.431	3.281	3.216	-	-
Sonstige Vermögenswerte	1.422	1.537	2.014	2.296	23	18
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>162.419</b>	<b>155.918</b>	<b>76.466</b>	<b>75.318</b>	<b>786</b>	<b>767</b>
Vorräte	29.055	23.719	27.419	22.121	930	905
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.172	4.162	2.850	3.875	154	102
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	37.687	36.838	-	-	-	-
Finanzforderungen	2.972	4.131	2.109	2.888	-	-
Laufende Ertragsteuern	1.113	1.199	645	911	-	-
Sonstige Vermögenswerte	7.720	7.596	19.243	24.925	15	7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	17.788	17.327	13.585	13.590	40	36
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>99.507</b>	<b>94.972</b>	<b>65.851</b>	<b>68.310</b>	<b>1.139</b>	<b>1.050</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>261.926</b>	<b>250.890</b>	<b>142.317</b>	<b>143.628</b>	<b>1.925</b>	<b>1.817</b>

# BILANZ DES KONZERNS UND DER SEGMENTE

## ZUM 30. SEPTEMBER 2024

in Mio. €	Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Konsolidierungen	
	30.9.2024	31.12.2023	30.9.2024	31.12.2023	30.9.2024	31.12.2023
<b>AKTIVA</b>						
Immaterielle Vermögenswerte	367	366	1	1	-	-
Sachanlagen	81	94	-	-	-	-
Vermietete Erzeugnisse	53.190	50.415	-	-	-7.763	-7.297
At Equity bewertete Beteiligungen	-	-	-	-	-	-
Sonstige Finanzanlagen	25	28	23.065	23.084	-36.658	-36.612
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	52.968	50.657	-	-	-147	-140
Finanzforderungen	123	256	747	643	-197	-100
Latente Ertragsteuern	545	506	126	22	-691	-1.313
Sonstige Vermögenswerte	2.789	2.852	39.172	35.249	-42.576	-38.878
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>110.088</b>	<b>105.174</b>	<b>63.111</b>	<b>58.999</b>	<b>-88.032</b>	<b>-84.340</b>
Vorräte	706	693	-	-	-	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	167	184	1	1	-	-
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	37.687	36.838	-	-	-	-
Finanzforderungen	601	558	275	692	-13	-7
Laufende Ertragsteuern	132	102	336	186	-	-
Sonstige Vermögenswerte	3.870	3.753	62.870	57.638	-78.278	-78.727
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.528	3.090	635	611	-	-
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>46.691</b>	<b>45.218</b>	<b>64.117</b>	<b>59.128</b>	<b>-78.291</b>	<b>-78.734</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>156.779</b>	<b>150.392</b>	<b>127.228</b>	<b>118.127</b>	<b>-166.323</b>	<b>-163.074</b>

# BILANZ DES KONZERNS UND DER SEGMENTE

## ZUM 30. SEPTEMBER 2024

in Mio. €	Konzern		Automobile		Motorräder	
	30.9.2024	31.12.2023	30.9.2024	31.12.2023	30.9.2024	31.12.2023
<b>PASSIVA</b>						
Gezeichnetes Kapital	639	639				
Kapitalrücklage	2.456	2.456				
Gewinnrücklagen	91.252	89.072				
Kumuliertes übriges Eigenkapital	- 2.202	- 2.071				
Eigene Anteile	- 1.421	- 500				
<b>Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG</b>	<b>90.724</b>	<b>89.596</b>				
Anteile anderer Gesellschafter	2.637	3.327				
<b>Eigenkapital</b>	<b>93.361</b>	<b>92.923</b>	<b>55.399</b>	<b>61.971</b>	-	-
Rückstellungen für Pensionen	235	427	140	326	-	7
Sonstige Rückstellungen	7.770	7.797	7.524	7.559	85	80
Latente Ertragsteuern	2.775	2.797	2.775	2.601	-	-
Finanzverbindlichkeiten	60.457	52.880	2.634	2.726	1	2
Sonstige Verbindlichkeiten	7.242	7.065	7.969	8.041	805	808
<b>Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>	<b>78.479</b>	<b>70.966</b>	<b>21.042</b>	<b>21.253</b>	<b>891</b>	<b>897</b>
Sonstige Rückstellungen	9.634	9.240	8.983	8.547	134	128
Laufende Ertragsteuern	1.101	1.401	666	1.045	-	-
Finanzverbindlichkeiten	46.376	42.130	4.503	1.680	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15.318	15.547	13.743	13.906	557	566
Sonstige Verbindlichkeiten	17.657	18.683	37.981	35.226	343	226
<b>Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>	<b>90.086</b>	<b>87.001</b>	<b>65.876</b>	<b>60.404</b>	<b>1.034</b>	<b>920</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>261.926</b>	<b>250.890</b>	<b>142.317</b>	<b>143.628</b>	<b>1.925</b>	<b>1.817</b>

# BILANZ DES KONZERNS UND DER SEGMENTE

## ZUM 30. SEPTEMBER 2024

in Mio. €	Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Konsolidierungen	
	30.9.2024	31.12.2023	30.9.2024	31.12.2023	30.9.2024	31.12.2023
<b>PASSIVA</b>						
Gezeichnetes Kapital						
Kapitalrücklage						
Gewinnrücklagen						
Kumuliertes übriges Eigenkapital						
Eigene Anteile						
<b>Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG</b>						
Anteile anderer Gesellschafter						
<b>Eigenkapital</b>	<b>16.813</b>	<b>16.573</b>	<b>62.578</b>	<b>56.031</b>	<b>- 41.429</b>	<b>- 41.652</b>
Rückstellungen für Pensionen	17	17	78	77	-	-
Sonstige Rückstellungen	161	158	-	-	-	-
Latente Ertragsteuern	1.911	2.603	1	226	- 1.912	- 2.633
Finanzverbindlichkeiten	18.587	18.003	39.432	32.249	- 197	- 100
Sonstige Verbindlichkeiten	40.895	36.848	616	485	- 43.043	- 39.117
<b>Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>	<b>61.571</b>	<b>57.629</b>	<b>40.127</b>	<b>33.037</b>	<b>- 45.152</b>	<b>- 41.850</b>
Sonstige Rückstellungen	510	558	7	7	-	-
Laufende Ertragsteuern	315	141	120	215	-	-
Finanzverbindlichkeiten	26.076	25.392	15.810	15.065	- 13	- 7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.015	1.071	3	4	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	50.479	49.028	8.583	13.768	- 79.729	- 79.565
<b>Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>	<b>78.395</b>	<b>76.190</b>	<b>24.523</b>	<b>29.059</b>	<b>- 79.742</b>	<b>- 79.572</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>156.779</b>	<b>150.392</b>	<b>127.228</b>	<b>118.127</b>	<b>- 166.323</b>	<b>- 163.074</b>

# VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG DES KONZERNS UND DER SEGMENTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 30. SEPTEMBER

in Mio. €	Konzern		Automobile		Finanzdienstleistungen	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Ergebnis vor Steuern	8.861	13.414	5.763	9.611	2.146	2.451
Abschreibungen auf das übrige Anlagevermögen	6.495	6.733	6.387	6.624	21	24
Veränderung der Rückstellungen	410	1.046	541	980	- 51	4
Veränderung der vermieteten Erzeugnisse und Forderungen aus Finanzdienstleistungen	- 5.496	- 89	-	-	- 6.021	- 185
Veränderung des Working Capital	- 3.794	- 3.198	- 3.647	- 3.449	- 52	271
Sonstiges	- 2.744	- 2.166	- 859	- 1.233	122	1.050
<b>Mittelzufluss /-abfluss aus der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>3.732</b>	<b>15.740</b>	<b>8.185</b>	<b>12.533</b>	<b>- 3.835</b>	<b>3.615</b>
Gesamtinvestitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	- 8.448	- 6.744	- 8.337	- 6.611	- 8	- 5
Zufluss/Abfluss aus Nettoinvestitionen in Wertpapiere und Investmentanteile	570	1.175	626	1.158	- 57	16
Sonstiges	- 41	- 168	- 39	- 163	2	1
<b>Mittelzufluss /-abfluss aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>- 7.919</b>	<b>- 5.737</b>	<b>- 7.750</b>	<b>- 5.616</b>	<b>- 63</b>	<b>12</b>
<b>Mittelzufluss /-abfluss aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>4.667</b>	<b>- 3.216</b>	<b>- 458</b>	<b>- 357</b>	<b>4.368</b>	<b>- 3.638</b>
<b>Wechselkursbedingte Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>- 19</b>	<b>- 569</b>	<b>18</b>	<b>- 421</b>	<b>- 32</b>	<b>- 148</b>
<b>Konsolidierungskreisbedingte Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>-</b>	<b>27</b>	<b>-</b>	<b>27</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>461</b>	<b>6.245</b>	<b>- 5</b>	<b>6.166</b>	<b>438</b>	<b>- 159</b>
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 1. Januar	17.327	16.870	13.590	13.109	3.090	3.530
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 30. September</b>	<b>17.788</b>	<b>23.115</b>	<b>13.585</b>	<b>19.275</b>	<b>3.528</b>	<b>3.371</b>

# WEITERE INFORMATIONEN

---

37 [Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben](#)

---

39 [Kontakt](#)

---

# VERBRAUCHS- UND CO<sub>2</sub>-ANGABEN

Stand: Oktober 2024

Werte nach WLTP

Modell	Energieverbrauch kombiniert bzw. gewichtet kombiniert (PHEV)		CO <sub>2</sub> -Emissionen kombiniert bzw. gewichtet kombiniert (PHEV)	Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert	CO <sub>2</sub> -Klasse
	in l/100km	in kWh/100km	in g/km	in l/100km	
<b>BMW</b>					
BMW i4 eDrive35		18,6	0		A
BMW i4 eDrive40		18,6	0		A
BMW i4 xDrive40		19,8	0		A
BMW i4 M50 xDrive		21,9	0		A
BMW i7 eDrive50		20,3	0		A
BMW i7 xDrive60		22,3 – 22,2	0		A
BMW i7 M70 xDrive		23,7	0		A
BMW iX1 eDrive20		17,2 – 16,7	0		A
BMW iX1 xDrive30		18,1 – 17,9	0		A
BMW iX2 eDrive20		16,9	0		A
BMW iX2 xDrive30		17,7 – 17,6	0		A
BMW X2 sDrive18d	5,5		145 – 144		E
BMW X2 sDrive20d	5,1 – 5,0		133		D
BMW X2 xDrive20d	5,3		139		E
BMW X2 sDrive20i	6,2		141 – 140		E
BMW X2 M35i xDrive	8,1		184 – 183		G

Stand: Oktober 2024

Werte nach WLTP

Modell	Energieverbrauch kombiniert bzw. gewichtet kombiniert (PHEV)		CO <sub>2</sub> -Emissionen kombiniert bzw. gewichtet kombiniert (PHEV)	Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert	CO <sub>2</sub> -Klasse
	in l/100km	in kWh/100km	in g/km	in l/100km	
<b>MINI</b>					
MINI Cooper E		14,3	0		A
MINI Cooper SE		14,7	0		A
MINI Aceman E		14,7	0		A
MINI Aceman SE		14,7	0		A
MINI Cooper C Cabrio	6,6		150		E
MINI Cooper S Cabrio	6,6		150		E
<b>ROLLS-ROYCE</b>					
Rolls-Royce Spectre		23,6 – 22,2	0		A
Rolls-Royce Black Badge Ghost Series II	15,8 – 15,4		359 – 348		G
Rolls-Royce Ghost Series II	15,7 – 15,3		357 – 346		G
Rolls-Royce Black Badge Cullinan Series II	16,8 – 16,0		380 – 363		G
Rolls-Royce Cullinan Series II	16,8 – 16,0		380 – 363		G

# KONTAKT

## WIRTSCHAFTSPRESSE

---

Telefon + 49 89 382-2 45 44  
+ 49 89 382-2 41 18

Telefax + 49 89 382-2 44 18

E-Mail [presse@bmwgroup.com](mailto:presse@bmwgroup.com)

---

## INVESTOR RELATIONS

---

Telefon + 49 89 382-2 53 87

Telefax + 49 89 382-1 46 61

E-Mail [ir@bmwgroup.com](mailto:ir@bmwgroup.com)

---

## DIE BMW GROUP IM INTERNET

---

Weitere Informationen über die BMW Group erhalten Sie im Internet unter der Adresse:

➤ [www.bmwgroup.com](http://www.bmwgroup.com)

Die Rubrik Investor Relations können Sie unter der Adresse direkt erreichen:

➤ [www.bmwgroup.com/ir](http://www.bmwgroup.com/ir)

Informationen zu den Marken der BMW Group finden Sie unter:

➤ [www.bmw.com](http://www.bmw.com)

➤ [www.mini.com](http://www.mini.com)

➤ [www.rolls-roycemotorcars.com](http://www.rolls-roycemotorcars.com)

➤ [www.bmw-motorrad.com](http://www.bmw-motorrad.com)

---

## HERAUSGEBER

---

Bayerische Motoren Werke  
Aktiengesellschaft  
80788 München  
Telefon + 49 89 382-0

---