

BMW  
GROUP



ROLLS-ROYCE  
MOTOR CARS LTD



30. JUNI 2025

# HALBJAHRESBERICHT

# INHALT

---

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



# BMW GROUP IM ÜBERBLICK

---

# BMW GROUP IN ZAHLEN

## BEDEUTSAMSTE LEISTUNGSINDIKATOREN

		2. Quartal 2025	2. Quartal 2024	Veränderung in %	1. Januar bis 30. Juni 2025	1. Januar bis 30. Juni 2024	Veränderung in %
<b>KONZERN</b>							
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	2.614	3.861	- 32,3	5.727	8.023	- 28,6
<b>SEGMENT AUTOMOBILE</b>							
Auslieferungen	Einheiten	621.477	618.743	0,4	1.207.594	1.213.276	- 0,5
Anteil vollelektrischer Automobile an den Auslieferungen	%	17,9	17,4	2,9	18,3	15,7	16,6
EBIT-Marge <sup>1</sup>	%	5,4	8,4	- 35,7	6,2	8,6	- 27,9
<b>SEGMENT MOTORRÄDER</b>							
Auslieferungen	Einheiten	61.300	66.638	- 8,0	105.909	113.072	- 6,3
EBIT-Marge <sup>1</sup>	%	14,2	11,1	27,9	12,0	11,6	3,4

## WEITERE KENNZAHLEN

		2. Quartal 2025	2. Quartal 2024	Veränderung in %	1. Januar bis 30. Juni 2025	1. Januar bis 30. Juni 2024	Veränderung in %
<b>KONZERN</b>							
EBT-Marge <sup>2</sup>	%	7,7	10,5	- 26,7	8,5	10,9	- 22,0
Ergebnis je Stammaktie <sup>3</sup>	€	2,85	4,15	- 31,3	6,23	8,57	- 27,3
Ergebnis je Vorzugsaktie <sup>3</sup>	€	2,86	4,16	- 31,3	6,24	8,58	- 27,3
<b>SEGMENT AUTOMOBILE</b>							
Free Cashflow	Mio. €	1.932	1.006	92,0	2.345	2.289	2,4

<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

		2. Quartal 2025	2. Quartal 2024	Veränderung in %	1. Januar bis 30. Juni 2025	1. Januar bis 30. Juni 2024	Veränderung in %
<b>KONZERN</b>							
<b>Konzernumsatzerlöse</b>	<b>Mio. €</b>	<b>33.927</b>	<b>36.944</b>	<b>- 8,2</b>	<b>67.685</b>	<b>73.558</b>	<b>- 8,0</b>
Automobile	Mio. €	29.443	32.070	- 8,2	58.654	63.009	- 6,9
Motorräder	Mio. €	961	989	- 2,8	1.767	1.861	- 5,1
Finanzdienstleistungen	Mio. €	9.978	9.742	2,4	20.104	19.267	4,3
Sonstige Gesellschaften	Mio. €	3	3	-	6	7	- 14,3
Konsolidierungen	Mio. €	- 6.458	- 5.860	10,2	- 12.846	- 10.586	21,3
<b>Konzernergebnis vor Finanzergebnis (EBIT)</b>	<b>Mio. €</b>	<b>2.661</b>	<b>3.877</b>	<b>- 31,4</b>	<b>5.803</b>	<b>7.931</b>	<b>- 26,8</b>
Automobile	Mio. €	1.602	2.684	- 40,3	3.626	5.394	- 32,8
Motorräder	Mio. €	136	110	23,6	212	216	- 1,9
Finanzdienstleistungen	Mio. €	591	725	- 18,5	1.243	1.439	- 13,6
Sonstige Gesellschaften	Mio. €	- 3	- 8	- 62,5	- 9	- 13	- 30,8
Konsolidierungen	Mio. €	335	366	- 8,5	731	895	- 18,3
<b>Konzernergebnis vor Steuern (EBT)</b>	<b>Mio. €</b>	<b>2.614</b>	<b>3.861</b>	<b>- 32,3</b>	<b>5.727</b>	<b>8.023</b>	<b>- 28,6</b>
Automobile	Mio. €	1.613	2.627	- 38,6	3.517	5.330	- 34,0
Motorräder	Mio. €	136	110	23,6	211	216	- 2,3
Finanzdienstleistungen	Mio. €	542	751	- 27,8	1.192	1.481	- 19,5
Sonstige Gesellschaften	Mio. €	177	295	- 40,0	472	696	- 32,2
Konsolidierungen	Mio. €	146	78	87,2	335	300	11,7
<b>Steuern auf das Konzernergebnis</b>	<b>Mio. €</b>	<b>- 772</b>	<b>- 1.156</b>	<b>- 33,2</b>	<b>- 1.712</b>	<b>- 2.367</b>	<b>- 27,7</b>
<b>Konzernüberschuss</b>	<b>Mio. €</b>	<b>1.842</b>	<b>2.705</b>	<b>- 31,9</b>	<b>4.015</b>	<b>5.656</b>	<b>- 29,0</b>

## WEITERE KENNZAHLEN

		2. Quartal 2025	2. Quartal 2024	Veränderung in %	1. Januar bis 30. Juni 2025	1. Januar bis 30. Juni 2024	Veränderung in %
<b>SEGMENT AUTOMOBILE</b>							
<b>Auslieferungen</b>	<b>Einheiten</b>	<b>621.477</b>	<b>618.743</b>	<b>0,4</b>	<b>1.207.594</b>	<b>1.213.276</b>	<b>- 0,5</b>
BMW	Einheiten	550.839	565.490	- 2,6	1.070.960	1.096.423	- 2,3
MINI	Einheiten	69.223	51.959	33,2	133.838	114.034	17,4
Rolls-Royce	Einheiten	1.415	1.294	9,4	2.796	2.819	- 0,8
<b>Produktion</b>	<b>Einheiten</b>	<b>611.079</b>	<b>670.454</b>	<b>- 8,9</b>	<b>1.238.608</b>	<b>1.343.681</b>	<b>- 7,8</b>
<b>SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN</b>							
<b>Neuverträge Leasing/Finanzierung</b>		<b>421.861</b>	<b>427.852</b>	<b>- 1,4</b>	<b>824.672</b>	<b>849.908</b>	<b>- 3,0</b>

# ZWISCHENLAGEBERICHT DES KONZERNS

---

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

**8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen**

9 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

18 Segment Finanzdienstleistungen

20 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

21 Prognose

25 Risiko- und Chancenmanagement

# FINANZIELLE LEISTUNG

**BMW Group mit robuster Geschäftsentwicklung – Jahresziele bestätigt**

Die BMW Group blickt im ersten Halbjahr 2025 auf eine robuste Geschäftsentwicklung und bestätigt angesichts der erzielten Renditekennzahlen ihre Jahresziele.

Das Unternehmen lieferte im zweiten Quartal 621.477 Automobile der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce aus (+0,4%). Mit insgesamt 1.207.594 an Kunden übergebene Premiumautomobilen wurde im ersten Halbjahr 2025 das Vorjahresniveau erreicht (–0,5%).

Eine positive Dynamik zeigte der Geschäftsverlauf in Europa und Amerika. In Europa erzielte die BMW Group im zweiten Quartal mit einem Plus von 10,2% ein zweistelliges Wachstum und baute dort mit der Marke BMW ihren Marktanteil weiter aus (erstes Halbjahr: +8,2%). Auch in Amerika legten die Auslieferungen von April bis Juni um 1,7% und im ersten Halbjahr um 3,4% zu. In China prägte die fortdauernde Kaufzurückhaltung in den oberen Preissegmenten wie erwartet die dortige Absatzentwicklung (zweites Quartal: –13,7%; erstes Halbjahr –15,5%).

Das wachsende Angebot an elektrifizierten Automobilen (BEV\* und PHEV\*) traf weiter auf großen Zuspruch bei Kundinnen und Kunden. Entsprechend stieg der BEV-Anteil an den gesamten Auslieferungen in den ersten sechs Monaten auf 18,3%. Zusammen mit dem steigenden PHEV-Anteil waren damit mehr als ein Viertel (26,4%) der Auslieferungen der BMW Group elektrifiziert. Die High-Performance-Marke BMW M markierte mit 105.962 Fahrzeugen das bislang erfolgreichste erste Halbjahr ihrer Geschichte.

Die EBT-Marge auf Konzernebene erreichte im ersten Halbjahr 8,5%. Die EBIT-Marge im Segment Automobile lag im ersten Halbjahr 2025 mit 6,2% in der oberen Hälfte des prognostizierten Jahreskorridors von 5 bis 7%. Wesentliche Einflussfaktoren für die Margenentwicklung waren die Situation in China sowie ein allgemein starker Wettbewerb. Im ersten Halbjahr führten

steigende Zollaufwendungen zu Zusatzbelastungen. Im zweiten Quartal ergaben sich die Belastungen erwartungsgemäß vor allem in den USA. Wie geplant, sind die Forschungs- und Entwicklungsleistungen, die Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten sowie die Investitionen im Berichtszeitraum gesunken. Im Segment Finanzdienstleistungen lag das Neugeschäftsvolumen aufgrund des gestiegenen Finanzierungsbetrags je Fahrzeug im ersten Halbjahr 2025 mit 31.893 Mio. € auf dem Niveau des Vorjahres (+0,7%). Dabei zog das Leasingneugeschäft stark an. Die Zahl der Neuverträge entwickelte sich insgesamt vor allem wegen des chinesischen Marktes leicht rückläufig (–3,0%). Geringere Erlöse aus der Vermarktung von Leasingrückläufern trugen dazu bei, dass das Segmentergebnis unter dem Vorjahr lag.

Die BMW Group hält Kurs auf die Jahresziele. Ihre Strategie ist konsequent marktorientiert. Das attraktive Produktangebot mit modernen und innovativen Antrieben für unterschiedliche Kundenansprüche ist sichtbarer Ausdruck dafür.

## WIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

In der ersten Jahreshälfte 2025 stand die Weltwirtschaft unter dem Eindruck einer erhöhten Volatilität. Europa entwickelte sich dabei leicht positiv. In den USA sorgte die Handelspolitik für höhere Unsicherheit, die zu einem leichten Rückgang des Bruttoinlandsprodukts (BIP) führte. In China trugen staatliche Konsumförderprogramme dazu bei, das dortige Wachstum zu stabilisieren. Ungeachtet dessen bleibt das Verbrauchervertrauen in China weiter schwach.

\* BEV: Battery Electric Vehicle; PHEV: Plug-in Hybrid Electric Vehicle.

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

13 Segment Automobile

18 Segment Finanzdienstleistungen

20 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

21 Prognose

25 Risiko- und Chancenmanagement

**Internationale Automobilmärkte – Gesamtmarkt**

Die größten Automobilmärkte haben sich im ersten Halbjahr 2025 uneinheitlich entwickelt mit Rückgängen vor allem in einigen europäischen Ländern. Vergleichsweise stark legten die Automobilmärkte in den USA und in China zu. In China vollzog sich das absolute Wachstum jedoch überwiegend im unteren Preissegment. Japan konnte aufgrund eines sehr schwachen Vorjahrs deutlich zulegen. Weltweit lag die Zahl der Zulassungen um rund 5% höher als im Vorjahr. Für die größten Automobilmärkte ergab sich dabei folgendes Bild:

	Veränderung zum Vorjahr in %
EU 27	- 1,6
davon Deutschland	- 4,7
davon Frankreich	- 8,0
davon Italien	- 4,1
davon Spanien	+ 14,5
Vereinigtes Königreich (UK)	+ 3,4
USA	+ 5,1
China	+ 10,1
Japan	+ 10,7
Südkorea	+ 5,9
<b>Gesamt</b>	<b>+ 4,9</b>

**KONZERNÜBERBLICK****Auslieferungen der BMW Group im zweiten Quartal gestiegen - Wachstum in Europa und Amerika**

Die BMW Group erzielte im ersten Halbjahr 2025 insgesamt eine robuste Absatzentwicklung. Vor allem die Regionen Europa und Amerika sorgten für Wachstumsimpulse und bestätigten dort die starke Marktposition des Unternehmens. Die Marke BMW baute zudem ihre Marktanteile in Europa weiter aus. Obwohl in China die Kaufzurückhaltung in den oberen Preissegmenten auch im zweiten Quartal 2025 spürbar war, stiegen die Auslieferungen der BMW Group von April bis Juni 2025 weltweit auf 621.477 Automobile (2024: 618.743 Automobile/+0,4%). In der Sechs-Monats-Betrachtung erreichte die BMW Group mit ihren Marken BMW, MINI und Rolls-Royce mit insgesamt 1.207.594 Automobilen das Vorjahresniveau (2024: 1.213.276 Automobile/-0,5%).

Bei der Elektromobilität bleibt die BMW Group auch im ersten Halbjahr 2025 auf Wachstumskurs. Die Auslieferungen vollelektrischer Automobile legten im Zeitraum von Januar bis Juni mit einem Plus von 15,7% deutlich zu (2025: 220.583 Automobile; 2024: 190.614 Automobile). Dabei stieg der BEV-Anteil an den gesamten Auslieferungen auf 18,3% (2024: 15,7%). Insgesamt lieferte die BMW Group 319.031 elektrifizierte Fahrzeuge (BEV und PHEV) im ersten Halbjahr aus (2024: 269.057 Automobile/+18,6%). Entsprechend erhöhte sich auch der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den gesamten Auslieferungen auf 26,4% (2024: 22,2%).

Im Segment Finanzdienstleistungen lag der Fahrzeugbestand zum 30. Juni 2025 bei insgesamt 4.830.306 Fahrzeugen und bewegte sich damit auf Vorjahresniveau (31. Dezember 2024: 4.850.121 Fahrzeuge/-0,4%). Im Berichtszeitraum wurden im Finanzierungs- und Leasinggeschäft insgesamt 824.672 Neuverträge abgeschlossen (2024: 849.908 Verträge/-3,0%). Das Leasingneugeschäft zog dabei stark an (+9,5%). Zur leicht rückläufigen Entwicklung trug vor allem der Volumenrückgang in China bei, der insbesondere beim Finanzierungsneugeschäft zu einem moderaten Rückgang (-9,8%) führte. Der Leasinganteil am gesamten

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

18 Segment Finanzdienstleistungen

20 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

21 Prognose

25 Risiko- und Chancenmanagement

Neugeschäft erhöhte sich im ersten Halbjahr 2025 auf 40,0% (2024: 35,5%/+4,5 Prozentpunkte).

### Zweites Quartal erwartungsgemäß durch erhöhte Zollaufwendungen belastet

Die Umsatzerlöse im Konzern lagen im zweiten Quartal 2025 mit 33.927 Mio. € moderat unter dem Vorjahr (2024: 36.944 Mio. €/-8,2%, währungsbereinigt -5,5%). Hauptgrund dafür war im Segment Automobile der schwache Konsum und das Preisniveau in China, das wie erwartet auf dem Niveau des zweiten Halbjahres 2024 blieb. Hinzu kam eine hohe Wettbewerbsintensität in China. Die Folge war ein rückläufiger Fahrzeugabsatz an Händler. Des Weiteren wirkten negative Währungseffekte. Im Segment Finanzdienstleistungen stiegen die Umsatzerlöse im zweiten Quartal 2025 durch ein gewachsenes Leasingportfolio mit höheren Vertragswerten. Aufgrund des Wachstums im Leasingneugeschäft lagen die Umsatzeliminierungen über dem Vorjahr und führten ebenfalls zu einem Rückgang der Konzernumsatzerlöse.

Die Umsatzkosten im Konzern verringerten sich im zweiten Quartal 2025 aufgrund niedrigerer Herstellungskosten im Segment Automobile bedingt durch den geringeren Absatz an Händler auf 28.352 Mio. € (2024: 30.285 Mio. €/-6,4%). Belastend wirkten im zweiten Quartal höhere Zollaufwendungen vor allem aus Zollerhöhungen in den USA sowie aus den Anti-Subventionszöllen der EU-Kommission auf importierte batteriebetriebene Fahrzeuge aus China. Diese reduzierten die EBIT-Marge des zweiten Quartals im Segment Automobile um rund 2 Prozentpunkte.

Wie erwartet sanken die Forschungs- und Entwicklungsleistungen aufgrund der im Vorjahr höheren Leistungen aus der Entwicklung von Nachfolgemodellen, wie beispielsweise dem BMW X3\*. Im Segment Finanzdienstleistungen erhöhten sich die Umsatzkosten volumenbedingt sowie aufgrund höherer Aufwendungen für die Risikovorsorge.

Die Vertriebs- und Verwaltungskosten gingen wie erwartet leicht auf 2.700 Mio. € (2024: 2.772 Mio. €/-2,6%) zurück.

Das Ergebnis vor Finanzergebnis lag aufgrund der oben beschriebenen Belastungen im zweiten Quartal 2025 bei 2.661 Mio. € (2024: 3.877 Mio. €/-31,4%).

Das Finanzergebnis verringerte sich im Vorjahresvergleich um -31 Mio. € (2025: -47 Mio. €; 2024: -16 Mio. €). Hier wirkten insbesondere negative Effekte im Zinsergebnis.

Entsprechend lag das Ergebnis vor Steuern im zweiten Quartal 2025 mit 2.614 Mio. € deutlich unter dem Vorjahr (2024: 3.861 Mio. €/-32,3%).

Die EBT-Marge betrug im zweiten Quartal 7,7% (2024: 10,5%/-2,8 Prozentpunkte).

### Erstes Halbjahr unter Niveau des Vorjahres

Die Umsatzerlöse des Konzerns lagen im ersten Halbjahr 2025 mit 67.685 Mio. € moderat unter dem Vorjahr (2024: 73.558 Mio. €/-8,0%, währungsbereinigt -7,1%). Maßgeblich dafür war im Segment Automobile ein in China rückläufiger Fahrzeugabsatz an Händler in Folge des schwachen Konsumverhaltens und Preisniveaus, das wie erwartet auf dem Niveau des zweiten Halbjahres 2024 blieb. Zudem trug eine erhöhte Wettbewerbsintensität zur Reduzierung der Umsatzerlöse bei. Im Segment Finanzdienstleistungen stiegen die Umsatzerlöse im ersten Halbjahr 2025 durch ein gewachsenes Leasingportfolio mit höheren Vertragswerten. Aufgrund des Wachstums im Leasingneugeschäft lagen die Umsatzeliminierungen über dem Vorjahr. Dies führte zudem zu einem Rückgang der Konzernumsatzerlöse.

Die Umsatzkosten im Konzern verringerten sich im ersten Halbjahr 2025 aufgrund niedrigerer Herstellungskosten im Segment Automobile bedingt durch den geringeren Absatz an Händler auf 56.609 Mio. € (2024: 60.335 Mio. €/-6,2%). Belastend wirkten im ersten Halbjahr höhere Zollaufwendungen aus den Anti-Subventionszöllen der EU-Kommission auf importierte batteriebetriebene Fahrzeuge aus China sowie Zollerhöhungen in den USA. Diese reduzierten die EBIT-Marge des ersten Halbjahres im Segment Automobile um rund 1,5 Prozentpunkte. Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen lagen trotz der Produktoffensiven und der intensiven Vorbereitungen auf die ersten Modelle der NEUEN KLASSE leicht unter Vorjahresniveau. Sie stehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit der breitenübergreifenden Digitalisierung und Elektrifizierung der Fahrzeugflotte. Des Weiteren enthalten sie die Leistungen für die Entwicklung von Modellen der NEUEN KLASSE wie dem BMW iX3 und den

\* z Verbrauchers- und CO<sub>2</sub>-Angaben.

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

18 Segment Finanzdienstleistungen

20 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

21 Prognose

25 Risiko- und Chancenmanagement

Nachfolgemodellen des BMW X5 und BMW X7. Die Aktivierungsquote stieg projektphasenbedingt auf 36,9% (2024: 30,8%). Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung lagen durch höhere Aktivierungen und geringere Abschreibungen deutlich unter Vorjahr. Im Segment Finanzdienstleistungen erhöhten sich volumenbedingt die Umsatzkosten.

Die Vertriebs- und Verwaltungskosten gingen wie erwartet im Vorjahresvergleich leicht auf 5.089 Mio. € zurück (2024: 5.287 Mio. €/–3,7%).

Das Ergebnis vor Finanzergebnis lag aufgrund der oben beschriebenen Belastungen im ersten Halbjahr 2025 bei 5.803 Mio. € (2024: 7.931 Mio. €/–26,8%).

Das Finanzergebnis verringerte sich im Berichtszeitraum im Vorjahresvergleich um –168 Mio. € (2025: –76 Mio. €; 2024: 92 Mio. €). Hier wirkten neben gestiegenen Zinsaufwendungen negative Bewertungseffekte aus der Marktentwicklung von Zinssicherungsgeschäften.

Entsprechend lag das Ergebnis vor Steuern im ersten Halbjahr 2025 mit 5.727 Mio. € deutlich unter dem Vorjahr (2024: 8.023 Mio. €/–28,6%).

Die EBT-Marge betrug in den ersten sechs Monaten 8,5% (2024: 10,9%/–2,4 Prozentpunkte).

### BMW Group - Forschungs- und Entwicklungskosten

in Mio. €	2. Quartal 2025	2. Quartal 2024	Veränderung in %	1. Januar bis 30. Juni 2025	1. Januar bis 30. Juni 2024	Veränderung in %
Forschungs- und Entwicklungsleistungen <sup>1</sup>	2.036	2.195	– 7,2	4.020	4.169	– 3,6
Abschreibung auf Entwicklungskosten	543	540	0,6	1.031	1.094	– 5,8
Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten	– 775	– 746	3,9	– 1.484	– 1.282	15,8
<b>Forschungs- und Entwicklungskosten</b>	<b>1.804</b>	<b>1.989</b>	<b>– 9,3</b>	<b>3.567</b>	<b>3.981</b>	<b>– 10,4</b>

in %	2. Quartal 2025	2. Quartal 2024	Veränderung in %-Punkten	1. Januar bis 30. Juni 2025	1. Januar bis 30. Juni 2024	Veränderung in %-Punkten
Forschungs- und Entwicklungsquote <sup>2</sup>	6,0	5,9	0,1	5,9	5,7	0,2
Aktivierungsquote <sup>3</sup>	38,1	34,0	4,1	36,9	30,8	6,1

<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.

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

18 Segment Finanzdienstleistungen

20 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

21 Prognose

25 Risiko- und Chancenmanagement

### Aktienrückkaufprogramm

Das auf Basis der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 11. Mai 2022 durchgeführte zweite Aktienrückkaufprogramm wurde Anfang April 2025 abgeschlossen. Am 24. Juni 2025 hat der Vorstand beschlossen, 18.660.741 Stammaktien und 4.244.903 Vorzugsaktien aus diesem zweiten Rückkaufprogramm einzuziehen und das Grundkapital entsprechend um 22.905.644 € herabzusetzen. Dies entspricht 3,59% des Grundkapitals vor Einziehung und Herabsetzung des Grundkapitals.

Durch Beschluss der Hauptversammlung der BMW AG vom 14. Mai 2025 ist der Vorstand bis zum 13. Mai 2030 ermächtigt worden, eigene Aktien mit einem Anteil von insgesamt bis zu 10% des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung bestehenden Grundkapitals, oder – falls dieser Wert niedriger ist – des zum Zeitpunkt der jeweiligen Ausübung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals über die Börse zu erwerben. Die bisher bestehende, durch die Hauptversammlung vom 11. Mai 2022 erteilte Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien wurde aufgehoben.

Am 20. Mai 2025 hat der Vorstand auf Basis der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 14. Mai 2025 ein drittes Aktienrückkaufprogramm beschlossen. Das Volumen dieses Programms beträgt bis zu 2 Mrd. € (Gesamtkaufpreis ohne Erwerbsnebenkosten). Das Rückkaufprogramm betrifft Stamm- und Vorzugsaktien. Dabei ist das Volumen für Vorzugsaktien auf maximal 350 Mio. € beschränkt. Das Programm wird spätestens bis zum 30. April 2027 abgeschlossen sein.

Die erste Tranche des dritten Aktienrückkaufprogramms wird im Volumen von bis zu 615 Mio. € für Stammaktien und bis zu 135 Mio. € für Vorzugsaktien im Zeitraum vom 21. Mai 2025 bis spätestens 8. Dezember 2025 durchgeführt.

Bis zum 30. Juni 2025 hat die BMW AG im Rahmen dieser ersten Tranche 1.769.014 Stammaktien für 134 Mio. € und 414.294 Vorzugsaktien für 29 Mio. € zurückgekauft und als eigene Anteile ausgewiesen. Die BMW AG hält zum 30. Juni 2025 somit 2.183.308 eigene Aktien, die einem Betrag von nominal 2.183.308 € entsprechen. Die gehaltenen Aktien bilden 0,35% des Grundkapitals zum 30. Juni 2025.

### Finanzierungsaktivitäten

Bis zum 30. Juni 2025 wurden Anleihen in Höhe von 9,1 Mrd. € begeben. Dabei refinanzierte sich die BMW Group unter anderem durch zwei Euro-Benchmarkanleihen, eine Pfund-Sterling-Benchmarkanleihe, eine 144A-Anleihe in US-Dollar und eine Anleihe in kanadischen Dollar. Darüber hinaus wurden Asset-Backed-Finanzierungen mit einem Gesamtvolumen in Höhe von rund 9,4 Mrd. € in folgenden Ländern vorgenommen oder verlängert: USA, Deutschland, UK, Kanada, Japan und Korea.

Zum 30. Juni 2025 befand sich die Liquidität des Konzerns weiterhin auf hohem Niveau in Höhe von 19,1 Mrd. € (31. Dezember 2024: 20,8 Mrd. €).

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Konzernüberblick

**13 Segment Automobile**

18 Segment Finanzdienstleistungen

20 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

21 Prognose

25 Risiko- und Chancenmanagement

## SEGMENT AUTOMOBILE

		2. Quartal 2025	2. Quartal 2024	Veränderung in %	1. Januar bis 30. Juni 2025	1. Januar bis 30. Juni 2024	Veränderung in %
Auslieferungen*	Einheiten	621.477	618.743	0,4	1.207.594	1.213.276	- 0,5
Produktion	Einheiten	611.079	670.454	- 8,9	1.238.608	1.343.681	- 7,8
Umsatzerlöse	Mio. €	29.443	32.070	- 8,2	58.654	63.009	- 6,9
Ergebnis vor Finanzergebnis (EBIT)	Mio. €	1.602	2.684	- 40,3	3.626	5.394	- 32,8
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	1.613	2.627	- 38,6	3.517	5.330	- 34,0
EBIT-Marge*	%	5,4	8,4	- 35,7	6,2	8,6	- 27,9

### BMW Group mit robuster Wettbewerbsposition – Absatz in Europa und Amerika gestiegen

Die BMW Group blickt im ersten Halbjahr auf eine robuste Geschäftsentwicklung und bestätigte auch in einem volatilen Marktumfeld ihre gute Wettbewerbsposition. Im zweiten Quartal 2025 lag der Automobilabsatz weltweit bei insgesamt 621.477 Fahrzeugen (2024: 618.743 Automobile/+0,4%). Im gesamten Berichtszeitraum von Januar bis Juni lieferte die BMW Group insgesamt 1.207.594 Automobile der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce an Kundinnen und Kunden aus. Damit wurde das Niveau des Vorjahres erreicht (2024: 1.213.276 Automobile/-0,5%). Positiv war die Geschäftsentwicklung in Europa und Amerika. Insbesondere in den europäischen Märkten erzielte die BMW Group im zweiten Quartal zweistellige Wachstumsraten (+10,2%); im Sechs-Monats-Zeitraum legte der Absatz dort solide zu (+8,2%). In Amerika zogen die Auslieferungen sowohl im zweiten Quartal (+1,7%) als auch auf Halbjahressicht (+3,4%) leicht an. In China prägte die fortdauernde Kaufzurückhaltung in den oberen Preissegmenten unverändert die dortige Absatzentwicklung. Die Situation auf dem chinesischen Markt bleibt volatil. Insbesondere seit der zweiten Junihälfte ist eine verstärkte Beobachtung des Automobilmarktes durch die örtlichen Regulierungsbehörden zu erkennen. Dies betrifft auch Provisionszahlungen lokaler Banken an Händler für die Vermittlung von Finanzierungs- und Versicherungsprodukten. Weitere Informationen dazu finden sich unter [7 Prognose, Risiko- und Chancenmanagement](#).

Die Marke BMW lieferte von April bis Juni weltweit 550.839 Automobile aus (2024: 565.490 Automobile/-2,6%). Im ersten Halbjahr lagen die Auslieferungen bei 1.070.960 Automobilen (2024: 1.096.423 Automobile/-2,3%). Damit lagen die Werte leicht unter dem Vorjahr. MINI erzielte nach der Erneuerung des gesamten Produktportfolios im Vorjahr ein zweistelliges Plus sowohl im zweiten Quartal (2025: 69.223 Automobile; 2024: 51.959 Automobile/+33,2%) als auch für das erste Halbjahr (2025: 133.838 Automobile; 2024: 114.034 Automobile/+17,4%). Auch Rolls-Royce legte zu: Die Auslieferungen der Luxusmarke stiegen im Zeitraum von April bis Juni solide um 9,4% (2025: 1.415 Automobile; 2024: 1.294 Automobile). In den ersten sechs Monaten übergab Rolls-Royce insgesamt 2.796 Automobile in Kundenhand (2024: 2.819 Automobile/-0,8%).

### Elektromobilität erzielt deutliches Wachstum

Kundinnen und Kunden der BMW Group können in jeder Fahrzeugklasse und bei jeder Marke die für sie passende Antriebsvariante wählen. Auch im ersten Halbjahr 2025 traf dabei das Produktangebot elektrifizierter Automobile (BEV und PHEV) auf eine deutlich wachsende Nachfrage. Der Anteil vollelektrischer Automobile an den gesamten Auslieferungen stieg dementsprechend in den ersten sechs Monaten auf 18,3% (2024: 15,7%). Auch der Anteil der elektrifizierten Automobile (BEV und PHEV) an den Gesamtauslieferungen legte im Berichtszeitraum auf 26,4% zu (2024: 22,2%).

\* Bedeutsamster Leistungsindikator.

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Konzernüberblick

**13 Segment Automobile**

18 Segment Finanzdienstleistungen

20 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

21 Prognose

25 Risiko- und Chancenmanagement

Insgesamt lieferte die BMW Group im ersten Halbjahr 319.031 elektrifizierte Automobile aus (2024: 269.057 Automobile/+18,6%). Die Auslieferungen vollelektrischer Automobile erreichten im Zeitraum von Januar bis Juni 220.583 Fahrzeuge (2024: 190.614 Automobile/+15,7%).

### BMW Group – Auslieferungen elektrifizierte Modelle

in Einheiten	1. Januar bis 30. Juni 2025	1. Januar bis 30. Juni 2024	Veränderung in %
BEV	220.583	190.614	15,7
PHEV	98.448	78.443	25,5
<b>Gesamt</b>	<b>319.031</b>	<b>269.057</b>	<b>18,6</b>
in %			
BEV-Anteil	18,3	15,7	16,3
PHEV-Anteil	8,2	6,5	26,1
<b>xEV-Anteil</b>	<b>26,4</b>	<b>22,2</b>	<b>19,1</b>

### Marke BMW baut Marktanteile in Europa weiter aus

Mit einem soliden Absatzplus von 6,9% baute die Marke BMW in Europa ihre starke Marktposition im ersten Halbjahr 2025 weiter aus. Wichtige Impulse kamen von den elektrifizierten Fahrzeugen der Marke: Vor allem die BMW PHEV-Modelle legten im Berichtszeitraum kräftig zu und kamen mit 98.377 Automobilen auf ein Plus von 29,0% (2024: 76.265 Automobile). Bei BMW M markierten die Auslieferungen der ersten sechs Monate 2025 mit 105.962 Fahrzeugen der Performance- und High-Performance-Klasse das bisher erfolgreichste erste Halbjahr (2024: 99.517 Automobile/+6,5%).

China hatte jedoch weiter einen dämpfenden Einfluss auch auf die Absatzentwicklung der Marke, die dadurch leicht unter dem Vorjahr blieb. So lieferte BMW von April bis Juni weltweit 550.839 Automobile an Kundinnen und Kunden aus (2024: 565.490 Automobile/-2,6%). In den ersten sechs Monaten lagen die Auslieferungen der Kernmarke bei 1.070.960 Fahrzeugen (2024: 1.096.423 Automobile/-2,3%).

Zu den erfolgreichsten BMW Modellen zählten die Businessklasse-Modelle der BMW 5er Reihe sowie die BMW X2\* Modelle mit deutlichen Wachstumsraten im ersten Halbjahr. Der vollelektrische BMW iX2\* hatte zudem einen Anteil von mehr als einem Drittel an den Auslieferungen der BMW X2\* Modelle. Auch der BMW iX1\* setzte seine Erfolgsfahrt fort und war gleichzeitig das beliebteste BEV-Modell im Berichtszeitraum. Dabei wurde mehr als jeder vierte BMW X1\* in der vollelektrischen Version ausgeliefert. Modellzyklusbedingt waren die Auslieferungen beim BMW iX3 nach dem geplanten Produktionsende Anfang des Jahres rückläufig.

### Auslieferungen BMW Automobile nach Modellreihen

in Einheiten	1. Januar bis 30. Juni 2025	1. Januar bis 30. Juni 2024	Veränderung in %
BMW 1er/2er	105.250	105.574	- 0,3
BMW 3er/4er	245.252	272.218	- 9,9
BMW 5er/6er	151.046	114.165	32,3
BMW 7er/8er	27.156	30.249	- 10,2
BMW Z4	5.552	5.489	1,1
BMW X1/X2	221.699	185.243	19,7
BMW X3/X4	145.663	193.162	- 24,6
BMW X5/X6	121.366	136.842	- 11,3
BMW X7	27.747	31.068	- 10,7
BMW iX	16.595	18.582	- 10,7
BMW XM	3.627	3.807	- 4,7
BMW i3/i8	7	24	- 70,8
<b>BMW gesamt</b>	<b>1.070.960</b>	<b>1.096.423</b>	<b>- 2,3</b>
davon BEV	174.090	179.554	- 3,0
davon PHEV	98.377	76.265	29,0

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

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

18 Segment Finanzdienstleistungen

20 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

21 Prognose

25 Risiko- und Chancenmanagement

## BMW Group – Auslieferungen nach Regionen und Märkten

in Einheiten	2. Quartal 2025	2. Quartal 2024	Veränderung in %	1. Januar bis 30. Juni 2025	1. Januar bis 30. Juni 2024	Veränderung in %
Europa	256.487	232.790	10,2	498.670	460.793	8,2
davon Deutschland	71.655	64.990	10,3	130.119	122.656	6,1
davon UK	38.780	40.445	- 4,1	86.757	87.340	- 0,7
Amerika	123.254	121.182	1,7	237.972	230.141	3,4
davon USA	98.856	97.491	1,4	193.826	188.783	2,7
Asien	224.748	249.870	- 10,1	439.562	494.567	- 11,1
davon China	162.784	188.661	- 13,7	318.125	376.353	- 15,5
Sonstige Märkte	16.988	14.901	14,0	31.390	27.775	13,0
<b>Gesamt</b>	<b>621.477</b>	<b>618.743</b>	<b>0,4</b>	<b>1.207.594</b>	<b>1.213.276</b>	<b>- 0,5</b>

### MINI: Fahrspaß wächst rasant im zweiten Quartal

MINI blieb nach einem erfolgreichen Start zu Jahresbeginn auch im zweiten Quartal 2025 auf Wachstumskurs. Die nun volle Verfügbarkeit aller Modelle der neuen MINI Familie führte in der ersten Jahreshälfte zu einem deutlichen Zuwachs bei den Auslieferungen (+17,4%). Dabei steigerte die Marke ihren Absatz in allen Weltregionen auf insgesamt 133.838 Automobile (2024: 114.034 Automobile).

Im Zeitraum von April bis Juni legten die Auslieferungen deutlich um 33,2% zu (2025: 69.223 Automobile; 2024: 51.959 Automobile). Für starke Wachstumsimpulse sorgten vor allem die vollelektrischen MINI Modelle: Mit 45.942 Fahrzeugen übertrafen die BEV-Auslieferungen in den ersten sechs Monaten das Vorjahr deutlich (2024: 9.950 Automobile/+361,7%). Auch der Anteil der vollelektrischen MINI Modelle am Gesamtabsatz der Marke stieg entsprechend auf 34,3%. Damit fuhr mehr als jeder dritte im Berichtszeitraum ausgelieferte MINI vollelektrisch.

Zu den erfolgreichsten Modellen der Marke gehörten im ersten Halbjahr der MINI Countryman\* und der MINI Cooper\*. Sie waren in allen angebotenen

Antriebsvarianten stark nachgefragt. Exklusiv vollelektrischen Fahrspaß verspricht der neue MINI Aceman\*, der seit Herbst letzten Jahres verfügbar ist und sich weltweit großer Beliebtheit erfreut.

### Starkes Quartal für Rolls-Royce Motor Cars

Rolls-Royce Motor Cars lieferte im zweiten Quartal 2025 weltweit 1.415 handgefertigte Luxusfahrzeuge aus (2024: 1.294 Automobile/+9,4%). Damit belief sich die Gesamtzahl der ausgelieferten Fahrzeuge im ersten Halbjahr 2025 auf 2.796 Automobile (2024: 2.819 Automobile/-0,8%). Dies entspricht den Erwartungen des Unternehmens.

Der Cullinan Series II\* bleibt das gefragteste Modell von Rolls-Royce, gefolgt vom Spectre\*. Auch die Kundennachfrage nach dem Ghost Series II\* bleibt seit der Markteinführung Ende 2024 hoch. Der Phantom\*, das Flaggschiff der Marke und die am längsten existierende Modellbezeichnung in der Geschichte von Rolls-Royce, feierte im Mai seinen hundertsten Geburtstag. Die Feierlichkeiten brachten zahlreiche Kunden dazu, einige besonders spektakuläre und aufwendige Bespoke Phantom\* bei der Luxusmarke in Auftrag zu geben.

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

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

18 Segment Finanzdienstleistungen

20 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

21 Prognose

25 Risiko- und Chancenmanagement

**EBIT-Marge im zweiten Quartal bei 5,4% im Segment Automobile**

Im zweiten Quartal 2025 lagen die Umsatzerlöse im Segment Automobile bei 29.443 Mio. € und damit moderat unter dem Vorjahr (2024: 32.070 Mio. €/–8,2%, währungsbereinigt –5,3%). Hauptgrund dafür war der schwache Konsum und das Preisniveau in China, das wie erwartet auf dem Niveau des zweiten Halbjahres 2024 blieb. Die Folge war ein rückläufiger Fahrzeugabsatz an Händler. Zudem trug eine erhöhte Wettbewerbsintensität zum Rückgang der Umsatzerlöse bei.

Die Umsatzkosten des Segments lagen im zweiten Quartal mit 25.545 Mio. € moderat unter dem Vorjahresniveau (2024: 27.039 Mio. €/–5,5%), im Wesentlichen bedingt durch das geringere Absatzvolumen an Händler. Belastend wirkten im zweiten Quartal höhere Zollerhöhungen insbesondere aus Zollerhöhungen in den USA sowie aus den Anti-Subventionszöllen der EU-Kommission auf importierte batteriebetriebene Fahrzeuge aus China. Diese reduzierten die EBIT-Marge im zweiten Quartal um rund 2 Prozentpunkte. Im Berichtszeitraum waren planmäßige Abschreibungen aus der Kaufpreisallokation von BMW Brilliance in Höhe von rund 0,3 Mrd. € (2024: 0,3 Mrd. €) in den Umsatzkosten enthalten. Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen lagen im zweiten Quartal aufgrund der im Vorjahr höheren Leistungen aus der Entwicklung von Nachfolgemodellen, wie beispielsweise dem BMW X3\*, moderat unter dem Vorjahresniveau.

Die Vertriebs- und Verwaltungskosten gingen wie erwartet im Vergleich zum Vorjahresquartal moderat um 131 Mio. € (2025: 2.176 Mio. €; 2024: 2.307 Mio. €/–5,7%) zurück. Hauptgrund waren geringere Kosten für Marketing und Kommunikation.

Das Ergebnis vor Finanzergebnis lag im zweiten Quartal 2025 bei 1.602 Mio. € (2024: 2.684 Mio. €/–40,3%). Die EBIT-Marge lag mit 5,4% (2024: 8,4%) im erwarteten Korridor für das Gesamtjahr 2025.

Das Finanzergebnis im Segment lag bei 11 Mio. € (2024: –57 Mio. €). Hintergrund für die Veränderung im Jahresvergleich war im Wesentlichen ein Anstieg des übrigen Finanzergebnisses. Im übrigen Finanzergebnis wirkten sowohl positive Bewertungseffekte der Währungsderivate als auch der Beteiligungen des BMW iVentures Fund sowie SGL Carbon.

Das Segmentergebnis vor Steuern lag im zweiten Quartal 2025 bei 1.613 Mio. € (2024: 2.627 Mio. €/–38,6%) und damit deutlich unter Vorjahr.

**EBIT-Marge im ersten Halbjahr bei 6,2% im Segment Automobile**

In den ersten sechs Monaten 2025 lagen die Umsatzerlöse im Segment Automobile bei 58.654 Mio. € und damit moderat unter dem Vorjahr (2024: 63.009 Mio. €/–6,9%, währungsbereinigt –5,9%). Maßgeblich dafür war der in China rückläufige Fahrzeugabsatz an Händler in Folge des schwachen Konsumverhaltens und Preisniveaus, das wie erwartet auf dem Niveau des zweiten Halbjahres 2024 blieb. Zudem trug eine erhöhte Wettbewerbsintensität zum Rückgang der Umsatzerlöse bei.

Die Umsatzkosten des Segments lagen im ersten Halbjahr 2025 mit 50.823 Mio. € im Wesentlichen bedingt durch das geringere Absatzvolumen an Händler, leicht unter dem Vorjahresniveau (2024: 53.166 Mio. €/–4,4%). Belastend wirkten im ersten Halbjahr höhere Zollerhöhungen aus den Anti-Subventionszöllen der EU-Kommission auf importierte batteriebetriebene Fahrzeuge aus China sowie aus Zollerhöhungen in den USA. Diese reduzierten die EBIT-Marge im ersten Halbjahr um rund 1,5 Prozentpunkte. Im Berichtszeitraum waren planmäßige Abschreibungen aus der Kaufpreisallokation von BMW Brilliance in Höhe von rund 0,7 Mrd. € (2024: 0,7 Mrd. €) in den Umsatzkosten enthalten. Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen lagen trotz der Produktoffensiven und der intensiven Vorbereitungen auf die ersten Modelle der NEUEN KLASSE leicht unter dem Vorjahresniveau. Sie stehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit der baureihenübergreifenden Digitalisierung und Elektrifizierung der Fahrzeugflotte. Des Weiteren enthalten sie die Leistungen für die Entwicklung von Modellen der NEUEN KLASSE wie dem BMW iX3 und den Nachfolgemodellen des BMW X5 und BMW X7.

Die Vertriebs- und Verwaltungskosten sanken wie erwartet im Vergleich zum Vorjahr moderat um 317 Mio. € (2025: 4.082 Mio. €; 2024: 4.399 Mio. €/–7,2%). Hauptgrund waren geringere Kosten für Marketing und Kommunikation sowie für IT.

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

8	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
9	Konzernüberblick
<b>13</b>	<b>Segment Automobile</b>
18	Segment Finanzdienstleistungen
20	Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen
21	Prognose
25	Risiko- und Chancenmanagement

Das Ergebnis vor Finanzergebnis lag im Berichtszeitraum bei 3.626 Mio. € (2024: 5.394 Mio. €/-32,8%). Die EBIT-Marge betrug 6,2% (2024: 8,6%).

Das Finanzergebnis im Segment lag bei -109 Mio. € (2024: -64 Mio. €). Hintergrund für die Veränderung im Vorjahresvergleich war im Wesentlichen ein Rückgang des Zinsergebnisses.

Das Segmentergebnis vor Steuern lag in den ersten sechs Monaten bei 3.517 Mio. € (2024: 5.330 Mio. €/-34,0%) und damit deutlich unter dem Vorjahr.

#### Segment Automobile – Free Cashflow für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2025 bei 2.345 Mio. €

Der Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit betrug in den ersten sechs Monaten 7.292 Mio. € und resultierte im Wesentlichen aus dem Ergebnis vor Steuern zuzüglich der Abschreibungen auf Anlagevermögen. Die Veränderung des Working Capitals betrug -252 Mio. € (2024: -1.713 Mio. €). Die Vorratsbestände sowie die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen haben sich aufgrund des gestiegenen Produktionsvolumens erhöht. Gegenläufig wirkte der Aufbau der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen belastend im Working Capital. Die Veränderungen in den sonstigen Posten, die im Wesentlichen Abgrenzungen von Personalkosten, erhaltene Zinsen, sonstige Steuern, konzerninterne Transaktionen, Verbindlichkeiten für Händlerboni, gezahlte Ertragsteuern und erhaltene Anzahlungen beinhalten, wirkten in Summe positiv auf den Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit.

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit lag bei -4.557 Mio. € und resultierte im Wesentlichen aus Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 5.124 Mio. € (2024: 4.971 Mio. €), insbesondere für den weiteren Ausbau der Elektromobilität und der Digitalisierung des Produktportfolios. Darin enthalten sind um 1.028 Mio. € (2024: 461 Mio. €) erhöhte Mittelabflüsse aus im Vorjahr erfassten Investitionen, die im ersten Quartal gezahlt wurden.

Der Free Cashflow des Segments Automobile lag damit in den ersten sechs Monaten 2025 bei 2.345 Mio. € (2024: 2.289 Mio. €). Im Vorjahresvergleich war der leichte Anstieg des Free Cashflow vor allem auf einen geringeren Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit nach Bereinigung um die Nettoinvestitionen in Wertpapiere und Investmentanteile zurückzuführen. Gegenläufig wirkte der geringere Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit, der vor allem aus einem geringeren Ergebnis vor Steuern sowie einem erwartet höheren Rückstellungsverbrauch resultierte. Der reduzierte Vorratsaufbau wirkte im Vorjahresvergleich teilweise kompensierend.

in Mio. €	2025	2024	Veränderung
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der betrieblichen Tätigkeit	7.292	7.355	- 63
Mittelzufluss (+)/-abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	- 4.557	- 4.474	- 83
Bereinigung um Nettoinvestitionen in Wertpapiere und Investmentanteile	- 390	- 592	202
<b>Free Cashflow Segment Automobile</b>	<b>2.345</b>	<b>2.289</b>	<b>56</b>

#### Nettofinanzvermögen – Automobile

Das Nettofinanzvermögen Automobile stellt sich wie folgt dar:

in Mio. €	30.6.2025	31.12.2024	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	14.911	14.882	29
Wertpapiere und Investmentanteile	579	1.001	- 422
Konzerninterne Nettofinanzforderungen	32.559	33.844	- 1.285
<b>Finanzvermögen</b>	<b>48.049</b>	<b>49.727</b>	<b>- 1.678</b>
Abzüglich externer Finanzverbindlichkeiten*	- 3.229	- 3.948	719
<b>Nettofinanzvermögen Automobile</b>	<b>44.820</b>	<b>45.779</b>	<b>- 959</b>

\* Ohne derivative Finanzinstrumente.

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

**18 Segment Finanzdienstleistungen**

20 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

21 Prognose

25 Risiko- und Chancenmanagement

**SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN**

		2. Quartal 2025	2. Quartal 2024	Veränderung in %	1. Januar bis 30. Juni 2025	1. Januar bis 30. Juni 2024	Veränderung in %
Neuverträge Leasing/Finanzierung		421.861	427.852	- 1,4	824.672	849.908	- 3,0
Umsatzerlöse	Mio. €	9.978	9.742	2,4	20.104	19.267	4,3
Ergebnis vor Finanzergebnis (EBIT)	Mio. €	591	725	- 18,5	1.243	1.439	- 13,6
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	542	751	- 27,8	1.192	1.481	- 19,5
					30.6.2025	31.12.2024	Veränderung in %
Bestand finanzierte oder verleaste Fahrzeuge					4.830.306	4.850.121	- 0,4
Bilanzielles Geschäftsvolumen <sup>1</sup>	Mio. €				145.176	151.117	- 3,9

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

**Anteil finanzierter oder verleaster Neufahrzeuge im zweiten Quartal gestiegen**

Der Anteil an Neufahrzeugen der BMW Group, die durch das Segment Finanzdienstleistungen verleast oder finanziert wurden, stieg im zweiten Quartal 2025 um 3,8 Prozentpunkte auf 44,4%<sup>2</sup> (2024: 40,6%). Das Leasingneugeschäft wuchs um 6,5%. Das Finanzierungsgeschäft verzeichnete hingegen einen Rückgang um 6,0%. Von April bis Juni wurden insgesamt 421.861 Neuverträge abgeschlossen (2024: 427.852 Verträge/-1,4%). Ausschlaggebend für die leicht rückläufige Entwicklung im zweiten Quartal war erwartungsgemäß ein Rückgang bei den Leasingrückläufern, der zu einem moderaten Rückgang der Neuverträge im Gebrauchtwagengeschäft führte.

Das Neugeschäftsvolumen aller Finanzierungs- und Leasingverträge im zweiten Quartal 2025 lag auf dem Niveau des Vorjahres (2025: 15.905 Mio. €; 2024: 16.057 Mio. €/-0,9%).

**Ergebnis im zweiten Quartal deutlich unter Vorjahr**

Im zweiten Quartal 2025 lag das Ergebnis vor Steuern bei 542 Mio. € und damit deutlich unter dem Vorjahr (2024: 751 Mio. €/-27,8%). Neben einer Zuführung zu Rückstellungen im Zusammenhang mit geänderten Feststellungen zu betrieblichen Steuern aus den Vorjahren wirkten geringere Erlöse aus der Vermarktung von Leasingrückläufern ergebnismindernd. Die Erlöse je Fahrzeug stabilisierten sich im zweiten Quartal und waren im Durchschnitt weiterhin positiv, lagen jedoch signifikant unter dem Vorjahr. Auch die Zahl der Leasingrückläufer ging wie erwartet im Vergleich zum Vorjahr deutlich zurück. Zudem beeinflussten Bewertungseffekte bei Zinssicherungsgeschäften das Vorjahresquartal positiv.

**Neugeschäftsvolumen im ersten Halbjahr auf Vorjahresniveau**

Im ersten Halbjahr wurden im Finanzierungs- und Leasinggeschäft weltweit insgesamt 824.672 Neuverträge abgeschlossen (2024: 849.908 Verträge/-3,0%). Die leicht rückläufige Tendenz ist vor allem auf die herausfordernde und volatile Marktsituation in China zurückzuführen, die auf Segmentebene in der Folge zu einem moderaten Rückgang der Finanzierungsverträge im ersten Halbjahr führte (-9,8%). Weltweit wirkte ein solider Anstieg im Leasingneugeschäft der rückläufigen Entwicklung im

<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

**18 Segment Finanzdienstleistungen**

20 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

21 Prognose

25 Risiko- und Chancenmanagement

Finanzierungsgeschäft teilweise entgegen (+9,5%). Im ersten Halbjahr 2025 stieg der Leasinganteil am gesamten Neugeschäft auf 40,0% (2024: 35,5%/+4,5 Prozentpunkte).

Der Anteil von Neufahrzeugen der BMW Group, die durch das Segment Finanzdienstleistungen verleast oder finanziert wurden, erreichte zum Ende des Berichtszeitraums 43,7%\* (2024: 41,2%/+2,5 Prozentpunkte).

Die Verträge für Gebrauchtfahrzeuge der Konzernmarken BMW und MINI entwickelte sich dagegen erwartungsgemäß rückläufig. Im ersten Halbjahr wurden dabei 166.111 Verträge für die Finanzierung und das Leasing von Gebrauchtwagen der BMW Group abgeschlossen (2024: 183.857 Verträge/−9,7%).

Das Neugeschäftsvolumen bewegte sich trotz der niedrigeren Zahl an abgeschlossenen Neuverträgen mit 31.893 Mio. € im ersten Halbjahr 2025 auf dem Niveau des Vorjahres (2024: 31.677 Mio. €/+0,7%).

#### Betreuter Fahrzeugbestand auf Vorjahresniveau

Zum 30. Juni 2025 betrug der Bestand an finanzierten oder verleasten Fahrzeugen insgesamt 4.830.306 Fahrzeuge (31. Dezember 2024: 4.850.121 Fahrzeuge/−0,4%). In den Regionen Amerika (+0,2%) und Afrika (+0,0%) blieb der betreute Fahrzeugbestand stabil auf Vorjahresniveau. Während in Europa (+1,0%) ein leichter Anstieg zu verzeichnen war, lag Asien mit 5,8% im Minus. Der Rückgang dort lässt sich im Wesentlichen auf das schwächere Neugeschäft in China zurückführen. Außerhalb Chinas legte der Bestand an finanzierten oder verleasten Fahrzeugen in Asien leicht zu (+1,2%).

#### Anstieg im Flottengeschäft

Unter der Markenbezeichnung Alphabet bietet das Segment Finanzdienstleistungen im Flottenmanagement Finanzierungs- und Leasingverträge sowie darauf abgestimmte Serviceleistungen an. Vom Gesamtbestand finanzierter und verleaster Fahrzeuge entfiel zum 30. Juni 2025 eine Flotte von 757.303 Fahrzeugen auf diesen Geschäftsbereich (31. Dezember 2024: 741.935 Fahrzeuge/+2,1%).

Seit dem zweiten Quartal 2024 übernimmt Alphabet zusätzlich das Management und die weitere Vermarktung für einen Teil der konzerneigenen Flotte. Im Rahmen der Umstellung des Direktvertriebsmodells in Europa wird das Volumen in diesem Geschäftsbereich kontinuierlich zunehmen. Zum 30. Juni 2025 wurden 22.376 Fahrzeuge betreut (31. Dezember 2024: 21.152 Fahrzeuge/+5,8%).

#### Deutlicher Rückgang in der Händlerfinanzierung

In Folge geringerer Händlerbestände sowie negativer Währungseffekte lag das Geschäftsvolumen der Händlerfinanzierung zum Ende des Berichtszeitraums bei 18.976 Mio. € (31. Dezember 2024: 21.273 Mio. €/−10,8%; währungsbereinigt −6,1%).

#### Niedrigere Vermarktungserlöse beeinflussen Ergebnis im ersten Halbjahr

Im ersten Halbjahr 2025 erzielte das Segment Finanzdienstleistungen ein Ergebnis vor Steuern in Höhe von 1.192 Mio. € (2024: 1.481 Mio. €/−19,5%). Gründe für den Rückgang waren eine Zuführung zu Rückstellungen im Zusammenhang mit geänderten Feststellungen zu betrieblichen Steuern aus den Vorjahren sowie sinkende Erlöse aus der Vermarktung von Leasingrückläufern.

Die Kreditverlustquote auf das gesamte Kreditportfolio lag im Berichtszeitraum bei 0,27% (2024: 0,25%). Das bilanzielle Geschäftsvolumen lag in Folge negativer Währungseffekte zum 30. Juni 2025 bei 145.176 Mio. € und damit leicht unter dem Niveau zum Ende des Vorjahres (31. Dezember 2024: 151.117 Mio. €/−3,9%). Währungsbereinigt konnte das bilanzielle Geschäftsvolumen dank einer positiven Entwicklung im Leasing- und Finanzierungsgeschäft ein leichtes Wachstum verzeichnen.

\* 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

18 Segment Finanzdienstleistungen

**20 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen**

21 Prognose

25 Risiko- und Chancenmanagement

## SONSTIGE GESELLSCHAFTEN UND KONSOLIDIERUNGEN

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

Das Ergebnis vor Steuern im Segment Sonstige Gesellschaften lag im zweiten Quartal 2025 bei 177 Mio. € (2024: 295 Mio. €). Im Vorjahresvergleich wirkten im Wesentlichen der Rückgang des Zinsergebnisses sowie negative Bewertungseffekte bei Währungssicherungsgeschäften.

### Gesunkene Zwischengewinneliminierungen aus Leasinggeschäft

Im zweiten Quartal fiel das Ergebnis vor Steuern aus den Konsolidierungen mit 146 Mio. € höher aus als im Vorjahr (2024: 78 Mio. €). Hier wirkten im Wesentlichen gesunkene Eliminierungen im Zusammenhang mit dem Leasinggeschäft.

### Ergebnis vor Steuern des ersten Halbjahres im Segment Sonstige Gesellschaften unter Vorjahr

Das Ergebnis vor Steuern im Segment Sonstige Gesellschaften lag in den ersten beiden Quartalen 2025 bei 472 Mio. € (2024: 696 Mio. €). Im Vorjahresvergleich wirkten im Wesentlichen negative Bewertungseffekte bei Zinsicherungsgeschäften sowie ein gesunkenes Zinsergebnis aufgrund eines niedrigeren Zinsniveaus.

### Gesunkene Zwischengewinneliminierungen aus Leasinggeschäft

Die Konsolidierungen waren im Ergebnis vor Steuern in den ersten sechs Monaten des Jahres 2025 mit 335 Mio. € (2024: 300 Mio. €) höher als im Vorjahresvergleich. Hier wirkten im Wesentlichen geringere Eliminierungen im Zusammenhang mit dem Leasinggeschäft.

[8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen](#)[9 Konzernüberblick](#)[13 Segment Automobile](#)[18 Segment Finanzdienstleistungen](#)[20 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen](#)**[21 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 2025 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 2024 unter [Prognose](#) und [Risiken und Chancen](#).

## PROGNOSE

### Internationale Automobilmärkte – Gesamtmarkt

Der Internationale Währungsfonds (IWF) hat seine Prognosen für das globale Wirtschaftswachstum im Juli leicht auf 3,0% angehoben. Die Aussichten bleiben aber insbesondere aufgrund der US-Handelspolitik und möglicher Gegenmaßnahmen anderer Länder weiterhin sehr volatil. Dies führt dazu, dass für zahlreiche Länder die Jahreswachstumsprognosen stark schwanken.

Entsprechend volatil sind auch die Aussichten für die Automobilmärkte. Die BMW Group erwartet für die Automobilmärkte in den USA und in China im Gesamtmarkt ein Wachstum. Jedoch wird in den USA aktuell eine erhöhte Verunsicherung bei den Konsumenten vor dem Hintergrund der Handelskonflikte beobachtet, die sich dämpfend auf die Entwicklung des Automobilmarktes auswirken könnte. In China wird von einem Wachstum insbesondere in den unteren Preissegmenten ausgegangen. In Europa wird trotz Maßnahmen zur Lockerung der CO<sub>2</sub>-Grenzwerte aufgrund verschiedener

nationaler Förderprogramme von einem wachsenden BEV-Markt ausgegangen. Insgesamt geht die BMW Group hier jedoch von einem rückläufigen Gesamtmarkt aus.

### Erwartungen der BMW Group – Prognoseannahmen und Ausblick

Der nachfolgende Ausblick bezieht sich auf den Prognosezeitraum für das Geschäftsjahr 2025 und basiert auf der Zusammensetzung der BMW Group in diesem Zeitraum. Er berücksichtigt alle zum Zeitpunkt der Aufstellung vorliegenden Erkenntnisse, die einen Einfluss auf den Geschäftsverlauf der BMW Group haben könnten.

Die BMW Group geht für das Geschäftsjahr 2025 von folgenden Entwicklungen aus:

Aufgrund der sich weiter stabilisierenden Inflation und weiteren moderaten Leitzinssenkungen in vielen Ländern wird für 2025 mit einer steigenden Nachfrage gerechnet. In den USA sind die Inflationsraten trotz der Auswirkungen der zusätzlich erhobenen Zölle bisher geringer als erwartet. Sollte neben den bisher mit einzelnen Handelspartnern getroffenen Zollvereinbarungen das Zollniveau erhöht bleiben, könnte sich dies in einem Anstieg der Teuerungsrate niederschlagen. Ferner könnten sich die US-Handelspolitik und mögliche Gegenmaßnahmen anderer Länder negativ auf die globale Wirtschaftsentwicklung auswirken.

In China erwartet die BMW Group eine weiterhin hohe Wettbewerbsintensität und ein Marktwachstum vor allem bei Fahrzeugen in den unteren Preissegmenten. Derzeit wird in China eine verstärkte Beobachtung des Automobilmarktes durch die örtlichen Regulierungsbehörden registriert. Dies betrifft auch die Provisionszahlungen von lokalen Banken an Händler im Zusammenhang mit der Vermittlung von Finanzierungs- und Versicherungsprodukten an Endkunden. Diese Provisionen wurden im Juni durch die lokalen Banken signifikant reduziert. Die BMW Group verfolgt diese

**8** Wirtschaftliche Rahmenbedingungen**9** Konzernüberblick**13** Segment Automobile**18** Segment Finanzdienstleistungen**20** Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen**21** Prognose**25** Risiko- und Chancenmanagement

Entwicklungen und mögliche Konsequenzen für den chinesischen Automobilmarkt aufmerksam.

In den USA wird trotz des volatilen Zollumfelds aktuell für das Gesamtjahr mit einer Fortsetzung der positiven Marktentwicklung gerechnet. In Europa wird von einem Wachstum bedingt durch die elektrifizierten Fahrzeuge ausgegangen. Der Umsatz je Fahrzeug (währungsbereinigt) im Segment Automobile für das Gesamtjahr wird in Folge des niedrigeren Preisniveaus in China gegenüber dem Vorjahr leicht sinken.

Die Situation auf den Rohstoffmärkten hat sich im ersten Halbjahr 2025 weiter verbessert. Die BMW Group geht für die zweite Jahreshälfte entsprechend von positiven Effekten im Vorjahresvergleich aus. Gegenläufig belasten jedoch vor allem in der zweiten Jahreshälfte Währungseffekte, insbesondere aus dem Renminbi, das Ergebnis deutlich. Gesamthaft ergibt sich damit im Vorjahresvergleich eine Ergebnisbelastung.

Aufgrund der herausfordernden Situation im Lieferantenumfeld sowie der Inflation in den Vorjahren wird weiterhin mit erhöhten Unterstützungsmaßnahmen für die Lieferkette gerechnet.

In der am 14. März 2025 im BMW Group Bericht 2024 veröffentlichten Prognose wurden alle Zollerhöhungen aus 2025 berücksichtigt, die bis zum 12. März 2025 in Kraft getreten sind. [↗ Prognose](#)

Nach den Ankündigungen am 27. Juli 2025 zeichnet sich eine Einigung zwischen den USA und der EU bezüglich der Zollsituation ab. Auf dieser Basis geht die BMW Group von einer teilweisen Reduzierung der aktuell gültigen gegenseitigen Zölle für Automobile und Produktionsteile ab 1. August 2025 aus. Darüber hinaus können die für das laufende Geschäftsjahr erwarteten Zolleffekte aufgrund der fortlaufenden Veränderungen weiterhin nur unter Berücksichtigung von Annahmen abgebildet werden. Zudem sind in der Prognose mitigierende Maßnahmen zur Dämpfung der erhöhten Zölle enthalten. Im Geschäftsjahr 2025 rechnet die BMW Group mit einer Belastung aus erhöhten Zöllen von rund 1,25 Prozentpunkten der EBIT-Marge im Segment Automobile.

Die verstärkten Kontrollen für die Erteilung notwendiger Exportlizenzen im Zusammenhang mit seltenen Erden aus China könnten zu Lieferengpässen bei einzelnen Komponenten führen, die nicht in der Prognose berücksichtigt sind.

Die Situation im Nahen Osten hat sich im Jahr 2025 nicht entspannt und durch den israelisch-iranischen Krieg eine weitere Eskalation erfahren. Wie im Geschäftsjahr 2024 hat der Konflikt gegenwärtig keine wesentlichen Auswirkungen auf das Geschäft der BMW Group. Eine weitere Eskalation der Situation ist nicht in der Prognose berücksichtigt.

Auch der Krieg in der Ukraine wird aufmerksam beobachtet. Die geltenden Restriktionen sind in der Prognose verarbeitet.

Zunehmende Unwägbarkeiten bei den makroökonomischen und geopolitischen Rahmenbedingungen können dazu führen, dass die Konjunkturentwicklung in einigen Regionen von den erwarteten Trends und Entwicklungen abweicht. Dazu zählen vor allem die Themenfelder Handels- und Zollpolitik, die Sicherheitspolitik sowie eine mögliche weitere Verschärfung internationaler Handelskonflikte.

Ab dem Geschäftsjahr 2025 werden entsprechend der geänderten strategischen Ziele die Leistungsindikatoren CO<sub>2</sub>e-Emissionen Scope 1 und 2 auf Konzernebene in Mio. Tonnen sowie CO<sub>2</sub>e-Emissionen Scope 3 Lieferkette und Nutzungsphase zusammen im Segment Automobile in Mio. Tonnen berichtet.

**Erwartungen der BMW Group – Bedeutsamste Leistungsindikatoren**

Die BMW Group erwartet positive Impulse auf die Auslieferungen aufgrund der vollen Verfügbarkeit der neuen Modelle wie des BMW 5er, des BMW X3\* und der erneuerten Modellpalette von MINI sowie der Markteinführung des BMW 2er Gran Coupé\*.

Die Zahl der Auslieferungen im Segment Automobile von Fahrzeugen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce wird aufgrund der steigenden Nachfrage, der vollen Verfügbarkeit der neuen Modelle und der erneuerten Modellpalette von MINI leicht über dem Niveau des Vorjahres erwartet. Der Anteil der vollelektrischen Automobile an den Auslieferungen wird im Vergleich zu 2024 leicht steigen.

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

**8** Wirtschaftliche Rahmenbedingungen**9** Konzernüberblick**13** Segment Automobile**18** Segment Finanzdienstleistungen**20** Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen**21** Prognose**25** Risiko- und Chancenmanagement

Die Abschreibungen werden aufgrund der Investitionen und aktivierten Entwicklungskosten der vergangenen Jahre ansteigen. Die Elektrifizierungs- und Digitalisierungsstrategie wird auch im Jahr 2025 fortgesetzt, jedoch werden nach dem Peak 2024 rückläufige Kosten, Forschungs- und Entwicklungsleistungen sowie Investitionen erwartet. Im Geschäftsjahr 2025 stehen die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Vorbereitung des Anlaufs der Modelle der NEUEN KLASSE, darunter die Weiterentwicklung der sechsten Generation der Batterietechnologie.

Für das Geschäftsjahr wirken steigende Auslieferungen und eine Entlastung bei den Rohstoffen positiv. Dagegen belasten Währungseffekte, die weiterhin herausfordernde Situation in China, die zusätzlich erhobenen Zölle und weiterhin erhöhte Unterstützungsmaßnahmen für die Lieferkette das Ergebnis. Vor diesem Hintergrund wird von einer EBIT-Marge im Korridor 5 bis 7% ausgegangen. Daher wird der RoCE im Segment Automobile in einem Korridor von 9 bis 13% liegen.

Für die absoluten CO<sub>2</sub>e-Emissionen Scope 1 und 2 wird ein leichter Anstieg erwartet. Maßnahmen zur Reduzierung der eigenen CO<sub>2</sub>e-Emissionen werden durch ein im Vorjahresvergleich höheres Produktionsvolumen überkompensiert.

Die absoluten CO<sub>2</sub>e-Emissionen Scope 3 Lieferkette und Nutzungsphase im Segment Automobile werden ebenfalls leicht ansteigen, jedoch ist der Anstieg unterproportional im Vergleich zum Volumen.

Trotz der rückläufigen Entwicklung im Gesamtmarkt wird aufgrund der vollen Verfügbarkeit der Modelle, unter anderem der BMW R 1300 GS Adventure sowie Neuanläufen wie beispielsweise der R 1300 R und R 1300 RT, bei den Auslieferungen in diesem Segment ein leichter Anstieg prognostiziert. Die EBIT-Marge wird im Korridor von 5,5 bis 7,5% und der Segment-RoCE in einem Korridor von 13 bis 17% erwartet.

Für den RoE im Segment Finanzdienstleistungen wird ein Wert im Korridor von 13 bis 16% prognostiziert. Es wird erwartet, dass sich die rückläufige Entwicklung an den Gebrauchtwagenmärkten weiter fortsetzt, wodurch sich im Vergleich zum Vorjahr die Wiedervermarktungserlöse von Leasingrückläufern gegenüber 2024 weiter abschwächen werden.

Das Konzernergebnis vor Steuern wird weiterhin auf Vorjahresniveau erwartet.

Die oben genannten Ziele werden mit einer Anzahl an Mitarbeitenden auf Vorjahresniveau erreicht. Der Anteil von Frauen in Führungsfunktionen in der BMW Group sollte dabei leicht steigen. Die Leistungsindikatoren in Bezug auf Mitarbeitende umfassen entsprechend der ESRS-Berichterstattung ab dem Geschäftsjahr 2025 die vollkonsolidierten Tochtergesellschaften.

Der tatsächliche Geschäftsverlauf der BMW Group kann gegenüber den aktuellen Erwartungen auch durch die nachfolgend im Kapitel [7 Risiko- und Chancenmanagement](#) aufgeführten Risiken und Chancen abweichen.

8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

9 Konzernüberblick

13 Segment Automobile

18 Segment Finanzdienstleistungen

20 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen

21 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 2025 wie folgt dar:

		2024 berichtet	2025 Prognose
<b>KONZERN</b>			
Ergebnis vor Steuern <sup>1</sup>	Mio. €	10.971	Auf Vorjahresniveau
Mitarbeitende am Jahresende <sup>2</sup>		157.457	Auf Vorjahresniveau
Frauenanteil in Führungsfunktionen in der BMW Group <sup>3</sup>	%	21,6	Leichter Anstieg
CO <sub>2</sub> e-Emissionen Scope 1 und 2 <sup>4</sup>	Mio. t	0,810	Leichter Anstieg
<b>SEGMENT AUTOMOBILE</b>			
EBIT-Marge	%	6,3	5 bis 7
Return on Capital Employed (RoCE)	%	11,4	9 bis 13
Auslieferungen	Einheiten	2.450.854	Leichter Anstieg
Anteil vollelektrischer Automobile an den Auslieferungen	%	17,4	Leichter Anstieg
CO <sub>2</sub> e-Emissionen Scope 3 Lieferkette und Nutzungsphase <sup>5</sup>	Mio. t	125,1	Leichter Anstieg
<b>SEGMENT MOTORRÄDER</b>			
EBIT-Marge	%	6,1	5,5 bis 7,5
Return on Capital Employed (RoCE)	%	15,5	13 bis 17
Auslieferungen	Einheiten	210.385	Leichter Anstieg
<b>SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN</b>			
Return on Equity (RoE)	%	15,1	13 bis 16

<sup>1</sup> Ab dem Geschäftsjahr 2025 wurde die Bandbreite angepasst. Siehe zu den Terminologien und Bandbreiten [Glossar](#) im BMW Group Bericht 2024.

<sup>2</sup> Ab dem Geschäftsjahr 2025 werden entsprechend der ESRS-Berichterstattung die vollkonsolidierten Tochtergesellschaften berichtet (bis 31.12.2024: alle konsolidierten und nicht konsolidierten Gesellschaften an denen die BMW Group mehr als 50% der Anteile hält).

<sup>3</sup> Die Umstellung ab dem Geschäftsjahr 2025 in der Anzahl der Mitarbeitenden (siehe Fußnote 2) gilt auch für den Frauenanteil.

<sup>4</sup> Gesamtwert CO<sub>2</sub>e-Emissionen Scope 1 und 2 exkl. Standorte ohne operative Kontrolle, inkl. biogene Emissionen.

<sup>5</sup> CO<sub>2</sub>e-Emissionen der Kategorien erworbene Waren und Dienstleistungen, Transportlogistik, Nutzungsphase für das Segment Automobile, inkl. biogene Emissionen.

[8 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen](#)[9 Konzernüberblick](#)[13 Segment Automobile](#)[18 Segment Finanzdienstleistungen](#)[20 Sonstige Gesellschaften und Konsolidierungen](#)[21 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.

Die erwarteten Effekte aus Zollerhöhungen sind in der Prognose beschrieben. Eine Änderung in der Zollpolitik könnte jedoch zu Risiken für das Ergebnis der BMW Group insbesondere bei Absatz und Preisrealisierung führen. Chancen bestehen demgegenüber in einer Reduzierung bereits bestehender Zölle oder einer Kürzung der Gültigkeitsdauer, abweichend zu den berücksichtigten Prämissen.

Neben den direkten Auswirkungen könnten sich als Folge der Zollpolitik auch makroökonomische Indikatoren verschlechtern. Dies betrifft insbesondere Inflationsraten, Konsumverhalten oder eine steigende Arbeitslosigkeit mit entsprechenden Auswirkungen auf den Absatz oder die Entwicklung von Finanzrisiken.

Darüber hinaus sind Versorgungsengpässe aufgrund von Handelsrestriktionen bei ausgewählten Teilen oder Rohstoffen (unter anderem im Zusammenhang mit seltenen Erden aus China) nicht auszuschließen. Zudem könnte die hohe Wettbewerbsintensität in China und der Entfall der Provisionen externer Banken an Händler zu höheren Preisrealisierungskosten sowie einem niedrigeren Absatz im Markt führen.

Als Folge der Streichung der Förderung für Leasing von vollelektrischen Fahrzeugen (Inflation Reduction Act Credits 45W) in den USA durch das One Big Beautiful Bill Act ab dem 1. Oktober 2025 können negative Auswirkungen auf die Nachfrage nach vollelektrischen Fahrzeugen nicht ausgeschlossen werden.

Weitere Informationen zu Risiken und Chancen und den angewendeten Methoden im Risiko- und Chancenmanagement sind im BMW Group Bericht 2024 unter [↗ Risiken und Chancen](#) sowie unter den Eventualverbindlichkeiten in [↗ Textziffer \[19\]](#) des Konzernanhangs zu finden. Es wird auf das dort beschriebene Risiko im Zusammenhang mit Provisionszahlungen an Autohändler im Vereinigten Königreich verwiesen. Der Supreme Court hat für den 1. August 2025 ein Urteil angekündigt.

# ZWISCHENABSCHLUSS DES KONZERNS

27	Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Konzerns und der Segmente vom 1. April bis zum 30. Juni
29	Verkürzte Gesamtergebnisrechnung des Konzerns vom 1. April bis zum 30. Juni
30	Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Konzerns und der Segmente vom 1. Januar bis zum 30. Juni
32	Verkürzte Gesamtergebnisrechnung des Konzerns vom 1. Januar bis zum 30. Juni
33	Bilanz des Konzerns und der Segmente zum 30. Juni 2025
37	Verkürzte Kapitalflussrechnung des Konzerns und der Segmente vom 1. Januar bis zum 30. Juni
38	Entwicklung des Konzerneigenkapitals vom 1. Januar bis zum 30. Juni
41	Konzernanhang
67	Versicherung der gesetzlichen Vertreter
68	Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

# GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG DES KONZERNS UND DER SEGMENTE VOM 1. APRIL BIS ZUM 30. JUNI<sup>1</sup>

in Mio. €	Anhang	Konzern		Automobile		Motorräder	
		2025	2024	2025	2024	2025	2024
Umsatzerlöse	05	33.927	36.944	29.443	32.070	961	989
Umsatzkosten		- 28.352	- 30.285	- 25.545	- 27.039	- 756	- 807
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>		<b>5.575</b>	<b>6.659</b>	<b>3.898</b>	<b>5.031</b>	<b>205</b>	<b>182</b>
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten		- 2.700 <sup>2</sup>	- 2.772 <sup>2</sup>	- 2.176	- 2.307	- 66	- 73
Sonstige betriebliche Erträge	06	690	273	674	244	1	1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	06	- 904	- 283	- 794	- 284	- 4	-
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis</b>		<b>2.661</b>	<b>3.877</b>	<b>1.602</b>	<b>2.684</b>	<b>136</b>	<b>110</b>
Ergebnis aus Equity-Bewertung		3	- 3	3	- 3	-	-
Zinsen und ähnliche Erträge	07	144	165	267	358	1	1
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	07	- 159	- 103	- 323	- 354	- 1	- 1
Übriges Finanzergebnis	08	- 35	- 75	64	- 58	-	-
<b>Finanzergebnis</b>		<b>- 47</b>	<b>- 16</b>	<b>11</b>	<b>- 57</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Ergebnis vor Steuern</b>		<b>2.614</b>	<b>3.861</b>	<b>1.613</b>	<b>2.627</b>	<b>136</b>	<b>110</b>
Ertragsteuern	09	- 772	- 1.156	- 489	- 787	- 40	- 33
<b>Überschuss/Fehlbetrag</b>		<b>1.842</b>	<b>2.705</b>	<b>1.124</b>	<b>1.840</b>	<b>96</b>	<b>77</b>
Ergebnisanteil fremder Gesellschafter		90	92	93	92	-	-
<b>Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG</b>		<b>1.752</b>	<b>2.613</b>	<b>1.031</b>	<b>1.748</b>	<b>96</b>	<b>77</b>
<b>Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie in €</b>		<b>2,85</b>	<b>4,15</b>				
<b>Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €</b>		<b>2,86</b>	<b>4,16</b>				
Verwässerungseffekte		-	-				
<b>Verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €</b>		<b>2,85</b>	<b>4,15</b>				
<b>Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €</b>		<b>2,86</b>	<b>4,16</b>				

<sup>1</sup> Zusatzinformation: nicht Gegenstand der prüferischen Durchsicht.

<sup>2</sup> Darin enthalten sind allgemeine Verwaltungskosten in Höhe von 1.283 Mio. € (2024: 1.293 Mio. €).

# GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG DES KONZERNS UND DER SEGMENTE VOM 1. APRIL BIS ZUM 30. JUNI\*

in Mio. €	Anhang	Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Konsolidierungen	
		2025	2024	2025	2024	2025	2024
Umsatzerlöse	05	9.978	9.742	3	3	- 6.458	- 5.860
Umsatzkosten		- 8.851	- 8.628	-	-	6.800	6.189
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>		<b>1.127</b>	<b>1.114</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>342</b>	<b>329</b>
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten		- 439	- 394	- 21	- 14	2	16
Sonstige betriebliche Erträge	06	14	12	13	3	- 12	13
Sonstige betriebliche Aufwendungen	06	- 111	- 7	2	-	3	8
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis</b>		<b>591</b>	<b>725</b>	<b>- 3</b>	<b>- 8</b>	<b>335</b>	<b>366</b>
Ergebnis aus Equity-Bewertung		-	-	-	-	-	-
Zinsen und ähnliche Erträge	07	2	3	1.108	1.138	- 1.234	- 1.335
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	07	- 48	- 2	- 832	- 793	1.045	1.047
Übriges Finanzergebnis	08	- 3	25	- 96	- 42	-	-
<b>Finanzergebnis</b>		<b>- 49</b>	<b>26</b>	<b>180</b>	<b>303</b>	<b>- 189</b>	<b>- 288</b>
<b>Ergebnis vor Steuern</b>		<b>542</b>	<b>751</b>	<b>177</b>	<b>295</b>	<b>146</b>	<b>78</b>
Ertragsteuern	09	- 158	- 223	- 50	- 88	- 35	- 25
<b>Überschuss/Fehlbetrag</b>		<b>384</b>	<b>528</b>	<b>127</b>	<b>207</b>	<b>111</b>	<b>53</b>
Ergebnisanteil fremder Gesellschafter		- 3	- 1	-	1	-	-
<b>Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG</b>		<b>387</b>	<b>529</b>	<b>127</b>	<b>206</b>	<b>111</b>	<b>53</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>							

\* Zusatzinformation: nicht Gegenstand der prüferischen Durchsicht.

# VERKÜRZTE GESAMTERGEBNISRECHNUNG DES KONZERNS

## VOM 1. APRIL BIS ZUM 30. JUNI\*

in Mio. €	2025	2024
<b>Überschuss</b>	<b>1.842</b>	<b>2.705</b>
Neubewertungen der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	- 46	23
<b>Bestandteile, die zukünftig nicht in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden</b>	<b>- 46</b>	<b>23</b>
Wertpapiere (erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert)	2	- 2
Derivative Finanzinstrumente	698	192
Kosten der Sicherungsmaßnahmen	- 81	159
Sonstiges Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen	2	2
Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen	- 1.776	127
<b>Bestandteile, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden</b>	<b>- 1.155</b>	<b>478</b>
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>	<b>- 1.201</b>	<b>501</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>641</b>	<b>3.206</b>
Gesamtergebnisanteil fremder Gesellschafter	- 67	124
<b>Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG</b>	<b>708</b>	<b>3.082</b>

\* Zusatzinformation: nicht Gegenstand der prüferischen Durchsicht.

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

in Mio. €	Anhang	Konzern		Automobile <sup>1</sup>		Motorräder <sup>1</sup>	
		2025	2024	2025	2024	2025	2024
Umsatzerlöse	05	67.685	73.558	58.654	63.009	1.767	1.861
Umsatzkosten		- 56.609	- 60.335	- 50.823	- 53.166	- 1.424	- 1.507
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>		<b>11.076</b>	<b>13.223</b>	<b>7.831</b>	<b>9.843</b>	<b>343</b>	<b>354</b>
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten		- 5.089 <sup>2</sup>	- 5.287 <sup>2</sup>	- 4.082	- 4.399	- 128	- 139
Sonstige betriebliche Erträge	06	994	557	941	515	2	2
Sonstige betriebliche Aufwendungen	06	- 1.178	- 562	- 1.064	- 565	- 5	- 1
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis</b>		<b>5.803</b>	<b>7.931</b>	<b>3.626</b>	<b>5.394</b>	<b>212</b>	<b>216</b>
Ergebnis aus Equity-Bewertung		-	- 30	-	- 30	-	-
Zinsen und ähnliche Erträge	07	275	327	541	711	2	2
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	07	- 302	- 254	- 695	- 724	- 3	- 2
Übriges Finanzergebnis	08	- 49	49	45	- 21	-	-
<b>Finanzergebnis</b>		<b>- 76</b>	<b>92</b>	<b>- 109</b>	<b>- 64</b>	<b>- 1</b>	<b>-</b>
<b>Ergebnis vor Steuern</b>		<b>5.727</b>	<b>8.023</b>	<b>3.517</b>	<b>5.330</b>	<b>211</b>	<b>216</b>
Ertragsteuern	09	- 1.712	- 2.367	- 1.067	- 1.571	- 63	- 64
<b>Überschuss/Fehlbetrag</b>		<b>4.015</b>	<b>5.656</b>	<b>2.450</b>	<b>3.759</b>	<b>148</b>	<b>152</b>
Ergebnisanteil fremder Gesellschafter		166	252	169	252	-	-
<b>Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG</b>		<b>3.849</b>	<b>5.404</b>	<b>2.281</b>	<b>3.507</b>	<b>148</b>	<b>152</b>
<b>Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie in €</b>		<b>6,23</b>	<b>8,57</b>				
<b>Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €</b>		<b>6,24</b>	<b>8,58</b>				
Verwässerungseffekte		-	-				
<b>Verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €</b>		<b>6,23</b>	<b>8,57</b>				
<b>Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €</b>		<b>6,24</b>	<b>8,58</b>				

<sup>1</sup> Zusatzinformation: nicht Gegenstand der prüferischen Durchsicht.

<sup>2</sup> Darin enthalten sind allgemeine Verwaltungskosten in Höhe von 2.410 Mio. € (2024: 2.484 Mio. €).

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

in Mio. €	Anhang	Finanzdienstleistungen*		Sonstige Gesellschaften*		Konsolidierungen*	
		2025	2024	2025	2024	2025	2024
Umsatzerlöse	05	20.104	19.267	6	7	- 12.846	- 10.586
Umsatzkosten		- 17.915	- 17.082	-	-	13.553	11.420
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>		<b>2.189</b>	<b>2.185</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>707</b>	<b>834</b>
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten		- 858	- 746	- 28	- 25	7	22
Sonstige betriebliche Erträge	06	31	22	20	9	-	9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	06	- 119	- 22	- 7	- 4	17	30
<b>Ergebnis vor Finanzergebnis</b>		<b>1.243</b>	<b>1.439</b>	<b>- 9</b>	<b>- 13</b>	<b>731</b>	<b>895</b>
Ergebnis aus Equity-Bewertung		-	-	-	-	-	-
Zinsen und ähnliche Erträge	07	4	5	2.276	2.191	- 2.548	- 2.582
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	07	- 50	- 5	- 1.706	- 1.510	2.152	1.987
Übriges Finanzergebnis	08	- 5	42	- 89	28	-	-
<b>Finanzergebnis</b>		<b>- 51</b>	<b>42</b>	<b>481</b>	<b>709</b>	<b>- 396</b>	<b>- 595</b>
<b>Ergebnis vor Steuern</b>		<b>1.192</b>	<b>1.481</b>	<b>472</b>	<b>696</b>	<b>335</b>	<b>300</b>
Ertragsteuern	09	- 359	- 435	- 141	- 205	- 82	- 92
<b>Überschuss/Fehlbetrag</b>		<b>833</b>	<b>1.046</b>	<b>331</b>	<b>491</b>	<b>253</b>	<b>208</b>
Ergebnisanteil fremder Gesellschafter		- 3	- 1	-	1	-	-
<b>Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG</b>		<b>836</b>	<b>1.047</b>	<b>331</b>	<b>490</b>	<b>253</b>	<b>208</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>							

\* Zusatzinformation: nicht Gegenstand der prüferischen Durchsicht.

# VERKÜRZTE GESAMTERGEBNISRECHNUNG DES KONZERNS

## VOM 1. JANUAR BIS ZUM 30. JUNI

in Mio. €	2025	2024
<b>Überschuss</b>	<b>4.015</b>	<b>5.656</b>
Neubewertungen der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	- 84	136
<b>Bestandteile, die zukünftig nicht in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden</b>	<b>- 84</b>	<b>136</b>
Wertpapiere (erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert)	8	- 7
Derivative Finanzinstrumente	1.347	- 242
Kosten der Sicherungsmaßnahmen	- 62	262
Sonstiges Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen	1	3
Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen	- 2.634	398
<b>Bestandteile, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden</b>	<b>- 1.340</b>	<b>414</b>
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>	<b>- 1.424</b>	<b>550</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>2.591</b>	<b>6.206</b>
Gesamtergebnisanteil fremder Gesellschafter	- 32	273
<b>Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG</b>	<b>2.623</b>	<b>5.933</b>

# BILANZ DES KONZERNS UND DER SEGMENTE

## ZUM 30. JUNI 2025

in Mio. €	Anhang	Konzern		Automobile*		Motorräder*	
		30.6.2025	31.12.2024	30.6.2025	31.12.2024	30.6.2025	31.12.2024
<b>AKTIVA</b>							
Immaterielle Vermögenswerte	10	19.469	20.220	18.887	19.630	214	220
Sachanlagen	11	38.170	39.581	37.503	38.909	591	588
Vermietete Erzeugnisse		49.388	48.838	-	-	-	-
At Equity bewertete Beteiligungen		561	553	561	553	-	-
Sonstige Finanzanlagen		915	1.099	14.499	14.662	-	-
Forderungen aus Finanzdienstleistungen		51.352	55.149	-	-	-	-
Finanzforderungen	12	2.179	834	989	315	-	-
Latente Ertragsteuern		3.064	3.244	2.826	3.336	-	-
Sonstige Vermögenswerte		1.466	1.827	1.732	2.061	23	18
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>		<b>166.564</b>	<b>171.345</b>	<b>76.997</b>	<b>79.466</b>	<b>828</b>	<b>826</b>
Vorräte		23.537	24.387	21.811	22.372	935	919
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		3.224	2.834	2.758	2.449	230	132
Forderungen aus Finanzdienstleistungen		36.328	38.569	-	-	-	-
Finanzforderungen	12	3.022	2.565	1.753	1.561	-	-
Laufende Ertragsteuern	13	1.399	1.316	965	715	-	-
Sonstige Vermögenswerte		7.549	7.429	19.733	23.152	5	17
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		18.085	19.287	14.904	14.853	10	21
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>		<b>93.144</b>	<b>96.387</b>	<b>61.924</b>	<b>65.102</b>	<b>1.180</b>	<b>1.089</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>259.708</b>	<b>267.732</b>	<b>138.921</b>	<b>144.568</b>	<b>2.008</b>	<b>1.915</b>

\* Zusatzinformation: nicht Gegenstand der prüferischen Durchsicht.

# BILANZ DES KONZERNS UND DER SEGMENTE

## ZUM 30. JUNI 2025

in Mio. €	Anhang	Finanzdienstleistungen*		Sonstige Gesellschaften*		Konsolidierungen*	
		30.6.2025	31.12.2024	30.6.2025	31.12.2024	30.6.2025	31.12.2024
<b>AKTIVA</b>							
Immaterielle Vermögenswerte	10	367	369	1	1	-	-
Sachanlagen	11	76	84	-	-	-	-
Vermietete Erzeugnisse		57.332	57.249	-	-	-7.944	-8.411
At Equity bewertete Beteiligungen		-	-	-	-	-	-
Sonstige Finanzanlagen		25	25	23.223	23.187	-36.832	-36.775
Forderungen aus Finanzdienstleistungen		51.516	55.299	-	-	-164	-150
Finanzforderungen	12	218	192	1.137	471	-165	-144
Latente Ertragsteuern		618	597	124	57	-504	-746
Sonstige Vermögenswerte		3.138	2.906	38.986	41.499	-42.413	-44.657
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>		<b>113.290</b>	<b>116.721</b>	<b>63.471</b>	<b>65.215</b>	<b>-88.022</b>	<b>-90.883</b>
Vorräte		791	1.096	-	-	-	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		235	252	1	1	-	-
Forderungen aus Finanzdienstleistungen		36.328	38.569	-	-	-	-
Finanzforderungen	12	641	613	676	423	-48	-32
Laufende Ertragsteuern	13	46	154	388	447	-	-
Sonstige Vermögenswerte		3.855	4.375	64.778	64.227	-80.822	-84.342
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		2.620	3.103	551	1.310	-	-
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>		<b>44.516</b>	<b>48.162</b>	<b>66.394</b>	<b>66.408</b>	<b>-80.870</b>	<b>-84.374</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>157.806</b>	<b>164.883</b>	<b>129.865</b>	<b>131.623</b>	<b>-168.892</b>	<b>-175.257</b>

\* Zusatzinformation: nicht Gegenstand der prüferischen Durchsicht.

# BILANZ DES KONZERNS UND DER SEGMENTE

## ZUM 30. JUNI 2025

in Mio. €	Anhang	Konzern		Automobile*		Motorräder*	
		30.6.2025	31.12.2024	30.6.2025	31.12.2024	30.6.2025	31.12.2024
<b>PASSIVA</b>							
Gezeichnetes Kapital	14	616	639	-	-	-	-
Kapitalrücklage		2.479	2.456	-	-	-	-
Gewinnrücklagen	14	91.921	92.812	-	-	-	-
Kumuliertes übriges Eigenkapital		- 3.063	- 2.090	-	-	-	-
Eigene Anteile	14	- 163	- 1.502	-	-	-	-
<b>Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG</b>	<b>14</b>	<b>91.790</b>	<b>92.315</b>				
Anteile anderer Gesellschafter		2.160	2.688	-	-	-	-
<b>Eigenkapital</b>		<b>93.950</b>	<b>95.003</b>	<b>53.440</b>	<b>58.562</b>	-	-
Rückstellungen für Pensionen		242	222	153	134	-	-
Sonstige Rückstellungen		7.086	7.830	6.659	7.411	101	107
Latente Ertragsteuern		3.262	2.621	3.128	2.500	-	-
Finanzverbindlichkeiten	16	66.447	66.770	2.426	3.145	-	1
Sonstige Verbindlichkeiten	17	7.468	7.597	8.750	8.271	803	779
<b>Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>		<b>84.505</b>	<b>85.040</b>	<b>21.116</b>	<b>21.461</b>	<b>904</b>	<b>887</b>
Sonstige Rückstellungen		8.318	8.543	7.604	7.813	133	130
Laufende Ertragsteuern	15	1.246	1.131	958	737	-	-
Finanzverbindlichkeiten	16	39.897	44.491	2.324	3.012	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		13.510	14.126	12.006	12.556	524	561
Sonstige Verbindlichkeiten	17	18.282	19.398	41.473	40.427	447	337
<b>Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>		<b>81.253</b>	<b>87.689</b>	<b>64.365</b>	<b>64.545</b>	<b>1.104</b>	<b>1.028</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>259.708</b>	<b>267.732</b>	<b>138.921</b>	<b>144.568</b>	<b>2.008</b>	<b>1.915</b>

\* Zusatzinformation: nicht Gegenstand der prüferischen Durchsicht.

# BILANZ DES KONZERNS UND DER SEGMENTE

## ZUM 30. JUNI 2025

in Mio. €	Anhang	Finanzdienstleistungen*		Sonstige Gesellschaften*		Konsolidierungen*	
		30.6.2025	31.12.2024	30.6.2025	31.12.2024	30.6.2025	31.12.2024
<b>PASSIVA</b>							
Gezeichnetes Kapital	14	-	-	-	-	-	-
Kapitalrücklage		-	-	-	-	-	-
Gewinnrücklagen	14	-	-	-	-	-	-
Kumuliertes übriges Eigenkapital		-	-	-	-	-	-
Eigene Anteile	14	-	-	-	-	-	-
<b>Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG</b>	<b>14</b>						
Anteile anderer Gesellschafter		-	-	-	-	-	-
<b>Eigenkapital</b>		<b>16.308</b>	<b>16.954</b>	<b>65.806</b>	<b>61.550</b>	<b>- 41.604</b>	<b>- 42.063</b>
Rückstellungen für Pensionen		15	16	74	72	-	-
Sonstige Rückstellungen		326	312	-	-	-	-
Latente Ertragsteuern		1.880	2.099	-	92	- 1.746	- 2.070
Finanzverbindlichkeiten	16	20.721	21.205	43.465	42.563	- 165	- 144
Sonstige Verbindlichkeiten	17	40.626	43.461	341	410	- 43.052	- 45.324
<b>Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>		<b>63.568</b>	<b>67.093</b>	<b>43.880</b>	<b>43.137</b>	<b>- 44.963</b>	<b>- 47.538</b>
Sonstige Rückstellungen		579	549	2	51	-	-
Laufende Ertragsteuern	15	144	241	144	153	-	-
Finanzverbindlichkeiten	16	25.976	26.901	11.645	14.610	- 48	- 32
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		975	997	5	12	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	17	50.256	52.148	8.383	12.110	- 82.277	- 85.624
<b>Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>		<b>77.930</b>	<b>80.836</b>	<b>20.179</b>	<b>26.936</b>	<b>- 82.325</b>	<b>- 85.656</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>157.806</b>	<b>164.883</b>	<b>129.865</b>	<b>131.623</b>	<b>- 168.892</b>	<b>- 175.257</b>

\* Zusatzinformation: nicht Gegenstand der prüferischen Durchsicht.

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

in Mio. €	Konzern		Automobile*		Finanzdienstleistungen*	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Ergebnis vor Steuern	5.727	8.023	3.517	5.330	1.192	1.481
Abschreibungen auf das übrige Anlagevermögen	4.292	4.368	4.214	4.299	12	14
Veränderung der Rückstellungen	- 464	346	- 389	461	59	- 69
Veränderung der vermieteten Erzeugnisse und Forderungen aus Finanzdienstleistungen	- 1.916	- 3.635	-	-	- 1.904	- 4.014
Veränderung des Working Capital	- 162	- 1.861	- 252	- 1.713	291	- 43
Sonstiges	- 1.482	- 3.087	202	- 1.022	- 99	- 444
<b>Mittelzufluss /-abfluss aus der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>5.995</b>	<b>4.154</b>	<b>7.292</b>	<b>7.355</b>	<b>- 449</b>	<b>- 3.075</b>
Gesamtinvestitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	- 5.190	- 5.040	- 5.124	- 4.971	- 2	- 6
Zufluss/Abfluss aus Nettoinvestitionen in Wertpapiere und Investmentanteile	380	567	390	592	- 11	- 26
Sonstiges	177	- 96	177	- 95	1	-
<b>Mittelzufluss /-abfluss aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>- 4.633</b>	<b>- 4.569</b>	<b>- 4.557</b>	<b>- 4.474</b>	<b>- 12</b>	<b>- 32</b>
<b>Mittelzufluss /-abfluss aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>- 2.431</b>	<b>787</b>	<b>- 2.568</b>	<b>- 2.428</b>	<b>- 108</b>	<b>3.181</b>
<b>Wechselkursbedingte Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>- 133</b>	<b>157</b>	<b>- 116</b>	<b>71</b>	<b>86</b>	<b>72</b>
<b>Konsolidierungskreisbedingte Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>- 1.202</b>	<b>529</b>	<b>51</b>	<b>524</b>	<b>- 483</b>	<b>146</b>
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 1. Januar	19.287	17.327	14.853	13.590	3.103	3.090
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 30. Juni</b>	<b>18.085</b>	<b>17.856</b>	<b>14.904</b>	<b>14.114</b>	<b>2.620</b>	<b>3.236</b>

\* Zusatzinformation: nicht Gegenstand der prüferischen Durchsicht.

# ENTWICKLUNG DES KONZERNEIGENKAPITALS

## VOM 1. JANUAR BIS ZUM 30. JUNI

in Mio. €	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinn- rücklagen	Kumuliertes übriges Eigenkapital			
					Unterschiede aus Währungs- umrechnung	Wertpapiere	Derivative Finanz- instrumente	Kosten der Sicherungs- maßnahmen
1. Januar 2025	14	639	2.456	92.812	- 1.105	- 28	- 877	- 80
Überschuss		-	-	3.849	-	-	-	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern		-	-	- 84	- 2.266	8	1.183	- 67
<b>Gesamtergebnis zum 30. Juni 2025</b>		-	-	<b>3.765</b>	<b>- 2.266</b>	<b>8</b>	<b>1.183</b>	<b>- 67</b>
Dividendenzahlungen		-	-	- 2.649	-	-	-	-
Erwerb eigener Anteile		-	-	-	-	-	-	-
Kapitalherabsetzung		-	-	- 2.002	-	-	-	-
Umgliederung aus Kapitalherabsetzung		- 23	23	-	-	-	-	-
Übrige Veränderungen		-	-	- 5	-	-	169	-
<b>30. Juni 2025</b>	<b>14</b>	<b>616</b>	<b>2.479</b>	<b>91.921</b>	<b>- 3.371</b>	<b>- 20</b>	<b>475</b>	<b>- 147</b>

# ENTWICKLUNG DES KONZERNEIGENKAPITALS

## VOM 1. JANUAR BIS ZUM 30. JUNI

in Mio. €	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinn- rücklagen	Kumuliertes übriges Eigenkapital			
					Unterschiede aus Währungs- umrechnung	Wertpapiere	Derivative Finanz- instrumente	Kosten der Sicherungs- maßnahmen
1. Januar 2024	14	639	2.456	89.072	- 2.083	- 29	699	- 658
Überschuss		-	-	5.404	-	-	-	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern		-	-	136	361	- 7	- 188	227
<b>Gesamtergebnis zum 30. Juni 2024</b>		-	-	<b>5.540</b>	<b>361</b>	<b>- 7</b>	<b>- 188</b>	<b>227</b>
Dividendenzahlungen		-	-	- 3.781	-	-	-	-
Erwerb eigener Anteile		-	-	-	-	-	-	-
Kapitalherabsetzung		-	-	-	-	-	-	-
Umgliederung aus Kapitalherabsetzung		-	-	-	-	-	-	-
Übrige Veränderungen		-	-	34	-	-	- 292	-
<b>30. Juni 2024</b>	<b>14</b>	<b>639</b>	<b>2.456</b>	<b>90.865</b>	<b>- 1.722</b>	<b>- 36</b>	<b>219</b>	<b>- 431</b>

# ENTWICKLUNG DES KONZERNEIGENKAPITALS

## VOM 1. JANUAR BIS ZUM 30. JUNI

in Mio. €	Anhang	Eigene Anteile	Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG	Anteile anderer Gesellschafter	Gesamt
1. Januar 2025	14	- 1.502	92.315	2.688	95.003
Überschuss		-	3.849	166	4.015
Sonstiges Ergebnis nach Steuern		-	- 1.226	- 198	- 1.424
<b>Gesamtergebnis zum 30. Juni 2025</b>		-	<b>2.623</b>	<b>- 32</b>	<b>2.591</b>
Dividendenzahlungen		-	- 2.649	- 510	- 3.159
Erwerb eigener Anteile		- 663	- 663	-	- 663
Kapitalherabsetzung		2.002	-	-	-
Umgliederung aus Kapitalherabsetzung		-	-	-	-
Übrige Veränderungen		-	164	14	178
<b>30. Juni 2025</b>	<b>14</b>	<b>- 163</b>	<b>91.790</b>	<b>2.160</b>	<b>93.950</b>

in Mio. €	Anhang	Eigene Anteile	Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG	Anteile anderer Gesellschafter	Gesamt
1. Januar 2024	14	- 500	89.596	3.327	92.923
Überschuss		-	5.404	252	5.656
Sonstiges Ergebnis nach Steuern		-	529	21	550
<b>Gesamtergebnis zum 30. Juni 2024</b>		-	<b>5.933</b>	<b>273</b>	<b>6.206</b>
Dividendenzahlungen		-	- 3.781	- 1.013	- 4.794
Erwerb eigener Anteile		- 575	- 575	-	- 575
Kapitalherabsetzung		-	-	-	-
Umgliederung aus Kapitalherabsetzung		-	-	-	-
Übrige Veränderungen		-	- 258	- 28	- 286
<b>30. Juni 2024</b>	<b>14</b>	<b>- 1.075</b>	<b>90.915</b>	<b>2.559</b>	<b>93.474</b>

**41 Grundsätze**

44 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung

47 Erläuterungen zur Bilanz

50 Sonstige Angaben

60 Segmentinformationen

# KONZERNANHANG

## GRUNDSÄTZE

### 01 Grundlagen

Der Konzernabschluss der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft, München, (BMW Konzernabschluss oder Konzernabschluss) zum 31. Dezember 2024 ist nach den am Abschlussstichtag gültigen International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, sowie den ergänzenden Vorschriften des § 315e Abs. 1 Handelsgesetzbuch (HGB) aufgestellt. Im Zwischenabschluss des Konzerns (Zwischenabschluss) zum 30. Juni 2025, der auf Basis des International Accounting Standard (IAS) 34 erstellt wird, werden grundsätzlich die gleichen Bilanzierungsmethoden angewendet wie im Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2024. Vom Wahlrecht zur Aufstellung eines verkürzten Zwischenabschlusses wird Gebrauch gemacht. Alle zum 30. Juni 2025 verbindlichen Interpretationen des IFRS Interpretations Committee werden zugrunde gelegt. Ferner steht dieser Zwischenbericht im Einklang mit dem Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr. 16 (DRS 16 – Zwischenberichterstattung) des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee e.V. (DRSC).

Die Berichtsperiode dieses Abschlusses nach IAS 34 ist der Zeitraum von sechs Monaten vom 1. Januar 2025 bis 30. Juni 2025. Zusätzlich wird zu Informationszwecken noch die Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Konzerns und die verkürzte Gesamtergebnisrechnung des Konzerns sowie damit zusammenhängende Anhangangaben für den Zeitraum vom 1. April 2025 bis 30. Juni 2025 aufgenommen, die nicht der prüferischen Durchsicht unterliegen.

Für Informationen zu den im Einzelnen angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wird auf den Konzernanhang im BMW Group Bericht 2024 verwiesen.

Der Konzernabschluss wird in Euro aufgestellt. Alle Beträge werden in Millionen Euro (Mio. €) angegeben, soweit nichts anderes vermerkt ist. Für Details zur Währungsumrechnung wird auf die Erläuterungen im BMW Group Bericht 2024, [Textziffer \[04\]](#) im Konzernanhang verwiesen.

Die im Bericht erfassten Kennzahlen sind kaufmännisch gerundet. Dies kann in Einzelfällen dazu führen, dass sich Werte nicht exakt zur angegebenen Summe addieren und sich Prozentangaben nicht aus den dargestellten Werten ergeben.

Die Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Konzerns und der Segmente ist nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt.

Um einen besseren Einblick in die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des BMW Konzerns (BMW Group) zu ermöglichen, wird der Konzernabschluss über die Anforderungen des IFRS 8 hinaus um Gewinn-und-Verlust-Rechnung und Bilanz der Segmente Automobile, Motorräder, Finanzdienstleistungen und Sonstige Gesellschaften ergänzt. Die Kapitalflussrechnung des Konzerns ist um die Kapitalflussrechnung der Segmente Automobile und Finanzdienstleistungen erweitert. Die zwischen den Segmenten bestehenden Beziehungen betreffen hauptsächlich interne Verkäufe von Produkten, die konzerninterne Mittelbeschaffung sowie damit verbundene Zinsen. Diese werden in den Konsolidierungen eliminiert. Für genauere Informationen zur Zuordnung der Aktivitäten der BMW Group zu den Segmenten und deren Grundlagen wird auf die Erläuterungen zur Segmentberichterstattung im BMW Group Bericht 2024 verwiesen.

Der Zwischenabschluss zum 30. Juni 2025 wurde vom Konzernabschlussprüfer, PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, Niederlassung München, einer prüferischen Durchsicht unterzogen.

**41 Grundsätze**

44 Erläuterungen zur Gewinn- und -Verlust-Rechnung

47 Erläuterungen zur Bilanz

50 Sonstige Angaben

60 Segmentinformationen

**02 Konsolidierungskreis**

In den Zwischenabschluss zum 30. Juni 2025 werden die Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW AG) und ihre wesentlichen Tochterunternehmen, über die die BMW AG mittel- oder unmittelbar die Beherrschung ausübt, einbezogen. Hierzu gehören auch 60 strukturierte Unternehmen. Bei den strukturierten Unternehmen handelt es sich um Asset-Backed-Securities-Gesellschaften und Spezialfonds. Mit den Asset-Backed-Securities-Gesellschaften bestehen zum Teil vertragliche Vereinbarungen zum Ausgleich ihrer Verluste im Zusammenhang mit Restwertrisiken aus den an sie verkauften Forderungen.

In den ersten sechs Monaten 2025 ergab sich folgende Veränderung bei den in den Zwischenabschluss im Rahmen der Vollkonsolidierung einbezogenen Gesellschaften:

	Inland	Ausland	Gesamt
Einbezogen zum 31. Dezember 2024	21	181	202
Erstmals einbezogen 2025	-	7	7
Ausgeschieden 2025	-	5	5
<b>Einbezogen zum 30. Juni 2025</b>	<b>21</b>	<b>183</b>	<b>204</b>

Die Veränderungen im Konsolidierungskreis sind für die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns nicht wesentlich.

**03 Rechnungslegungsvorschriften**

**(a)** Aus den im ersten Halbjahr 2025 erstmals angewendeten Rechnungslegungsstandards beziehungsweise Überarbeitungen von Standards ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der BMW Group.

**(b)** Im April 2024 hat das International Accounting Standards Board (IASB) den Standard IFRS 18 Presentation and Disclosure in Financial Statements veröffentlicht. Der Standard ersetzt IAS 1 und enthält neue Regelungen zur

Gliederung der Gewinn- und -Verlust-Rechnung, zu von der Unternehmensleitung definierten Leistungskennzahlen sowie zur Zusammenfassung und Aufgliederung von Posten in der Gewinn- und -Verlust-Rechnung. Die neuen Regelungen sind verpflichtend spätestens auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2027 beginnen. Die BMW Group analysiert die Auswirkungen des IFRS 18 auf den Konzernabschluss. Eine vorzeitige Anwendung von IFRS 18 ist derzeit nicht beabsichtigt.

Zudem veröffentlichte das IASB im Dezember 2024 die Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7 Contracts Referencing Nature-dependent Electricity, die gezielte Anpassungen an IFRS 9 und IFRS 7 hinsichtlich Bilanzierung von Verträgen über naturabhängige Stromversorgung beinhalten. Dies betrifft insbesondere langfristige Energielieferverträge (Power Purchase Agreements). Die Änderungen an IFRS 9 sollen vor allem aktuelle Herausforderungen bei der Anwendung der Eigenbedarfsausnahme und der Bilanzierung von Sicherungsgeschäften adressieren. Die Änderungen an IFRS 7 beinhalten zusätzliche Angabepflichten für Verträge über naturabhängige Stromversorgung. Die neuen Regelungen sind spätestens auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2026 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung der Neuregelungen ist nicht beabsichtigt. Die BMW Group erwartet, dass die geänderten Kriterien zur Beurteilung der Anwendbarkeit der Eigenbedarfsausnahme es ermöglichen, diese auf ein größeres Gesamtvolumen an Power Purchase Agreements anzuwenden. Dies führt, mit Ausnahme der zusätzlichen Angabepflichten, zu keiner Änderung der Bilanzierung des bestehenden Portfolios an Power Purchase Agreements.

Aus den weiteren vom IASB herausgegebenen, aber noch nicht angewendeten Rechnungslegungsstandards beziehungsweise Überarbeitungen von Standards werden keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der BMW Group erwartet.

**41 Grundsätze**

44 Erläuterungen zur Gewinn- und -Verlust-Rechnung

47 Erläuterungen zur Bilanz

50 Sonstige Angaben

60 Segmentinformationen

**04 Weitere wesentliche Ereignisse****Werthaltigkeitstests**

Zum 30. Juni 2025 lag aufgrund der Marktkapitalisierung, die unter dem Konzerneigenkapital liegt, ein Anhaltspunkt für eine potentielle Wertminderung von materiellen und immateriellen Vermögenswerten vor. Infolgedessen wurden für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Automobile ohne BMW Brilliance, BMW Brilliance, Motorräder und Finanzdienstleistungen Werthaltigkeitstests durchgeführt. Für eine detaillierte Beschreibung der Vorgehensweise und einzelnen Parametern bei den Werthaltigkeitstests wird auf die Erläuterungen in [Textziffer \[06\]](#) im BMW Group Bericht 2024 verwiesen.

Im Rahmen der Bewertung wurden die folgenden Vorsteuer-Diskontierungssätze zugrunde gelegt:

in %	30.6.2025	31.12.2024
Automobile ohne BMW Brilliance	14,0	13,4
BMW Brilliance	13,7	13,6
Motorräder	14,0	13,4
Finanzdienstleistungen	14,5	13,9

Für die Werthaltigkeitstests der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten werden für die wesentlichen Annahmen Sensitivitätsanalysen durchgeführt, um auszuschließen, dass für möglich erachtete Änderungen an den Prämissen zur Bestimmung des erzielbaren Betrags zu einem Wertminderungsbedarf führen würden. Auch bei einer Verschlechterung des jeweils einzelnen Bewertungsparameters um 10% würde sich kein Wertberichtigungsbedarf ergeben.

**Geopolitische Zoll- und Handelspolitik**

Im ersten Halbjahr haben sich wesentliche Veränderungen in der globalen Zollpolitik ergeben, insbesondere durch Zollerhöhungen durch die neue Administration in den USA. Die BMW Group ist aufgrund seiner globalen Produktions- und Lieferbeziehungen hiervon unmittelbar betroffen. Die Belastungen aus Zollerhöhungen reduzierten die EBIT-Marge im Segment Automobile im ersten Halbjahr 2025 um rund 1,5 Prozentpunkte. Sie sind auf die Anti-Subventionszölle der EU-Kommission auf importierte batteriebetriebene Fahrzeuge aus China sowie auf die erhöhten Zollaufwendungen in den USA zurückzuführen.

**Währungseffekte**

Im Vergleich zum 31. Dezember 2024 wird insbesondere im zweiten Quartal eine deutliche Aufwertung des Euro im Vergleich zu anderen Leitwährungen (vor allem US-Dollar und chinesischer Renminbi) beobachtet. Aus der Entwicklung der Stichtagskurse wirken Währungseffekte in Höhe von – 11,7 Mrd. € auf die Bilanzsumme.

	Stichtagskurs		Durchschnittskurs*	
1 Euro =	30.6.2025	31.12.2024	2025	2024
US-Dollar	1,17	1,04	1,09	1,08
Chinesischer Renminbi	8,41	7,57	7,93	7,80

**Russland-Ukraine-Krieg**

Zum Abschlussstichtag bestanden weiterhin große Unsicherheiten durch den fortdauernden Russland-Ukraine-Krieg. Die bereits verhängten sowie neuen Sanktionen und deren Gegenmaßnahmen schränken wirtschaftliche Tätigkeiten mit Russland in erheblichem Maße ein und haben zudem Auswirkungen auf die russischen Gesellschaften der BMW Group.

Die aktuell geltenden Restriktionen hinsichtlich des Zahlungsverkehrs führen weiterhin zu einem eingeschränkten Transfer flüssiger Mittel aus Russland. Diese Entwicklung wird von der BMW Group regelmäßig überprüft. Insgesamt halten die russischen Gesellschaften rund 6% der flüssigen Mittel der BMW Group.

\* Durchschnittskurse sind für die ersten sechs Monate angegeben.

41 Grundsätze

44 Erläuterungen zur  
Gewinn-und-Verlust-Rechnung

47 Erläuterungen zur Bilanz

50 Sonstige Angaben

60 Segmentinformationen

## ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND-VERLUST-RECHNUNG

### 05 Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse ergeben sich aus folgenden Tätigkeiten:

in Mio. €	2. Quartal 2025*	2. Quartal 2024*	1. Januar bis 30. Juni 2025	1. Januar bis 30. Juni 2024
Verkauf von Produkten und damit verbundenen Erzeugnissen	24.054	27.150	47.891	54.333
Verkaufserlöse aus vermieteten Erzeugnissen	3.670	3.758	7.465	7.397
Erlöse aus Leasingraten	3.323	3.097	6.675	6.157
Zinserträge aus Kreditfinanzierung und Finance Leases	1.489	1.534	2.960	3.021
Erlöse aus Serviceverträgen, Telematik und Pannenhilfe	1.020	1.027	1.975	1.909
Sonstige Umsatzerlöse	371	378	719	741
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>33.927</b>	<b>36.944</b>	<b>67.685</b>	<b>73.558</b>

Im ersten Halbjahr wirken negative Wechselkurseffekte von rund 700 Mio. € auf die Umsatzerlöse.

In den Umsatzerlösen sind Erlöse aus Kundenverträgen gemäß IFRS 15 in Höhe von 57.865 Mio. € (2024: 64.194 Mio. €) enthalten. Diese verteilen sich auf die erste, zweite und fünfte Kategorie der Tabelle sowie anteilig auf die sonstigen Umsatzerlöse.

Die Gliederung der Umsatzerlöse nach Segmenten ist aus der Segmentberichterstattung unter [Textziffer \[23\]](#) ersichtlich.

Die Erlöse aus dem Verkauf von Produkten und damit verbundenen Erzeugnissen entfallen im Wesentlichen auf das Segment Automobile und zu einem geringeren Anteil auf das Segment Motorräder. Verkaufserlöse aus

vermieteten Erzeugnissen, Erlöse aus Leasingraten und Zinserträge aus Kreditfinanzierung und Finance Leases sind dem Segment Finanzdienstleistungen zugeordnet. Die Erlöse aus Serviceverträgen, Telematik und Pannenhilfe entfallen im Wesentlichen auf das Segment Automobile und auf das Segment Finanzdienstleistungen sowie zu einem geringeren Anteil auf das Segment Motorräder. Sonstige Umsatzerlöse betreffen im Wesentlichen die Segmente Automobile und Finanzdienstleistungen.

In den Zinserträgen aus Kreditfinanzierung und Finance Leases sind Zinsen, die auf Basis der Effektivzinsmethode berechnet werden, in Höhe von 2.279 Mio. € (2024: 2.298 Mio. €) enthalten. Da diese Zinserträge im Vergleich zu den Gesamtkonzernumsatzerlösen von untergeordneter Bedeutung sind, wird auf einen gesonderten Ausweis in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Konzerns verzichtet.

\* Zusatzinformation: nicht Gegenstand der prüferischen Durchsicht.

41	Grundsätze
44	<b>Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung</b>
47	Erläuterungen zur Bilanz
50	Sonstige Angaben
60	Segmentinformationen

## 06 Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Diese Positionen beinhalten im Wesentlichen Erträge und Aufwendungen aus dem Abgang von Vermögenswerten, aus Wertberichtigungen, aus der Auflösung beziehungsweise der Dotierung von Rückstellungen unter anderem für Rechtsstreitigkeiten und sonstige Prozessrisiken sowie aus Währungseffekten. Im ersten Halbjahr 2025 führte die De-Designation von vorwiegend Renminbi-Sicherungsgeschäften zu einem Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen aus Währungsgeschäften.

## 07 Zinsergebnis

Das Zinsergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2. Quartal 2025*	2. Quartal 2024*	1. Januar bis 30. Juni 2025	1. Januar bis 30. Juni 2024
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	141	165	269	326
davon von verbundenen Unternehmen	7	9	14	18
Nettozinserträge auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	3	-	6	1
<b>Zinsen und ähnliche Erträge</b>	<b>144</b>	<b>165</b>	<b>275</b>	<b>327</b>
Nettozinseffekte auf die sonstigen langfristigen Rückstellungen	- 46	- 53	- 134	- 142
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	- 3	- 3	- 5	- 5
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 110	- 47	- 163	- 107
davon an verbundene Unternehmen	- 1	- 1	- 2	- 2
<b>Zinsen und ähnliche Aufwendungen</b>	<b>- 159</b>	<b>- 103</b>	<b>- 302</b>	<b>- 254</b>
<b>Zinsergebnis</b>	<b>- 15</b>	<b>62</b>	<b>- 27</b>	<b>73</b>

\* Zusatzinformation: nicht Gegenstand der prüferischen Durchsicht.

41 Grundsätze

44 Erläuterungen zur  
Gewinn-und-Verlust-Rechnung

47 Erläuterungen zur Bilanz

50 Sonstige Angaben

60 Segmentinformationen

## 08 Übriges Finanzergebnis

Das übrige Finanzergebnis entwickelte sich wie folgt:

in Mio. €	2. Quartal 2025*	2. Quartal 2024*	1. Januar bis 30. Juni 2025	1. Januar bis 30. Juni 2024
Beteiligungsergebnis	42	- 30	12	- 7
Sonstiges Finanzergebnis	- 77	- 45	- 61	56
<b>Übriges Finanzergebnis</b>	<b>- 35</b>	<b>- 75</b>	<b>- 49</b>	<b>49</b>

Wesentlicher Treiber im Beteiligungsergebnis waren Bewertungseffekte der im BMW iVentures Fonds gehaltenen Beteiligungen.

Die negative Entwicklung des sonstigen Finanzergebnisses ließ sich im Wesentlichen auf Marktwertveränderungen der alleinstehenden Derivate zurückführen.

## 09 Ertragsteuern

Die Steuerquote zum 30. Juni 2025 beträgt 29,9% (2024: 29,5%). Sie entspricht der besten Schätzung des gewichteten durchschnittlichen jährlichen Ertragsteuersatzes, der für das Gesamtjahr erwartet wird. Dieser Steuersatz wird auf das Vorsteuerergebnis des Zwischenabschlusses angewendet.

\* Zusatzinformation: nicht Gegenstand der prüferischen  
Durchsicht.

41	Grundsätze
44	Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
<b>47</b>	<b>Erläuterungen zur Bilanz</b>
50	Sonstige Angaben
60	Segmentinformationen

## ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

### 10 Immaterielle Vermögenswerte

Unter den immateriellen Vermögenswerten werden hauptsächlich die aktivierten Entwicklungskosten für Fahrzeug-, Baukasten- und Architekturprojekte sowie zurückerworbene Rechte aus Unternehmenserwerb ausgewiesen. Des Weiteren sind Zuschüsse für Werkzeugkosten, Lizenzen, erworbene Entwicklungsleistungen, Emissionszertifikate, Software und erworbene Kundenstämme enthalten.

in Mio. €	30.6.2025	31.12.2024
Entwicklungskosten	14.233	13.780
Geschäfts- oder Firmenwert	1.415	1.529
davon in zahlungsmittelgenerierender Einheit Automobile ohne BMW Brilliance	33	33
davon in zahlungsmittelgenerierender Einheit BMW Brilliance	1.035	1.149
davon in zahlungsmittelgenerierender Einheit Finanzdienstleistungen	347	347
Übrige immaterielle Vermögenswerte	3.821	4.911
<b>Immaterielle Vermögenswerte</b>	<b>19.469</b>	<b>20.220</b>

Die Zugänge und Abschreibungen der immateriellen Vermögenswerte entwickelten sich in den ersten sechs Monaten wie folgt:

in Mio. €	2025	2024
Entwicklungskosten		
Zugänge	1.484	1.282
Abschreibungen	1.031	1.094
Übrige immaterielle Vermögenswerte		
Zugänge	18	24
Abschreibungen	692	718

### 11 Sachanlagen (inklusive Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen)

In den ersten sechs Monaten entwickelten sich die Zugänge und Abschreibungen wie folgt:

in Mio. €	2025	2024
Zugänge	2.718	3.432
Abschreibungen	2.569	2.556

Es bestehen Verpflichtungen zum Erwerb von Sachanlagevermögen (exklusive Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen) in Höhe von 6.869 Mio. € (31. Dezember 2024: 8.001 Mio. €).

### 12 Finanzforderungen

Die Finanzforderungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	30.6.2025	31.12.2024
Derivate	3.654	1.497
Wertpapiere und Investmentanteile	1.031	1.470
Ausleihungen an Dritte	27	22
Sonstige	489	410
<b>Finanzforderungen</b>	<b>5.201</b>	<b>3.399</b>

### 13 Ertragsteueransprüche

Die laufenden Ertragsteuern in Höhe von 1.399 Mio. € (31. Dezember 2024: 1.316 Mio. €) beinhalten Ansprüche in Höhe von 335 Mio. € (31. Dezember 2024: 26 Mio. €), deren Begleichung in einem Zeitraum von mehr als zwölf Monaten erwartet wird. Abhängig vom Verlauf der zugrunde liegenden Verfahren kann der Ausgleich der Ansprüche auch zu einem früheren Zeitpunkt erfolgen.

41 Grundsätze

44 Erläuterungen zur  
Gewinn- und -Verlust-Rechnung

47 Erläuterungen zur Bilanz

50 Sonstige Angaben

60 Segmentinformationen

## 14 Eigenkapital

Die Entwicklung des Eigenkapitals der BMW Group ist im [Z Eigenkapitalspiegel](#) dargestellt.

### Gezeichnetes Kapital

Das Grundkapital der BMW AG in Höhe von 615.810.431 € setzt sich aus 561.134.926 Stammaktien im Nennbetrag von 1 € und 54.675.505 Vorzugsaktien ohne Stimmrecht im Nennbetrag von 1 € zusammen. Das Grundkapital und die Anzahl der Aktien reduzierten sich im ersten Halbjahr 2025 durch die Einziehung von 18.660.741 Stammaktien und 4.244.903 Vorzugsaktien um 22.905.644 €. Dabei handelte es sich um eigene Aktien, die im Rahmen des zweiten Aktienrückkaufprogramms erworben wurden. Dieser Herabsetzungsbetrag wurde in die Kapitalrücklage umgegliedert, womit das Gezeichnete Kapital 616 Mio. € zum 30. Juni 2025 beträgt.

Sämtliche Aktien lauten auf den Inhaber. Die Vorzugsaktien sind mit einem Vorabgewinn (Mehrdividende) in Höhe von 0,02 € je Aktie ausgestattet.

### Gewinnrücklagen

Im zweiten Quartal 2025 wurde die Dividende der BMW AG für das Geschäftsjahr 2024 in Höhe von 2.413 Mio. € für Stammaktien und in Höhe von 236 Mio. € für Vorzugsaktien ausbezahlt.

### Eigene Anteile

Am 20. Mai 2025 hat der Vorstand auf Basis der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 14. Mai 2025 ein drittes Aktienrückkaufprogramm beschlossen. Das Volumen dieses Programms beträgt bis zu 2 Mrd. € (Gesamtkaufpreis ohne Erwerbsnebenkosten). Das Rückkaufprogramm betrifft Stamm- und Vorzugsaktien. Dabei ist das Volumen für Vorzugsaktien auf maximal 350 Mio. € beschränkt. Das Programm wird spätestens bis zum 30. April 2027 abgeschlossen sein.

Die erste Tranche des dritten Aktienrückkaufprogramms wird im Volumen von bis zu 615 Mio. € für Stammaktien und bis zu 135 Mio. € für Vorzugsaktien im Zeitraum vom 21. Mai 2025 bis spätestens 8. Dezember 2025 durchgeführt.

Bis zum 30. Juni 2025 hat die BMW AG im Rahmen dieser ersten Tranche 1.769.014 Stammaktien für 134 Mio. € und 414.294 Vorzugsaktien für 29 Mio. € zurückgekauft und als eigene Anteile ausgewiesen. Die BMW AG hält zum 30. Juni 2025 somit 2.183.308 eigene Aktien, die einem Betrag von nominal 2.183.308 € entsprechen. Die gehaltenen Aktien bilden 0,35% des Grundkapitals zum 30. Juni 2025.

41	Grundsätze
44	Erläuterungen zur Gewinn- und -Verlust-Rechnung
47	<b>Erläuterungen zur Bilanz</b>
50	Sonstige Angaben
60	Segmentinformationen

## 15 Ertragsteuerverpflichtung

Die laufenden Ertragsteuern in Höhe von 1.246 Mio. € (31. Dezember 2024: 1.131 Mio. €) beinhalten Verpflichtungen in Höhe von 200 Mio. € (31. Dezember 2024: 170 Mio. €), deren Begleichung in einem Zeitraum von mehr als zwölf Monaten erwartet wird. Abhängig vom Verlauf der zugrunde liegenden Verfahren kann der Ausgleich der Verpflichtungen auch zu einem früheren Zeitpunkt erfolgen.

## 16 Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten der BMW Group setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	30.6.2025	31.12.2024
Anleihen	49.150	48.546
Asset-Backed-Finanzierungen	22.076	21.597
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	18.254	19.439
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	7.502	8.690
Derivate	3.824	5.207
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	2.353	2.553
Commercial Paper	1.968	4.118
Sonstige	1.217	1.111
<b>Finanzverbindlichkeiten</b>	<b>106.344</b>	<b>111.261</b>

Gegenüber dem 31. Dezember 2024 wirken Währungseffekte in Höhe von – 6,1 Mrd. € negativ auf die Finanzverbindlichkeiten. Bis zum 30. Juni 2025 wurden Anleihen in Höhe von 9,1 Mrd. € begeben. Dabei refinanzierte sich die BMW Group unter anderem durch zwei Euro-Benchmarkanleihen, eine Pfund-Sterling-Benchmarkanleihe, eine 144A-Anleihe in US-Dollar und eine Anleihe in kanadischen Dollar. Darüber hinaus wurden Asset-Backed-Finanzierungen mit einem Gesamtvolumen in Höhe von rund 9,4 Mrd. € in folgenden Ländern vorgenommen oder verlängert: USA, Deutschland, UK, Kanada, Japan und Korea.

## 17 Sonstige Verbindlichkeiten

In den sonstigen Verbindlichkeiten sind Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenverträgen in Höhe von 7.762 Mio. € enthalten (31. Dezember 2024: 8.644 Mio. €). Diese betreffen im Wesentlichen Service- und Reparaturleistungen sowie Telematikdienste und Pannenhilfe, die beim Verkauf eines Fahrzeugs als Nebenleistung vereinbart werden (unter anderem aus Mehrkomponentenverträgen).

41	Grundsätze
44	Erläuterungen zur Gewinn- und -Verlust-Rechnung
47	Erläuterungen zur Bilanz
<b>50</b>	<b>Sonstige Angaben</b>
60	Segmentinformationen

## SONSTIGE ANGABEN

### 18 Forschungs- und Entwicklungskosten

Die Forschungs- und Entwicklungskosten stellen sich wie folgt dar:

in Mio. €	2. Quartal 2025*	2. Quartal 2024*	1. Januar bis 30. Juni 2025	1. Januar bis 30. Juni 2024
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	2.036	2.195	4.020	4.169
Abschreibungen	543	540	1.031	1.094
Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten	- 775	- 746	- 1.484	- 1.282
<b>Forschungs- und Entwicklungskosten</b>	<b>1.804</b>	<b>1.989</b>	<b>3.567</b>	<b>3.981</b>

### 19 Eventualverbindlichkeiten

Es bestehen folgende Eventualverbindlichkeiten:

in Mio. €	30.6.2025	31.12.2024
Steuer- und Zollrisiken	1.277	1.701
Rechtsstreitigkeiten	357	299
Investitionsförderungen	55	55
Bürgschaften	50	52
<b>Eventualverbindlichkeiten</b>	<b>1.739</b>	<b>2.107</b>

Die BMW Group trifft anhand der zum Erstellungszeitpunkt vorhandenen Erkenntnisse eine bestmögliche Schätzung der Eventualverbindlichkeiten. Diese Einschätzung kann sich im Zeitablauf verändern und wird regelmäßig den neuen Erkenntnissen und Gegebenheiten angepasst. Ein Teil der Risiken wird über Versicherungen abgedeckt.

Die chinesische Kartellbehörde (State Administration for Market Regulation, SAMR) führt seit März 2019 Kartellverfahren gegen die BMW AG. Im Juli 2024 hat die brasilianische Kartellbehörde ein Kartellverfahren gegen die BMW AG eröffnet und ihre vorläufigen Beschwerdepunkte mitgeteilt. Die Ermittlungen betreffen jeweils im Wesentlichen den gleichen Sachverhalt, der

bereits Gegenstand eines 2021 abgeschlossenen Verfahrens der EU-Kommission war, siehe dazu BMW Group Bericht 2021, [Textziffer \[10\]](#). Etwaige Risiken für die BMW Group im Zusammenhang mit den Verfahren in China und Brasilien lassen sich gegenwärtig im Einzelnen weder inhaltlich absehen noch quantifizieren. In Südkorea sind seit Juni 2018 zudem zwei Zivilklagen hinsichtlich dieser Vorwürfe anhängig. Darüber hinaus werden in einem Gruppenverfahren in England und Wales Schadensersatzansprüche auf Grundlage der Entscheidung der EU-Kommission geltend gemacht. Weitere Zivilklagen aufgrund der Vorwürfe sind möglich. Zum jetzigen Zeitpunkt können keine weiteren Angaben nach IAS 37.86 gemacht werden.

Die BMW Group wurde seit 2014 bei verschiedenen Fahrzeugmodellen behördlich zu Rückrufaktionen aufgefordert, die im Zusammenhang mit Airbags der Unternehmensgruppe Takata stehen. Hierfür wurden Vorsorgen im Rahmen von Gewährleistungsrückstellungen getroffen. Über die bereits durch Gewährleistungsrückstellungen abgedeckten Risiken hinaus kann nicht ausgeschlossen werden, dass weitere Fahrzeuge der BMW Group von zukünftigen Rückrufaktionen betroffen sein können. Zum jetzigen Zeitpunkt können keine weiteren Angaben nach IAS 37.86 gemacht werden.

Die amerikanische Verkehrssicherheitsbehörde National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) hat im Mai 2023 einen Rückruf von Airbags mit Gasgeneratoren des Zulieferers ARC Automotive in den USA gefordert.

\* Zusatzinformation: nicht Gegenstand der prüferischen Durchsicht.

41	Grundsätze
44	Erläuterungen zur Gewinn- und -Verlust-Rechnung
47	Erläuterungen zur Bilanz
<b>50</b>	<b>Sonstige Angaben</b>
60	Segmentinformationen

Im zweiten Halbjahr 2024 hat die NHTSA mitgeteilt, dass sie die Sachverhaltsermittlung fortsetzen wird, bevor sie darüber befinden wird, wie weiter vorzugehen ist und ob sie eine endgültige Entscheidung treffen wird. Diese Situation ist im Vergleich zum Geschäftsjahr 2024 unverändert. Die Auswirkungen hieraus sowie aus Sammelklagen, die in diesem Zusammenhang in den USA und Kanada gegen die BMW Group erhoben wurden, sind derzeit nicht abschätzbar. Zum jetzigen Zeitpunkt können keine weiteren Angaben nach IAS 37.86 gemacht werden.

Die Europäische Kommission und die britische Kartellbehörde (Competition and Markets Authority, CMA) haben ihre Kartellverfahren gegen Automobilhersteller und Industrieverbände im Zusammenhang mit dem Recycling von Altfahrzeugen im April 2025 mit Bußgeldentscheidungen abgeschlossen. Die Behörden hatten sich zuvor mit den Beteiligten auf entsprechende Vergleiche geeinigt. Die Wettbewerbsbehörden warfen den Automobilherstellern vor, (1) sich über die an die Fahrzeugverwerter für deren Dienstleistungen zu zahlende Vergütung abgestimmt zu haben sowie (2) vereinbart zu haben, altfahrzeugbezogene Themen als nicht wettbewerbsrelevant zu behandeln. Auf die BMW AG entfiel im Verfahren der EU-Kommission ein Bußgeld in Höhe von 25 Mio. €. Im Verfahren der CMA entfiel auf die BMW AG und BMW (UK) Ltd., Farnborough ein Bußgeld in Höhe von 11 Mio. GBP. Im Dezember 2023 führte die südkoreanische Kartellbehörde (Korea Fair Trade Commission, KFTC) Durchsuchungen in den Räumlichkeiten mehrerer Automobilhersteller durch, darunter auch bei BMW Korea, und eröffnete im März 2024 ein förmliches Verfahren. In diesem Zusammenhang hat die KFTC im Juli 2025 ein Auskunftersuchen an BMW Korea gerichtet, das fristgerecht beantwortet wird. Im Juni 2024 hat die chinesische Kartellbehörde SAMR ein Auskunftersuchen an die BMW AG gerichtet, das fristgerecht beantwortet wurde. Die Ermittlungen der südkoreanischen Kartellbehörde und das Auskunftsverlangen der chinesischen Kartellbehörde haben den gleichen Hintergrund wie die Ermittlungen der Europäischen Kommission und der britischen Wettbewerbsbehörde. Aufgrund des relativ frühen Stadiums der Ermittlungen lassen sich diesbezügliche Risiken nicht weiter quantifizieren. Zum jetzigen Zeitpunkt können keine weiteren Angaben nach IAS 37.86 gemacht werden.

Aus Anlass eines Rechtshilfeersuchens der koreanischen Behörden aus dem Jahr 2020 im Zusammenhang mit Undichtigkeiten an Abgasrück-

führungsmodule in Fahrzeugen hat die Staatsanwaltschaft München I ein Ermittlungsverfahren eingeleitet und im Juni 2022 Geschäftsräume der BMW Group in München und Steyr durchsucht. Das Ermittlungsverfahren wurde im März 2024 mit einem rechtskräftigen Bußgeldbescheid beendet. Soweit Aspekte dieses Sachverhalts noch Gegenstand behördlicher Prüfungen sind, kooperiert die BMW Group weiterhin mit der jeweiligen Behörde. Etwaige Risiken für die BMW Group in diesem Zusammenhang lassen sich gegenwärtig nicht quantifizieren. Zum jetzigen Zeitpunkt können keine weiteren Angaben nach IAS 37.86 gemacht werden.

Der Europäische Gerichtshof hat sich in mehreren Entscheidungen zu Abgasreinigungssystemen in Diesel-Fahrzeugen geäußert und die Anforderungen an deren Rechtfertigung wesentlich verschärft. Die Auslegung der regulatorischen Anforderungen an Emissionskontrollsysteme ist infolge dieser Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs weiterhin in Entwicklung begriffen. Dies zeigt sich unter anderem darin, dass die etablierte Verwaltungspraxis der Zulassungsbehörden von vielen Seiten hinterfragt wird. Diese Entwicklung führte auch zu einer Neubewertung der in Deutschland wegen des Emissionsverhaltens von BMW und MINI Diesel-Fahrzeugen anhängigen Zivilverfahren. Nach der vormals geltenden, gefestigten Rechtsprechung der nationalen Gerichte in Deutschland konnte ein Schadensersatzanspruch nur auf Basis einer vorsätzlich sittenwidrigen Schädigung geltend gemacht werden. In seinen Urteilen aus 2023 betreffend Verfahren gegen andere Hersteller hat der Bundesgerichtshof unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs entschieden, dass ein Hersteller auch wegen fahrlässiger Verletzung von EU-Homologationsnormen und unter weitgehender Umkehr der Beweislast zulasten des Herstellers in Anspruch genommen werden kann. Es ist mit weiterem Aufwand und weiterer Komplexität in der Verteidigung im Einzelfall, neuen Verfahren, erhöhten Rechtsrisiken und finanziellem Aufwand für die BMW Group zu rechnen. Zum jetzigen Zeitpunkt können keine weiteren Angaben nach IAS 37.86 gemacht werden.

Des Weiteren hat das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) in einem Bescheid aus dem Februar 2024 festgestellt, dass zwei Funktionalitäten des Emissionskontrollsystems des BMW Fahrzeugmodells X3 mit 2,0-Liter-Dieselmotor (EU5) aus dem Produktionszeitraum September 2010 bis März 2014 nicht mit den gesetzlichen Anforderungen übereinstimmen. Das KBA vertritt

---

 41 Grundsätze
 

---

 44 Erläuterungen zur  
Gewinn- und -Verlust-Rechnung
 

---

 47 Erläuterungen zur Bilanz
 

---

**50 Sonstige Angaben**


---

 60 Segmentinformationen
 

---

dabei die Auffassung, diese Funktionalitäten seien als unzulässige Abschalteneinrichtungen zu bewerten. Die BMW Group hat gegen diesen Bescheid fristgerecht Widerspruch eingelegt. Abhilfemaßnahmen wurden mit den zuständigen Zulassungsbehörden abgestimmt und werden derzeit durchgeführt.

Darüber hinaus prüft die BMW Group im Rahmen einer internen Untersuchung mit Unterstützung externer Anwälte und technischer Experten unter allen relevanten rechtlichen und tatsächlichen Gesichtspunkten, ob und inwieweit Funktionalitäten der Emissionskontrollsysteme dieses und anderer früherer Diesel-Fahrzeugmodelle im Einklang mit gesetzlichen Anforderungen stehen, und tauscht sich dazu mit zuständigen Behörden aus. Die Staatsanwaltschaft München I hat in diesem Zusammenhang im Juli 2024 ein Ermittlungsverfahren gegen Unbekannt eingeleitet und Durchsuchungsmaßnahmen durchgeführt. Auch vor dem Hintergrund der zuvor beschriebenen Entwicklung in der Rechtsprechung ist es möglich, dass diese und weitere Behörden, einschließlich Zulassungs- und Strafverfolgungsbehörden, und Gerichte Funktionalitäten der Emissionskontrollsysteme bemängeln oder als nicht übereinstimmend mit den gesetzlichen Anforderungen bewerten. Die entsprechenden Prüfungen sind komplex und werden noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Bezüglich der Ergebnisse des zuvor genannten Ermittlungsverfahrens und der internen Untersuchung und zu etwaigen zu treffenden Maßnahmen sowie möglichen Auswirkungen, einschließlich hinsichtlich behördlicher und gerichtlicher Verfahren, und gegebenenfalls damit verbundenen finanziellen Risiken können zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussagen nach IAS 37.86 getroffen werden.

Darüber hinaus wurden in England und Wales ab November 2021 und in Schottland ab März 2023 gegen verschiedene BMW Group Gesellschaften Klagen im Zusammenhang mit Dieselemissionen erhoben. Im November 2023 hat der High Court in dem Verfahren in England und Wales einer Bündelung der Ansprüche in einem Gruppenverfahren zugestimmt. Neben der BMW Group sehen sich eine Reihe weiterer Automobilhersteller ähnlichen Klagen vor dem gleichen Gericht ausgesetzt. Im März 2024 hat das Gericht die Verfahren gegen fünf Hersteller als Leitverfahren ausgewählt; die BMW Group gehört nicht zu diesen Herstellern. In Schottland hat das Gericht ebenfalls einer Bündelung der Ansprüche in einem Gruppenverfahren zugestimmt. Die verklagten BMW Group Gesellschaften haben im Jahr 2024 ihre

Klageerwiderungen in den beiden Verfahren eingereicht. Angesichts des frühen Verfahrensstadiums können die Wahrscheinlichkeit, die Höhe oder der Zeitpunkt einer etwaigen Haftung derzeit nicht bestimmt werden. Zum jetzigen Zeitpunkt können keine weiteren Angaben nach IAS 37.86 gemacht werden.

Im Vereinigten Königreich erheben Kunden der Autofinanzierung Beschwerden und Zivilklagen betreffend Provisionszahlungen an Autohändler, unter anderem gegen BMW Financial Services (GB) Ltd., Farnborough (BMW FS UK). In drei Fällen, die gegen andere Kreditgeber als BMW FS UK gerichtet sind, erließ der UK Court of Appeal (CoA) am 25. Oktober 2024 ein einheitliches Urteil. Der CoA kam zu dem Schluss, dass Autohändler sowohl eine Verpflichtung zu unparteiischer Beratung als auch eine ad hoc treuhänderische Pflicht gegenüber ihren Kunden (als Kreditnehmer) haben und daher verpflichtet sind, die Höhe und Art der erhaltenen Provisionszahlungen offenzulegen und die informierte Einwilligung des Kunden für solche Zahlungen einzuholen. Wenn die Zahlung von Provisionen nicht angemessen offengelegt wird, gilt sie als „geheim“ und wird als zivilrechtliche Bestechung behandelt, die einen Verstoß gegen die treuhänderische Pflicht des Autohändlers darstellt. Während der Autohändler für die Offenlegung der Provision und die Einholung der Einwilligung verantwortlich ist, entschied der CoA, dass der Kreditgeber auch direkt gegenüber dem Kunden haftet, wenn keine Offenlegung der Provision erfolgt, da der Kreditgeber wusste oder hätte wissen müssen, dass die Provisionszahlung eine zivilrechtliche Bestechung war. Im Falle einer teilweisen Offenlegung der Provision haftet der Kreditgeber als Beteiligter für einen Anspruch gegen den Autohändler aufgrund Verletzung der treuhänderischen Pflicht. Da dieses Urteil im Widerspruch zu bekannten Marktpraktiken zu stehen scheint, könnte es weitreichende Konsequenzen für den Finanzsektor im Vereinigten Königreich und potenziell alle Finanzprodukte von BMW FS UK haben, die eine Provision an einen Autohändler beinhalten. Mit schriftlicher Unterstützung von BMW FS UK, der Financial Conduct Authority und verschiedenen Handelsverbänden wurde die Beschwerde zum UK Supreme Court zugelassen und im April 2025 verhandelt. In diesem Zusammenhang ist eine entsprechende Eventualverbindlichkeit in den Rechtsstreitigkeiten gemäß der zuvor angeführten Tabelle unverändert zum 31. Dezember 2024 ausgewiesen. Der UK Supreme Court hat eine Entscheidung für den 1. August 2025 angekündigt.

41	Grundsätze
44	Erläuterungen zur Gewinn- und -Verlust-Rechnung
47	Erläuterungen zur Bilanz
50	Sonstige Angaben
60	Segmentinformationen

## 20 Finanzinstrumente

Hinsichtlich der Bilanzierung und Bewertung von Finanzinstrumenten wird auf die [Textziffern \[06\]](#) und [\[40\]](#) im Konzernanhang des BMW Group Berichts 2024 verwiesen.

### Angaben für zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzinstrumente

Die folgende Tabelle stellt die beizulegenden Zeitwerte sowie die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten dar, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden und deren Buchwerte vom beizulegenden Zeitwert abweichen:

in Mio. €	30.6.2025		31.12.2024	
	Beizulegender Zeitwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert
Forderungen aus Finanzdienstleistungen - Kreditfinanzierungen	64.760	63.880	72.672	69.523
Forderungen aus Finanzdienstleistungen - Finance und Operating Leases	25.474	23.800	25.599	24.195
<b>Finanzverbindlichkeiten</b>				
Anleihen	49.299	49.150	49.977	48.546
Asset-Backed-Finanzierungen	22.846	22.076	22.220	21.597
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	18.343	18.254	19.149	19.439
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	7.536	7.502	8.791	8.690

Die Bestimmung der beizulegenden Zeitwerte erfolgt grundsätzlich mithilfe der Discounted-Cashflow-Methode unter Berücksichtigung des Ausfallrisikos. Dabei werden die erwarteten künftigen Zahlungsströme mit den aktuell am Markt beobachtbaren Zinskurven abgezinst.

Bei den Forderungen aus Finanzdienstleistungen wird das Ausfallrisiko unter Berücksichtigung des kundenspezifischen Kreditrisikos bestimmt. Da dieses zum Teil auf Basis interner Informationen ermittelt wird, sind die Forderungen aus Finanzdienstleistungen in der Levelhierarchie gemäß IFRS 13 dem Level 3 zugeordnet.

Bei den Finanzverbindlichkeiten erfolgt die Berücksichtigung des eigenen Ausfallrisikos anhand der am Markt verfügbaren Credit Default Swaps, so dass diese dem Level 2 zugeordnet werden.

Für alle weiteren hier nicht aufgelisteten zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente entspricht der Buchwert dem beizulegenden Zeitwert, weshalb auf eine gesonderte Darstellung dieser Positionen verzichtet wird.

41	Grundsätze
44	Erläuterungen zur Gewinn- und -Verlust-Rechnung
47	Erläuterungen zur Bilanz
<b>50</b>	<b>Sonstige Angaben</b>
60	Segmentinformationen

### Angaben für zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente

Die Buchwerte der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente werden folgendermaßen in die Bewertungslevel nach IFRS 13 eingestuft:

in Mio. €	30.6.2025			31.12.2024		
	Levelhierarchie nach IFRS 13			Levelhierarchie nach IFRS 13		
	Level 1	Level 2	Level 3	Level 1	Level 2	Level 3
Wertpapiere und Investmentanteile	761	270	-	1.138	332	-
Sonstige Finanzanlagen	81	-	553	91	-	711
Zahlungsmitteläquivalente	1.516	-	-	2.073	-	-
Ausleihungen an Dritte	-	-	9	-	-	3
<b>Derivate (Aktiva)</b>						
Zinsrisiko	-	399	-	-	276	-
Währungsrisiko	-	1.813	-	-	525	-
Kombiniertes Zins-/Währungsrisiko	-	973	-	-	435	-
Rohstoffmarktpreisrisiko	-	399	-	-	197	-
Sonstige Risiken	-	-	70	-	-	64
<b>Derivate (Passiva)</b>						
Zinsrisiko	-	2.038	-	-	2.336	-
Währungsrisiko	-	727	-	-	889	-
Kombiniertes Zins-/Währungsrisiko	-	257	-	-	594	-
Rohstoffmarktpreisrisiko	-	802	-	-	1.388	-

Der Anstieg der beizulegenden Zeitwerte bei den Derivaten zur Währungsabsicherung zum Abschlussstichtag ist primär durch die deutliche Aufwertung des Euros im Vergleich zum chinesischen Renminbi verursacht.

Umgliederungen zwischen den Bewertungslevels der Fair-Value-Hierarchie erfolgen grundsätzlich zum Ende der jeweiligen Berichtsperiode.

Zum 30. Juni 2025 wurden keine zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente zwischen den Bewertungslevels umgegliedert.

41	Grundsätze
44	Erläuterungen zur Gewinn- und -Verlust-Rechnung
47	Erläuterungen zur Bilanz
<b>50</b>	<b>Sonstige Angaben</b>
60	Segmentinformationen

Die in Level 3 eingeordneten, zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	Beizulegender Zeitwert 30.6.2025	Beizulegender Zeitwert 31.12.2024
Nicht notierte Eigenkapitalinstrumente	553	711
Wandelanleihen	9	3
Optionen auf Unternehmensanteile	70	64

Bei den dem Level 3 zugeordneten Finanzinstrumenten handelt es sich im Wesentlichen um Investitionen innerhalb eines Private-Equity-Fonds. Die Bewertung der nicht notierten Eigenkapitalinstrumente erfolgt vorwiegend auf dem marktbasierten Ansatz. Hierfür stellen insbesondere die im Private-Equity-Bereich üblicherweise regelmäßig durchgeführten Finanzierungsrunden (ca. alle 12-24 Monate) einen wesentlichen Inputfaktor dar. Zusätzlich liefert der Anlageberater kontinuierlich (mindestens quartalsweise) relevante, investmentspezifische Informationen an den externen Fondsmanager. Dieser legt anschließend die Bewertung für die zugrunde liegenden einzelnen Gesellschaften in Übereinstimmung mit den Richtlinien für Internationale Private-Equity- und Venture-Capital-Bewertungen (IPEV) fest.

Als Teil der Bewertungsanalyse führt der externe Fondsmanager eine Prüfung der investmentspezifischen Meilensteine durch. Diese beinhaltet unter anderem die Analyse finanzieller, technischer sowie liquiditätsspezifischer Kennzahlen. Anhand dieser Analyse wird geprüft, ob der Preis der letzten Finanzierungsrunde als adäquate Marktbewertung für die oftmals in einer Früh-/Wachstumsphase befindlichen Investments angenommen werden kann. Die zur Meilensteinanalyse herangezogenen Kennzahlen sind abhängig vom Geschäftsmodell des Investments. Als typische technische Kennzahlen werden Lizenz- und Patentvergaben, technische Entwicklungsschritte wie Machbarkeitsnachweise und Prototypen, Markteintritte, Kunden- und Nutzerwachstum sowie die Besetzung von Schlüsselpositionen betrachtet. Hinsichtlich finanzieller Kennzahlen werden Umsatz, EBITDA sowie das entsprechende Wachstum oder die Entwicklung der spezifischen Deckungsbeiträge herangezogen. Liquiditätsspezifische Kennzahlen sind Kassenbestände, Cash-Burn-Raten und Aussichten auf zukünftige Finanzierungsrunden.

Da für die Bewertung der Anteile die Preisfestsetzungen aus den Finanzierungsrunden der maßgebliche Inputfaktor sind, führen Erhöhungen beziehungsweise Verringerungen daraus zu einer gleichgerichteten erfolgswirksamen Veränderung des Eigenkapitalinstruments.

Darüber hinaus erfolgt die Bewertung der Eigenkapitalinstrumente außerhalb des Private-Equity-Fonds auf der Grundlage des einkommensbasierten Ansatzes. Hierfür werden die Zahlungsströme auf Basis aktueller Business Cases mit den gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten abgezinst und so der beizulegende Zeitwert des Finanzinstruments ermittelt. Die aus einer Anpassung der wesentlichen Inputfaktoren ermittelten Veränderungen der beizulegenden Zeitwerte sind für die BMW Group von untergeordneter Bedeutung.

Die in Level 3 eingestufteten Wandelanleihen werden überwiegend als Instrumente im Vorgriff auf künftige Finanzierungsrunden im Rahmen von Private-Equity-Investitionen genutzt. Die Bewertung erfolgt daher in Übereinstimmung mit den Richtlinien für IPEV.

Die Pflichtwandlungen sind in der Regel so ausgestaltet, dass die Anzahl der zu erhaltenden Anteile vom künftigen Anteilspreis abhängt. Aufgrund der in der Regel kurzen Laufzeiten unterliegen die Papiere nur unwesentlichen Wertschwankungen. Unabhängig davon erfolgt eine regelmäßige Überprüfung der Werthaltigkeit.

Der beizulegende Zeitwert der Optionen auf Unternehmensanteile wird unter Berücksichtigung der jeweiligen Bedingungen, zu denen die Optionen gewährt wurden, bewertet. Für die im Rahmen der Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts der Optionen berücksichtigte Bewertung der betreffenden Unternehmensanteile gelten die Ausführungen zum verwendeten einkommensbasierten Ansatz bei Eigenkapitalinstrumenten außerhalb des Private-Equity-Fonds analog. Die Optionen auf Unternehmensanteile im Zusammenhang mit dem Private-Equity-Fonds weisen grundsätzlich einen niedrigen, nahe null liegenden Ausübungspreis auf. Folglich wirken sich Finanzierungsrunden unmittelbar auf den beizulegenden Zeitwert der Optionen aus. Insofern erfolgen die Bewertung sowie die Auswirkung auf die Sensitivität nahezu analog den oben beschriebenen nicht notierten Eigenkapitalinstrumenten.

41	Grundsätze
44	Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
47	Erläuterungen zur Bilanz
<b>50</b>	<b>Sonstige Angaben</b>
60	Segmentinformationen

Die bilanzielle Entwicklung der Level-3-Finanzinstrumente stellt sich wie folgt dar:

in Mio. €	Nicht notierte Eigenkapitalinstrumente	Wandelanleihen	Optionen auf Unternehmensanteile	Finanzinstrumente Level 3
1. Januar 2025	711	3	64	778
Zugänge	23	7	-	30
Abgänge	- 127	-	-	- 127
In der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasste Gewinne (+) / Verluste (-)	19	-	8	27
Unterschiede aus der Währungsumrechnung	- 73	- 1	- 2	- 76
<b>30. Juni 2025</b>	<b>553</b>	<b>9</b>	<b>70</b>	<b>632</b>

in Mio. €	Nicht notierte Eigenkapitalinstrumente	Wandelanleihen	Optionen auf Unternehmensanteile	Finanzinstrumente Level 3
1. Januar 2024	765	1	58	824
Zugänge	27	9	-	36
Abgänge	- 11	-	-	- 11
In der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasste Gewinne (+) / Verluste (-)	- 113	- 7	5	- 115
Unterschiede aus der Währungsumrechnung	43	-	1	44
<b>31. Dezember 2024</b>	<b>711</b>	<b>3</b>	<b>64</b>	<b>778</b>

In der Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Konzerns erfasste Gewinne und Verluste werden im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen. Von den im Geschäftsjahr 2025 erfassten Gewinnen und Verlusten sind 27 Mio. € (2024: - 115 Mio. €) unrealisiert.

41 Grundsätze

44 Erläuterungen zur  
Gewinn- und -Verlust-Rechnung

47 Erläuterungen zur Bilanz

**50 Sonstige Angaben**

60 Segmentinformationen

**21 Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen**

Folgende Personen und Unternehmen sind nahestehende Personen nach IAS 24:

- Herr Stefan Quandt und Frau Susanne Klatten sowie deren beherrschte Gesellschaften und nahe Familienangehörige
- der Vorstand und der Aufsichtsrat der BMW Group sowie nahe Familienangehörige der Mitglieder
- assoziierte Unternehmen, Joint Ventures und verbundene, nicht konsolidierte Tochtergesellschaften sowie der BMW Trust e.V., München, und die BMW Foundation Herbert Quandt, München

Die Transaktionen der Konzernunternehmen mit nahestehenden Personen sind ausnahmslos der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der jeweils beteiligten Parteien zuzurechnen und wurden zu marktüblichen Bedingungen, das heißt Bedingungen, die auch anderen fremden Dritten gewährt werden, abgeschlossen.

Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie deren Familienangehörige haben im ersten Halbjahr 2025 zu marktüblichen Konditionen mit Gesellschaften der BMW Group Verträge über Geldanlagen, den Vorstand betreffend im niedrigen einstelligen Millionenbereich, abgeschlossen. Des Weiteren bestehen zu marktüblichen Konditionen Verträge über Fahrzeugleasing mit Mitgliedern des Aufsichtsrats sowie deren nahe Familienangehörigen.

Herr Stefan Quandt ist Aktionär und stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der BMW AG. Er ist darüber hinaus alleiniger Gesellschafter und

Vorsitzender des Aufsichtsrats der DELTON Health AG, Bad Homburg v.d.H., und der DELTON Technology SE, Bad Homburg v.d.H., sowie alleiniger Gesellschafter der DELTON Logistics S.à r.l., Grevenmacher. Die DELTON Logistics S.à r.l. hat über ihre Tochtergesellschaften in den ersten sechs Monaten 2025 für die BMW Group Dienstleistungen im Bereich der Logistik erbracht. Außerdem haben die Unternehmen der von Herrn Quandt gehaltenen DELTON-Beteiligungsgesellschaften von der BMW Group Fahrzeuge im Wege des Leasings erhalten.

Daneben ist Herr Stefan Quandt mittelbarer Mehrheitsgesellschafter der SOLARWATT GmbH, Dresden. Zwischen der BMW Group und der SOLARWATT GmbH besteht eine Kooperation im Rahmen der Elektromobilität. Im Geschäftsjahr 2024 erhielt die SOLARWATT GmbH im Rahmen eines Lieferprojekts Batteriezellen und deren Komponenten für die Anwendung im Bereich Heimspeicher. Im ersten Halbjahr 2025 hat die SOLARWATT GmbH Dienstleistungen von der BMW Group sowie Fahrzeuge von der BMW Group im Wege des Leasings bezogen.

Frau Susanne Klatten ist Aktionärin und Mitglied des Aufsichtsrats der BMW AG sowie alleinige Gesellschafterin und Vorsitzende des Aufsichtsrats der UnternehmerTUM GmbH, Garching. In den ersten sechs Monaten 2025 hat die BMW Group Leistungen von der UnternehmerTUM GmbH vorwiegend in Form von Beratungsdienstleistungen bezogen.

Aufgrund der Änderung der mittelbaren Beteiligungsverhältnisse an der ALTANA AG, Wesel, mit Wirkung zum 1. Juli 2024 qualifiziert sich diese ab diesem Zeitpunkt nicht mehr als nahestehende Person, weshalb lediglich die erbrachten Lieferungen und Leistungen sowie empfangenen Lieferungen und Leistungen bis zu diesem Tag angegeben sind.

41 Grundsätze

44 Erläuterungen zur  
Gewinn-und-Verlust-Rechnung

47 Erläuterungen zur Bilanz

50 Sonstige Angaben

60 Segmentinformationen

Die wesentlichen Transaktionen aus Sicht der Konzernunternehmen mit oben genannten Gesellschaften weisen folgende Umfänge auf:

in Tsd. €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen		Forderungen		Verbindlichkeiten	
	1. Januar bis 30. Juni 2025	1. Januar bis 30. Juni 2024	1. Januar bis 30. Juni 2025	1. Januar bis 30. Juni 2024	30.6.2025	31.12.2024	30.6.2025	31.12.2024
DELTON Health AG	957	968	-	-	11	3	-	-
DELTON Logistics S.à r.l.	274	355	4.777	4.335	3	22	1.217	1.188
SOLARWATT GmbH	558	14.437	-	96	-	-	-	50
UnternehmerTUM GmbH	-	-	254	380	-	-	2	66
ALTANA AG	-	1.125	-	-	-	-	-	-

in Tsd. €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen		Forderungen		Verbindlichkeiten	
	2. Quartal 2025*	2. Quartal 2024*	2. Quartal 2025*	2. Quartal 2024*	30.6.2025	31.12.2024	30.6.2025	31.12.2024
DELTON Health AG	481	496	-	-	11	3	-	-
DELTON Logistics S.à r.l.	106	184	2.580	2.336	3	22	1.217	1.188
SOLARWATT GmbH	428	3.707	-	55	-	-	-	50
UnternehmerTUM GmbH	-	-	117	210	-	-	2	66
ALTANA AG	-	571	-	-	-	-	-	-

\* Zusatzinformation: nicht Gegenstand der prüferischen Durchsicht.

41	Grundsätze
44	Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
47	Erläuterungen zur Bilanz
50	Sonstige Angaben
60	Segmentinformationen

Insgesamt wurden an Joint Ventures und assoziierte Unternehmen folgende Lieferungen und Leistungen erbracht beziehungsweise empfangen:

in Mio. €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen		Forderungen		Verbindlichkeiten	
	1. Januar bis 30. Juni 2025	1. Januar bis 30. Juni 2024	1. Januar bis 30. Juni 2025	1. Januar bis 30. Juni 2024	30.6.2025	31.12.2024	30.6.2025	31.12.2024
Joint Ventures und assoziierte Unternehmen	3	1	14	12	49	55	4	7

in Mio. €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen		Forderungen		Verbindlichkeiten	
	2. Quartal 2025*	2. Quartal 2024*	2. Quartal 2025*	2. Quartal 2024*	30.6.2025	31.12.2024	30.6.2025	31.12.2024
Joint Ventures und assoziierte Unternehmen	1	1	8	7	49	55	4	7

Die Geschäftsbeziehungen mit den nicht konsolidierten Gesellschaften sind von geringem Umfang.

Der BMW Trust e.V. verwaltet treuhänderisch das Fondsvermögen zur Sicherung der Pensionsverpflichtungen in Deutschland und ist dadurch eine nahestehende Person der BMW Group nach IAS 24. Der Verein besitzt kein eigenes Vermögen. Er hat im ersten Halbjahr weder Einnahmen erzielt noch Ausgaben getätigt. Die BMW AG trägt in unwesentlichem Umfang Aufwendungen und erbringt Serviceleistungen für den BMW Trust e.V.

Die BMW Foundation Herbert Quandt ist eine unabhängige Stiftung und aufgrund des maßgeblichen Einflusses der BMW Group eine nahestehende Person nach IAS 24. In den ersten sechs Monaten leistete die BMW Group Spenden in Höhe von 5,8 Mio. € (2024: 5,8 Mio. €) an die BMW Foundation Herbert Quandt. Darüber hinaus liegen keine wesentlichen Transaktionen vor.

## 22 Nachtragsbericht

Im Zusammenhang mit dem am 11. Juli 2025 im Bundesrat beschlossenen „Gesetz für ein steuerliches Investitionssofortprogramm zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland“ und der damit verbundenen sukzessiven Senkung des Körperschaftsteuersatzes ab dem Geschäftsjahr 2028 sind die latenten Steuern der deutschen Gesellschaften im Geschäftsjahr 2025 neu zu bewerten. Die Auswirkungen auf die zukünftigen Steuerbe- oder -entlastungen sind derzeit noch nicht quantifizierbar.

Am 27. Juli 2025 verständigte sich die EU Kommission mit der Administration der USA auf neue Zollvereinbarungen. Diese neuen Vereinbarungen sind in der Prognose für das Geschäftsjahr 2025 enthalten. Der Gesamteffekt aus zusätzlichen Zollbelastungen reduziert die EBIT Marge im Segment Automobile um rund 1,25 Prozentpunkte im Gesamtjahr.

Darüber hinaus sind nach dem Ende des Berichtszeitraums keine Ereignisse eingetreten, die eine besondere Bedeutung für die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der BMW Group haben.

\* Zusatzinformation: nicht Gegenstand der prüferischen Durchsicht.

41	Grundsätze
44	Erläuterungen zur Gewinn- und -Verlust-Rechnung
47	Erläuterungen zur Bilanz
50	Sonstige Angaben
<b>60</b>	<b>Segmentinformationen</b>

## SEGMENTINFORMATIONEN

### 23 Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

Zur Abgrenzung der berichtspflichtigen Segmente sowie zur Steuerungssystematik wird auf den BMW Group Bericht 2024 verwiesen. Die ausgewiesenen Segmentergebnisse und -vermögenswerte basieren aufgrund der Steuerungssystematik auf unterschiedlichen Erfolgs- und Vermögensgrößen. Details sind dem BMW Group Bericht 2024, [Textziffer \[46\]](#) im Konzernanhang, zu entnehmen.

Den Segmentinformationen liegen grundsätzlich die gleichen Ausweis-, Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wie dem Zwischenabschluss zugrunde. Ausnahmen davon bilden segmentübergreifende Garantien, für die die entsprechende Ergebnisauswirkung nach der internen Steuerung den Segmenten Automobile und Finanzdienstleistungen zugeordnet werden. Darüber hinaus sind konzerninterne Rückkaufvereinbarungen nach IFRS 15, die zwischen den Segmenten Automobile und Finanzdienstleistungen bestehen, sowie Wertminderungen auf konzerninterne Forderungen und Wertänderungen der konsolidierten sonstigen Finanzanlagen nach IFRS 9 ausgenommen. Konzerninterne Leasingverhältnisse werden in der internen Steuerung und Berichterstattung nicht nach IFRS 16 abgebildet, sondern in den Segmenten als Operating Lease bilanziert. Forderungen und Verbindlichkeiten, Rückstellungen, Erträge und Aufwendungen sowie Ergebnisse zwischen den Segmenten werden in den Konsolidierungen eliminiert. Konzerninterne Umsätze erfolgen zu marktüblichen Preisen. Zentrale Kostenbestandteile sind in den jeweiligen Segmenten enthalten, die jedoch nicht zahlungswirksam ausgeglichen werden.

41 Grundsätze

44 Erläuterungen zur  
Gewinn-und-Verlust-Rechnung

47 Erläuterungen zur Bilanz

50 Sonstige Angaben

**60 Segmentinformationen**

Für die ersten sechs Monate stellen sich die Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern wie folgt dar:

in Mio. €	Automobile		Motorräder		Finanzdienstleistungen	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Umsätze mit Fremden	47.519	53.810	1.782	1.883	18.384	17.865
Umsätze mit anderen Segmenten	11.135	9.199	- 15	- 22	1.720	1.402
<b>Umsätze gesamt</b>	<b>58.654</b>	<b>63.009</b>	<b>1.767</b>	<b>1.861</b>	<b>20.104</b>	<b>19.267</b>
Segmentergebnis	3.626	5.394	212	216	1.192	1.481
Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen	-	- 30	-	-	-	-
Investitionen in langfristige Vermögenswerte	4.146	4.669	64	63	16.204	14.746
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	4.214	4.299	66	55	5.969	5.408

in Mio. €	Sonstige Gesellschaften		Überleitung auf Konzernwert		Konzern	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Umsätze mit Fremden	-	-	-	-	67.685	73.558
Umsätze mit anderen Segmenten	6	7	- 12.846	- 10.586	-	-
<b>Umsätze gesamt</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>- 12.846</b>	<b>- 10.586</b>	<b>67.685</b>	<b>73.558</b>
Segmentergebnis	472	696	225	236	5.727	8.023
Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen	-	-	-	-	-	- 30
Investitionen in langfristige Vermögenswerte	-	-	- 3.834	- 3.601	16.580	15.877
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	-	-	- 2.872	- 2.451	7.377	7.311

41	Grundsätze
44	Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
47	Erläuterungen zur Bilanz
50	Sonstige Angaben
<b>60</b>	<b>Segmentinformationen</b>

Die Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern stellen sich für das zweite Quartal wie folgt dar\*:

in Mio. €	Automobile		Motorräder		Finanzdienstleistungen	
	2. Quartal 2025	2. Quartal 2024	2. Quartal 2025	2. Quartal 2024	2. Quartal 2025	2. Quartal 2024
Umsätze mit Fremden	23.829	26.896	971	1.004	9.127	9.044
Umsätze mit anderen Segmenten	5.614	5.174	- 10	- 15	851	698
<b>Umsätze gesamt</b>	<b>29.443</b>	<b>32.070</b>	<b>961</b>	<b>989</b>	<b>9.978</b>	<b>9.742</b>
Segmentergebnis	1.602	2.684	136	110	542	751
Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen	3	- 3	-	-	-	-
Investitionen in langfristige Vermögenswerte	2.280	2.834	21	41	8.287	7.876
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	2.096	2.140	34	25	2.988	2.671

in Mio. €	Sonstige Gesellschaften		Überleitung auf Konzernwert		Konzern	
	2. Quartal 2025	2. Quartal 2024	2. Quartal 2025	2. Quartal 2024	2. Quartal 2025	2. Quartal 2024
Umsätze mit Fremden	-	-	-	-	33.927	36.944
Umsätze mit anderen Segmenten	3	3	- 6.458	- 5.860	-	-
<b>Umsätze gesamt</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>- 6.458</b>	<b>- 5.860</b>	<b>33.927</b>	<b>36.944</b>
Segmentergebnis	177	295	157	21	2.614	3.861
Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen	-	-	-	-	3	- 3
Investitionen in langfristige Vermögenswerte	-	-	- 1.955	- 1.904	8.633	8.847
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	-	-	- 1.461	- 1.231	3.657	3.605

\* Zusatzinformation: nicht Gegenstand der prüferischen Durchsicht.

## Konzernanhang

41	Grundsätze
44	Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
47	Erläuterungen zur Bilanz
50	Sonstige Angaben
<b>60</b>	<b>Segmentinformationen</b>

	Automobile		Motorräder		Finanzdienstleistungen	
in Mio. €	30.6.2025	31.12.2024	30.6.2025	31.12.2024	30.6.2025	31.12.2024
Segmentvermögenswerte	68.953	70.804	1.446	1.298	16.308	16.954
At Equity bewertete Beteiligungen	561	553	-	-	-	-

	Sonstige Gesellschaften		Überleitung auf Konzernwert		Konzern	
in Mio. €	30.6.2025	31.12.2024	30.6.2025	31.12.2024	30.6.2025	31.12.2024
Segmentvermögenswerte	106.358	108.181	66.643	70.495	259.708	267.732
At Equity bewertete Beteiligungen	-	-	-	-	561	553

41	Grundsätze
44	Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
47	Erläuterungen zur Bilanz
50	Sonstige Angaben
<b>60</b>	<b>Segmentinformationen</b>

Die Überleitungen der Summen der Segmentgrößen auf die entsprechenden Konzerngrößen stellen sich wie folgt dar:

in Mio. €	2. Quartal 2025*	2. Quartal 2024*	1. Januar bis 30. Juni 2025	1. Januar bis 30. Juni 2024
Überleitung Segmentergebnis				
Summe der Segmente	2.457	3.840	5.502	7.787
Finanzergebnis Automobile	11	- 57	- 109	- 64
Finanzergebnis Motorräder	-	-	- 1	-
Segmentübergreifende Konsolidierungen	146	78	335	300
<b>Ergebnis vor Steuern Konzern</b>	<b>2.614</b>	<b>3.861</b>	<b>5.727</b>	<b>8.023</b>
Überleitung Investitionen in langfristige Vermögenswerte				
Summe der Segmente	10.588	10.751	20.414	19.478
Segmentübergreifende Konsolidierungen	- 1.955	- 1.904	- 3.834	- 3.601
<b>Investitionen in langfristige Vermögenswerte Konzern</b>	<b>8.633</b>	<b>8.847</b>	<b>16.580</b>	<b>15.877</b>
Überleitung Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte				
Summe der Segmente	5.118	4.836	10.249	9.762
Segmentübergreifende Konsolidierungen	- 1.461	- 1.231	- 2.872	- 2.451
<b>Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte Konzern</b>	<b>3.657</b>	<b>3.605</b>	<b>7.377</b>	<b>7.311</b>

\* Zusatzinformation: nicht Gegenstand der prüferischen Durchsicht.

41	Grundsätze
44	Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
47	Erläuterungen zur Bilanz
50	Sonstige Angaben
<b>60</b>	<b>Segmentinformationen</b>

Die Überleitung der Summen der Segmentgrößen auf die entsprechenden Konzerngrößen stellt sich wie folgt dar:

in Mio. €	30.6.2025	31.12.2024
<b>Überleitung Segmentvermögenswerte</b>		
Summe der Segmente	193.065	197.237
Finanzielle und übrige Aktiva Automobile	57.962	61.208
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen Automobile	12.006	12.556
Finanzielle und übrige Aktiva Motorräder	38	56
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen Motorräder	524	561
Gesamtschulden Finanzdienstleistungen	141.498	147.929
Nicht operative Aktiva Sonstige Gesellschaften	23.507	23.442
Segmentübergreifende Konsolidierungen	- 168.892	- 175.257
<b>Summe Aktiva Konzern</b>	<b>259.708</b>	<b>267.732</b>

München, den 29. Juli 2025

**Bayerische Motoren Werke**

Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Oliver Zipse

Jochen Goller

Ilka Horstmeier

Dr. Nicolai Martin

Walter Mertl

Dr.-Ing. Milan Nedeljković

Dr.-Ing. Joachim Post

# VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

„Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen für die Halbjahresfinanzberichterstattung der Konzernhalbjahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernzwischenlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns im verbleibenden Geschäftsjahr beschrieben sind.“

München, den 29. Juli 2025

**Bayerische Motoren Werke**  
Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Oliver Zipse

Jochen Goller

Ilka Horstmeier

Dr. Nicolai Martin

Walter Mertl

Dr.-Ing. Milan Nedeljković

Dr.-Ing. Joachim Post

# BESCHEINIGUNG NACH PRÜFERISCHER DURCHSICHT

## An die Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft, München

Wir haben den verkürzten Konzernzwischenabschluss – bestehend aus Gewinn-und-Verlust-Rechnung, verkürzter Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, verkürzter Kapitalflussrechnung, Eigenkapitalveränderungsrechnung sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben – und den Konzernzwischenlagebericht der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft, München, für den Zeitraum vom 1. Januar 2025 bis 30. Juni 2025, die Bestandteile des Halbjahresfinanzberichts nach § 115 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzernzwischenlageberichts nach den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzernzwischenabschluss und dem Konzernzwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

Wir haben die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzernzwischenabschlusses und des Konzernzwischenlageberichts unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze für die prüferische Durchsicht von Abschlüssen vorgenommen. Danach ist die prüferische Durchsicht so zu planen und durchzuführen, dass wir bei kritischer Würdigung mit einer gewissen Sicherheit ausschließen können, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden sind. Eine prüferische Durchsicht beschränkt sich in erster Linie auf Befragungen von Mitarbeitern der Gesellschaft und auf analytische Beurteilungen und bietet deshalb nicht die durch eine Abschlussprüfung erreichbare Sicherheit. Da

wir auftragsgemäß keine Abschlussprüfung vorgenommen haben, können wir einen Bestätigungsvermerk nicht erteilen.

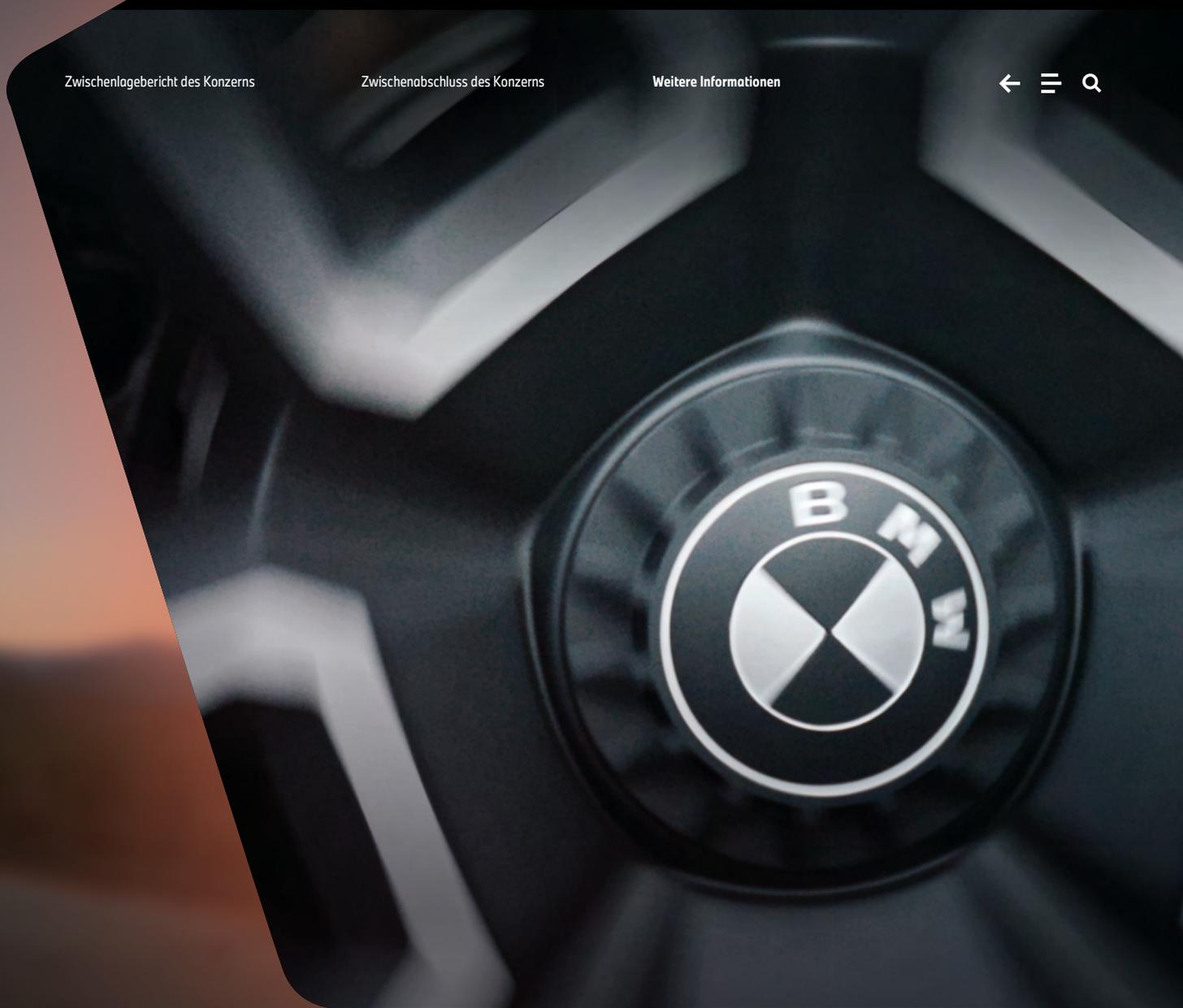
Auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, oder dass der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden sind.

München, den 30. Juli 2025

**PricewaterhouseCoopers GmbH**  
**Wirtschaftsprüfungsgesellschaft**

**Ralf Räßle**  
Wirtschaftsprüfer

**Michael Popp**  
Wirtschaftsprüfer



## WEITERE INFORMATIONEN

---

70 Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Angaben

---

73 Kontakt

---

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

Stand: Juli 2025

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 iX1 eDrive20		17,1	0		A
BMW iX1 xDrive30		18,1	0		A
BMW iX2 eDrive20		16,9 – 16,8	0		A
BMW iX2 xDrive30		17,7 – 17,6	0		A
BMW X1 xDrive25e	1,1 – 0,9	19,0 – 17,9	25 – 21	6,9 – 6,4	B/F–E
BMW X1 xDrive30e	1,1 – 0,9	19,0 – 18,0	25 – 21	6,9 – 6,5	B/F–E
BMW X3 30e xDrive	3,3	16,7	76	8,2	B/G
BMW 216 Gran Coupé	6,4		145		E
BMW 220 Gran Coupé	5,8		131		D
BMW 223 xDrive Gran Coupé	6,4 – 6,3		144		E
BMW M235 xDrive Gran Coupé	8,2		185		G
BMW 218d Gran Coupé	5,0		132		D
BMW 220 d Gran Coupé	4,6		121		D
BMW X1 sDrive18i	7,1 – 7,0		160 – 159		F
BMW X1 sDrive20i	6,4 – 6,3		144 – 142		E
BMW X1 xDrive23i	7,0		159 – 158		F
BMW X1 M35i xDrive	8,2		185		G

Stand: Juli 2025

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	
BMW X1 sDrive18d	5,6		147 – 146		E
BMW X1 sDrive20d	5,1 – 5,0		133 – 131		D
BMW X1 xDrive20d	5,3		139 – 138		E
BMW X1 xDrive23d	5,3		139 – 138		E
BMW X2 sDrive20i	6,2		141 – 140		E
BMW X2 M35i xDrive	8,2		186 – 185		G
BMW X2 sDrive18d	5,5		143		E
BMW X2 sDrive20d	5,0		132		D
BMW X2 xDrive20d	5,3		139		E
BMW X3 20 xDrive	7,6		173		F
BMW X3 M50 xDrive	8,3		189		G
BMW X3 20d xDrive	6,5		171		F
BMW X3 40d xDrive	6,7		177		G
<b>MINI</b>					
MINI Cooper E		14,3	0		A
MINI Cooper SE		14,7	0		A
MINI Countryman E		17,4	0		A
MINI Countryman SE ALL4		18,5	0		A
MINI Aceman E		14,6	0		A
MINI Aceman SE		14,7	0		A
MINI Cooper C	6,6		149		E
MINI Cooper S	6,8		152		E
MINI Countryman C	6,6		148		E
MINI Countryman S ALL4	7,2		163		F

Stand: Juli 2025

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	
MINI Countryman D	5,1		135		D
<b>ROLLS - ROYCE</b>					
Rolls-Royce Black Badge Spectre		23,8 – 22,2	0		A
Rolls-Royce Spectre		23,6 – 22,2	0		A
Rolls-Royce Black Badge Cullinan Series II	16,8		380		G
Rolls-Royce Cullinan Series II	16,8		380		G
Rolls-Royce Ghost Series II	15,7		357		G
Rolls-Royce Phantom	16,3		370		G

# KONTAKT

## WIRTSCHAFTSPRESSE

---

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

---