VEHICLE FOOTPRINT.

Carbon Footprint des BMW iX5 mit einer Gültigkeitserklärung des TÜV Rheinland sowie weitere Informationen zu seinen ökologischen und sozialen Auswirkungen. Daten für das ausgewählte Referenzfahrzeug BMW iX5 60 xDrive zum Zeitpunkt des Produktionsstarts im Dezember 2026. Abbildungen dienen der Veranschaulichung.

BMW GROUP

BMW EFFICIENTDYNAMICS –
UNSER ANSPRUCH ÜBER DEN GESAMTEN LEBENSZYKLUS.

Wie sehe ich, welchen ökologischen Fußabdruck ein Fahrzeug hat? Der BMW Vehicle Footprint ist die Antwort. Vier wesentliche Nachhaltigkeitskriterien sowie ein ausführlicher, TÜV-verifizierter Product Carbon Footprint geben einen umfassenden Eindruck. Übersichtlich und transparent. So treffen Sie eine informierte Entscheidung.

Klima-Einfluss.
Weil wir genau hinsehen – Emissionen über den gesamten Lebenszyklus.

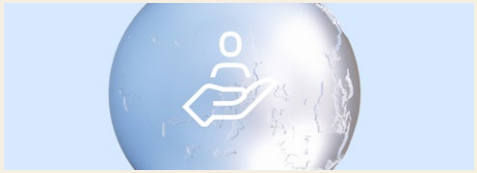
Jedes Fahrzeug hinterlässt während seines gesamten Lebenszyklus einen CO_2e-Fußabdruck. Dieser Lebenszyklus umfasst die Beschaffung und Produktion, die Nutzung und die Verwertung. CO_2 Äquivalente (CO_2e) sind eine Maßeinheit zur Vereinheitlichung der Klimawirkung unterschiedlicher Treibhausgase, z. B. Methan. So werden Emissionen der Lieferkette, Transportlogistik und vorgelagerten Energiebereitstellung in CO_2e angegeben. Bei der Anrechnung von Strom aus erneuerbaren Energien werden sowohl Strom aus regenerativen Eigenerzeugungsanlagen, Direktlieferverträgen als auch zertifizierte Herkunftsnachweise berücksichtigt.

Effizienz.
Weil weniger mehr ist – Verbrauchs- und Reichweitenoptimierung.

BMW EfficientDynamics steht seit Fahrzeuggenerationen für innovative Lösungen zur Verbrauchs- und Reichweitenoptimierung. Bedeutende Faktoren für mehr Fahrfreude bei geringerem Verbrauch und größerer Reichweite sind z. B. Leichtbau, Aerodynamik, Bordnetzoptimierung und maßgeblich die Antriebseffizienz. Die Gestaltung des Hochvoltspeichers (HVS) im Cell-to-Pack Format sowie eine gesteigerte Energiedichte der Zellen liefern Beiträge zur Gesamtfahrzeug- und darüber hinaus auch zur Ressourcen-Effizienz. Ein zentraler Einflussfaktor sind allerdings auch Sie selbst als Fahrer. Durch einen effizienten Fahrstil können Sie je nach Strecke und Verkehrssituation Energie einsparen.

Kreislaufwirtschaft.
Weil Verwerten besser ist – Ressourcenschonung durch recycelte Materialien.

RE:THINK, RE:DUCE, RE:USE, RE:CYCLE. Diese Grundsätze der Kreislaufwirtschaft verfolgen wir, um natürliche Ressourcen zu schonen und Materialien langfristig und hochwertig im Kreislauf zu halten. So verwenden wir neben Primär- auch Sekundärmaterialien in neuen Bauteilen. Daneben steigern wir bereits über den Designprozess und in der Produktentwicklung die Recyclingfähigkeit der Bauteile.



Lieferkette.
Weil es uns wichtig ist – Umwelt- und Sozialanforderungen in der Lieferkette.

Für die BMW Group spielt soziale Verantwortung im Unternehmen und in der Lieferkette eine wichtige Rolle. Die Achtung der Menschenrechte und geltenden Umweltstandards entlang der globalen Lieferkette unserer Fahrzeuge ist seit Jahren unser Anspruch. Dafür setzen wir auf Zusammenarbeit, einen Maßnahmenkatalog und das Ineinandergreifen von Schulungen, vertraglichen Vereinbarungen, Zertifizierungen und Prüfung durch Fragebögen oder Audits. Konkreten Handlungsbedarf erkennen wir anhand einer regelmäßigen Risikoanalyse, anhand derer wir Rohstoffe identifizieren, deren Beschaffung und Verarbeitung mit erhöhten Risiken für Mensch und Umwelt einhergehen.

INHALTSVERZEICHNIS.

Seite	Inhalt
04	1. Produktinformation zum Referenzfahrzeug
05	2. Product Carbon Footprint
08	2.1. Verwendete Werkstoffe und Sekundärmaterial
09	2.2. Carbon Footprint über den Lebenszyklus
10	2.3. Carbon Footprint im Vergleich
11	2.4. Maßnahmen zur Reduktion des Carbon Footprint
12	3. Fokus Hochvoltspeicher
13	4. Produktion und Wasserbedarf
14	5. Recyclingmöglichkeiten am Ende des Lebenszyklus
15	6. Verantwortung in der Lieferkette
16	7. Auswertung und Schlussfolgerung

1. PRODUKTINFORMATION ZUM REFERENZFAHRZEUG.

Technische Details zum Referenzfahrzeug	**BMW iX5 60 xDrive**
Antriebstyp	Vollelektrisch
Getriebe	1-Gang, automatisch
Antriebsart	Allradantrieb
Leistung in kW (PS)	425 (578)
Höchstgeschwindigkeit in km/h	210
Energieinhalt Batterie (Netto) in kWh	141
Fahrzeuggewicht in kg	2.818
Energieverbrauch, WLTP kombiniert in kWh/100km	21,4
CO_2-Emissionen, WLTP kombiniert in g/km	0
CO_2-Klasse[1]	A

[1] Gemäß PKW-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (PKW-EnVKV) nach deutscher Rechtslage.

2. PRODUCT CARBON FOOTPRINT.

Langfristig denken und kundenorientiert handeln. Das sind grundsätzliche Ziele der BMW Group, die in unserer Unternehmensstrategie fest verankert sind. Das setzt zeitgleiches und gleichberechtigtes Umsetzen ökologischer, ökonomischer und sozialer Vorgaben voraus. Die Bewertung ökologischer Auswirkungen eines BMW ist Teil unserer Produktverantwortung. Mit Hilfe eines Product Carbon Footprint betrachten wir den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs und seiner Komponenten.

Umweltrelevante Auswirkungen werden schon in der Entwicklungsphase eines Fahrzeugs transparent und Verbesserungspotentiale identifiziert. Umweltaspekte fließen frühzeitig in Entscheidungen der Produktentwicklung ein.

Der Carbon Footprint des BMW iX5 60 xDrive wurde zum Produktionsstart im Dezember 2026 unter Nutzung der Datensätze aus der MLC Datenbank der Firma Sphera berechnet und durch spezifische Lieferantenangaben zu Sekundärrohstoffanteilen und Nutzung von erneuerbaren Energien ergänzt. Sofern nicht anders spezifiziert, sind alle zugrunde gelegten Emissionsfaktoren aus der Software entnommen. Betrachtet wird eine Laufleistung von 200.000 km im weltweit harmonisierten Fahrzyklus (WLTP).

Die vergleichbare Darstellung von Ergebnissen und Prozess-Anwendungen ist bei komplexen Produkten wie Fahrzeugen besonders herausfordernd. Externe Sachverständige prüfen die Übereinstimmung mit der Norm ISO 14067. Diese Prüfung führt die unabhängige TÜV Rheinland Energy & Environment GmbH durch.

Für den Carbon Footprint des BMW iX5 60 xDrive werden die Charakterisierungsfaktoren für das Global Warming Potential (GWP) der Intergovernmental Panel on Climate Change (IPPC AR6) verwendet. Das Ziel ist es aufzuzeigen, welche Treibhausgas-Emissionen das Produktsystem im gesamten Lebenszyklus emittiert.

Der Vehicle Footprint wird für jede Modellvariante individuell ermittelt. Ausgehend von einer vollständig bilanzierten und extern geprüften Referenzvariante werden die variantenspezifischen Umfänge neu berechnet und ausgetauscht, sowie die Nutzungsphase anhand fahrzeugspezifischer WLTP-Verbrauchswerte modelliert. Die Methodik nach DIN EN ISO 14067 wurde durch den TÜV Rheinland geprüft.

GÜLTIGKEITSERKLÄRUNG ZUM PRODUCT CARBON FOOTPRINT.

TÜVRheinland®
Genau. Richtig.

Gültigkeitserklärung

TÜV Rheinland Energy & Environment GmbH bestätigt, dass eine kritische Prüfung der vorliegenden Studie der **BMW AG, Petuelring 130, 80788 München** zum Carbon Footprint für das Referenz-Fahrzeug

BMW iX5 60 xDrive – Modelljahr 2026

durchgeführt wurde. Die Prüfung umfasst zudem den aus dem Referenzmodell mittels eines definierten Anpassungsansatzes abgeleiteten Carbon Footprint der folgenden Modellvariante:

BMW X5 40d xDrive – Modelljahr 2026

Der Nachweis wurde erbracht, dass die Anforderungen der folgenden internationalen Normen erfüllt sind:

- DIN EN ISO 14067:2019: Treibhausgase – Carbon Footprint von Produkten – Anforderungen an und Leitlinien für Quantifizierung (ISO 14067:2018), basierend auf:
  - DIN EN ISO 14040:2021: Umweltmanagement – Ökobilanz – Grundsätze und Rahmenbedingungen
  - DIN EN ISO 14044:2021: Umweltmanagement – Ökobilanz – Anforderungen und Anleitungen
- ISO/TS 14071:2014: Umweltmanagement – Ökobilanz – Prozesse der Kritischen Prüfung und Kompetenzen der Prüfer: Zusätzliche Anforderungen und Anleitungen zu ISO 14044

Prüfergebnisse:

- Die Studie zum Carbon Footprint wurde in Übereinstimmung mit der Norm DIN EN ISO 14067:2019 erstellt. Die verwendeten Methoden und die Modellierung des Produktsystems entsprechen dem Stand der Technik. Sie sind geeignet, die in der Studie formulierten Ziele zu erfüllen. Der Bericht ist umfassend und beschreibt den Untersuchungsrahmen der Studie in transparenter Weise.
- Die in der Studie getroffenen Annahmen, insbesondere für den Energieverbrauch in der Nutzungsphase, wurden diskutiert und sind plausibel.
- Die untersuchten Stichproben der im Bericht enthaltenen Daten und Umweltinformationen sind mit den Nachweisen übereinstimmend.

Ablauf der Prüfung und Prüftiefe:

Im Zuge der Prüfung erfolgte eine stichprobenartige Verifizierung der Eingangsdaten und Umweltinformationen sowie eine Überprüfung des Erstellungsprozesses. Dabei wurden die folgenden Aspekte berücksichtigt:

- Angewendete Methoden und Modellierung,
- Technische Unterlagen (u.a. Typprüfungsunterlagen, Stücklisten, Lieferantenangaben inklusive Angaben zu Sekundärmaterialanteilen, Messergebnisse, etc.) und
- Ausgewählte Eingangsdaten der Bilanzierung (u.a. Gewichte, Materialien, Sekundärmaterialanteile, Stromverbräuche, Emissionen, etc.).

Köln, den 13. August 2026

Susanne Jorre
Senior Sustainability Expert

Jocelyn Sobiech
Sustainability Expert

Verantwortlichkeiten: Für den Inhalt der Studie zum Carbon Footprint ist vollständig die BMW AG verantwortlich. Aufgabe der TÜV Rheinland Energy & Environment GmbH war es, die Richtigkeit und Glaubwürdigkeit der darin enthaltenen Informationen zu prüfen und die Erfüllung der normativen Voraussetzungen zu bestätigen.

2. PRODUCT CARBON FOOTPRINT.

Die Systemgrenze des Product Carbon Footprint ist in Abbildung 1 dargestellt und reicht von der Rohstoffentnahme über die Herstellung der Materialien und Bauteile, der Logistik sowie der Nutzungsphase bis zur Verwertung am Ende des Fahrzeuglebens.

Wiederverwendbare Produktionsrückstände aus Fertigungsprozessen werden mit betrachtet. Dazu gehören zum Beispiel die Stanzverschnitte aus der Fertigung von Stahl- oder Aluminiumbauteilen.

Aufwände für die Herstellung von Werkzeugen und den Aufbau von Produktionsstätten sind nicht Gegenstand dieses Product Carbon Footprint.

Für die Nutzungsphase wird für die Strombereitstellung auf öffentlich verfügbare Datensätze für die europäische Strommixe zum Produktionsstart zurückgegriffen. Im Untersuchungsrahmen nicht berücksichtigt sind die Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge.

Die Verwertungsphase (End-of-life) wird im Rahmen des Product Carbon Footprint anhand der Standardprozesse Trockenlegung und Demontage gemäß der Richtlinie zur Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge 2005/64/EG bzw. der Altfahrzeugrichtlinie 2000/53/EG, sowie der Abtrennung von Metallen im Schredderprozess und der energetischen Verwertung nichtmetallischer Anteile (Schredderleichtfraktion) abgebildet. Es werden keine ökologischen Gutschriften für wiederverwendbare oder recyclingfähige Bauteile oder Materialien sowie für die Energiegewinnung durch energetische Verwertung erteilt. Berücksichtigt werden nur die Aufwände und Emissionen der Verwertungsprozesse. Für die Verwertung des Hochvoltspeichers wurde die Demontage der Komponenten als Systemgrenze gesetzt und keine weitere Gutschrift erteilt.

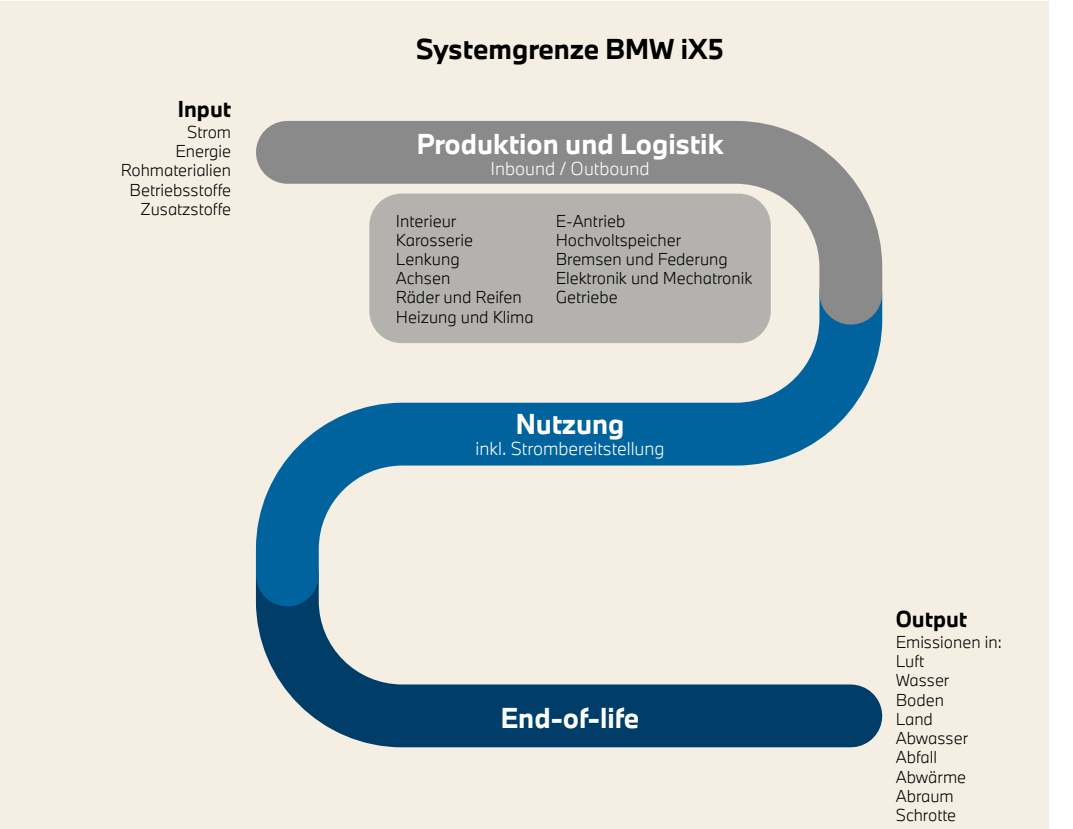


Abb. 1: Systemgrenze Carbon Footprint BMW iX5.

2.1. VERWENDETE WERKSTOFFE UND SEKUNDÄRMATERIAL.

Produktbezogene Daten wie Bauteil- und Werkstoffangaben, Stückzahlen, Herstellungs- und Logistikaufwendungen, sind von der BMW Group erhobene Primärdaten.

Für den Product Carbon Footprint wird das Gewicht als „Masse in fahrbereitem Zustand ohne Fahrer und Gepäck" zugrunde gelegt. Dieses Gewicht ist über eine Ausleitung der Fahrzeugbauteile und deren Werkstoffzusammensetzung aus einer fahrzeugspezifischen Stückliste abgebildet.

In Abbildung 2 ist die Werkstoffzusammensetzung des BMW iX5 60 xDrive dargestellt.

Die Art und Weise, wie wir mit Ressourcen umgehen, spielt für die BMW Group eine zentrale Rolle. Dabei möchten wir Rohstoffe nach den Prinzipien der Kreislaufwirtschaft einsetzen und weiter nutzen. So kommen in den Gen6 Batteriezellen des BMW iX5 Hochvoltspeichers anteilig Sekundärmaterialien für Kobalt, Lithium und Nickel zum Einsatz. Die Aluguss-Komponenten Radträger und Schwenklager bestehen aus ca. 80 % Sekundärmaterial. Bei den Aluguss-Felgen wird ca. 70 % Sekundär-Aluminium verwendet. Für die Rohkarosserie der Türen des neuen BMW iX5 wird Aluminium verwendet, das zu ca. 35 % aus recyceltem, im Kreislauf geführtem Material aus dem BMW Presswerk Spartanburg besteht.

Bezogen auf das Gesamtfahrzeug hat der BMW iX5 60 xDrive eine berechnete Sekundärrohstoffquote von ca. 33 %.

Diese Werte wurden für das ausgewählte Fahrzeug zum Zeitpunkt des Produktionsstarts im Jahr 2026 sowohl auf Basis spezifischer Lieferantennachweise als auch auf Basis von Industriedurchschnittswerten berechnet und schließen wiederverwendete Produktionsrückstände ein.

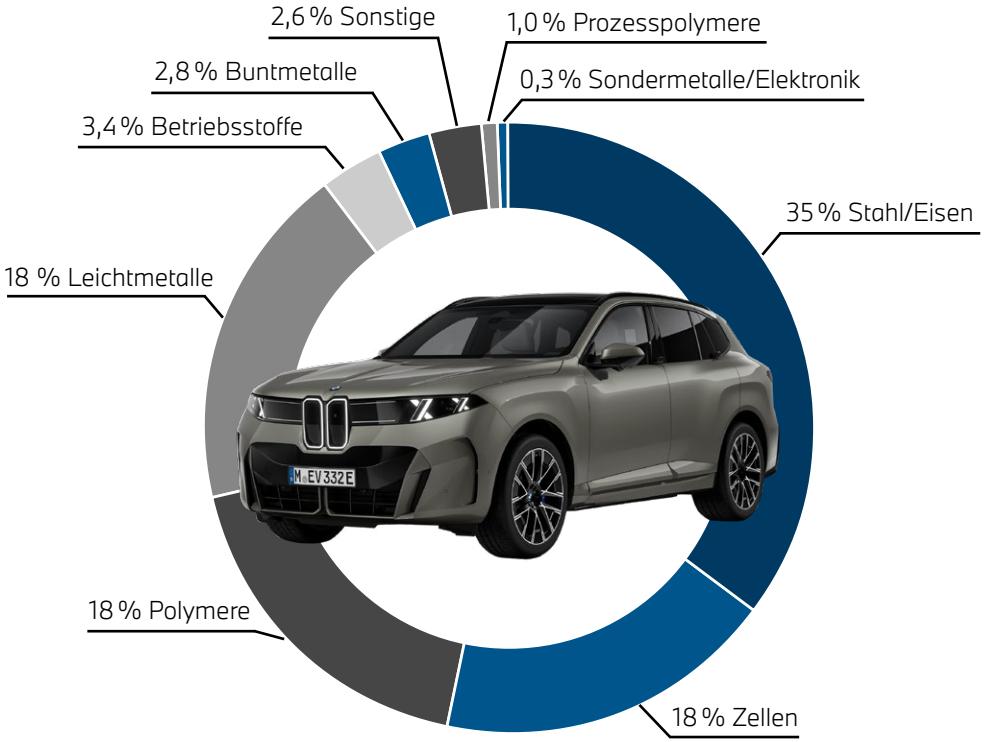


Abb. 2: Werkstoffzusammensetzung des BMW iX5 60 xDrive zum Produktionsstart.
Die angegebenen Werte können Rundungsdifferenzen aufweisen.

2.2. CARBON FOOTPRINT ÜBER DEN LEBENSZYKLUS.

Carbon Footprint [CO_2e] des BMW iX5 60 xDrive über den Lebenszyklus

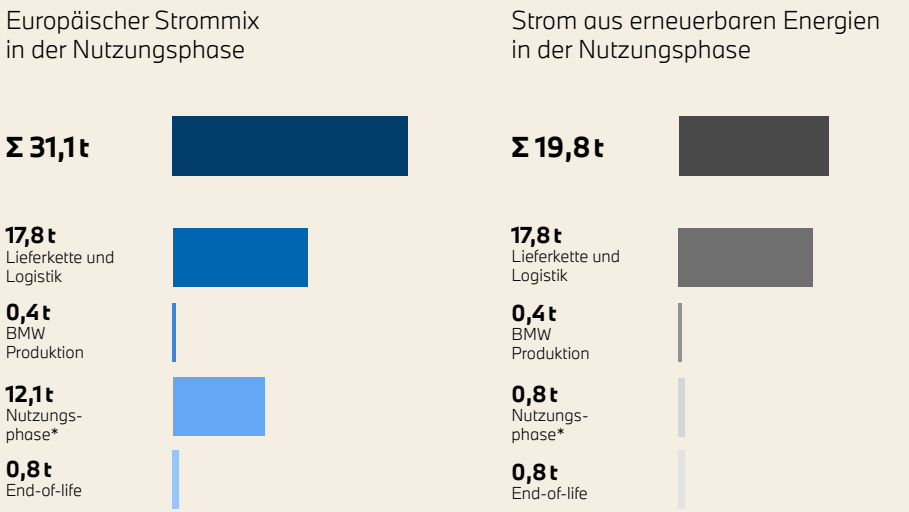


Abb. 3: Berücksichtigt wird die Gesamtmenge an Kohlendioxid- (CO_2) und anderen Treibhausgas-Emissionen wie z. B. Methan oder Stickstoffoxid. CO_2 Äquivalente (CO_2e) sind eine Maßeinheit zur Vereinheitlichung der Klimawirkung unterschiedlicher Treibhausgase. Bei der Anrechnung von Strom aus erneuerbaren Energien werden sowohl Strom aus regenerativen Eigenerzeugungsanlagen und Direktlieferverträgen als auch zertifizierte Herkunftsnachweise einbezogen. Kompensationsmaßnahmen werden nicht berücksichtigt.

* Verbrauchsdaten auf Basis WLTP Best-Case-Wert zzgl. segmentspezifischer durchschnittlicher Aufschläge für Sonderausstattungen gemäß Kundenzulassungen des Jahres 2025 in EU27(+UK, CH).

Dieser Product Carbon Footprint betrachtet das Treibhauspotential (GWP) des BMW iX5 über den gesamten Lebenszyklus. Um den Klimaeinfluss zu bewerten werden Treibhausgas-Emissionen einbezogen, die mit der Rohstoff-Lieferkette, Transportlogistik und der Produktion an BMW Standorten, der Nutzung sowie der Verwertung bzw. Entsorgung des Produktes verbunden sind. Auf der GWP-Bewertung liegt momentan der Hauptfokus im Automobilsektor.

Abbildung 3 zeigt den Carbon Footprint des BMW iX5 60 xDrive über seinen Lebenszyklus und welchen Einfluss die Verwendung von 100 % Strom aus erneuerbarer Energien in der Nutzungsphase hat.

Der für diesen Product Carbon Footprint geprüfte BMW iX5 60 xDrive wird mit 18,1 t CO_2e an Kundinnen und Kunden übergeben. Davon entfallen ca. 1,5 t auf Inbound- und Outbound-Logistik. Die Inbound-Logistik umfasst alle Transporte von Gütern und Waren von Lieferanten an die Produktionsstätten und den internen Werksverkehr. Die Outbound-Transportlogistik aus dem Werk in die weltweiten Märkte wird anhand prognostizierter Volumenplanungen ermittelt.

Der Berechnung der Nutzungsphase liegt beim BMW iX5 60 xDrive der WLTP-Verbrauch und eine Laufleistung von 200.000 km zugrunde.

Wie der genutzte Strom erzeugt wird, beeinflusst die Klimawirkung des Fahrzeugs erheblich. Bei zugrunde gelegtem europäischen Strommix beträgt diese 12,1 t CO_2e. Bei Laden des Fahrzeugs mit Strom aus erneuerbaren Energien trägt die Stromerzeugung nur mit 0,8 t zu den gesamten Lebenszyklusemissionen bei. Aufgrund der Berücksichtigung der CO_2e-Emissionen zur Herstellung der energieerzeugenden Anlagen ist dieser Wert ungleich Null.

2.3. CARBON FOOTPRINT IM VERGLEICH.

Die Herstellung des vollelektrischen BMW iX5 60 xDrive verursacht 18,1 t CO_2e. Das ist mehr, als der BMW X5 40d xDrive mit Verbrennungsmotor bei der Herstellung verursacht. Hauptgrund sind die energieintensiven Produktionsprozesse des Hochvoltspeichers.

Doch neben der Herstellung ist der Verbrauch in der Nutzungsphase beider Fahrzeuge für ihre Umweltauswirkungen wesentlich. Bei 200.000 km Laufleistung, mit europäischem Strommix in der Nutzungsphase geladen, liegen die Gesamtemissionen des BMW iX5 60 xDrive mit 31,1 t CO_2e deutlich unter den 58,3 t CO_2e, die der BMW X5 40d xDrive emittiert.

Durch das Laden mit Strom aus erneuerbaren Energien kann das CO_2e in der Nutzungsphase eines Elektrofahrzeugs von 12,1 t auf 0,8 t reduziert werden.

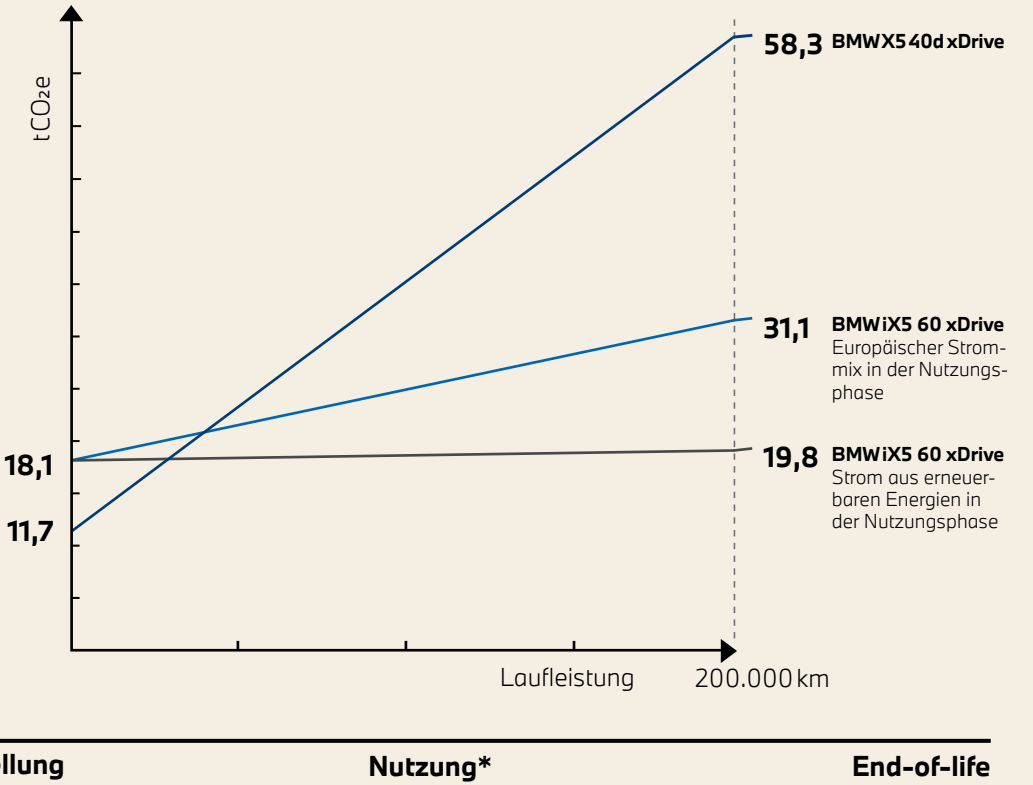


Abb. 4: Einordnung des Carbon Footprint des BMW iX5 60 xDrive in Bezug auf den BMW X5 40d xDrive berechnet nach IPCC AR6.
* Verbrauchsdaten auf Basis WLTP Best-Case-Wert zzgl. segmentspezifischer durchschnittlicher Aufschläge für Sonderausstattungen gemäß Kundenzulassungen des Jahres 2025 in EU27(+UK, CH).

2.4. MASSNAHMEN ZUR REDUKTION DES CARBON FOOTPRINT.

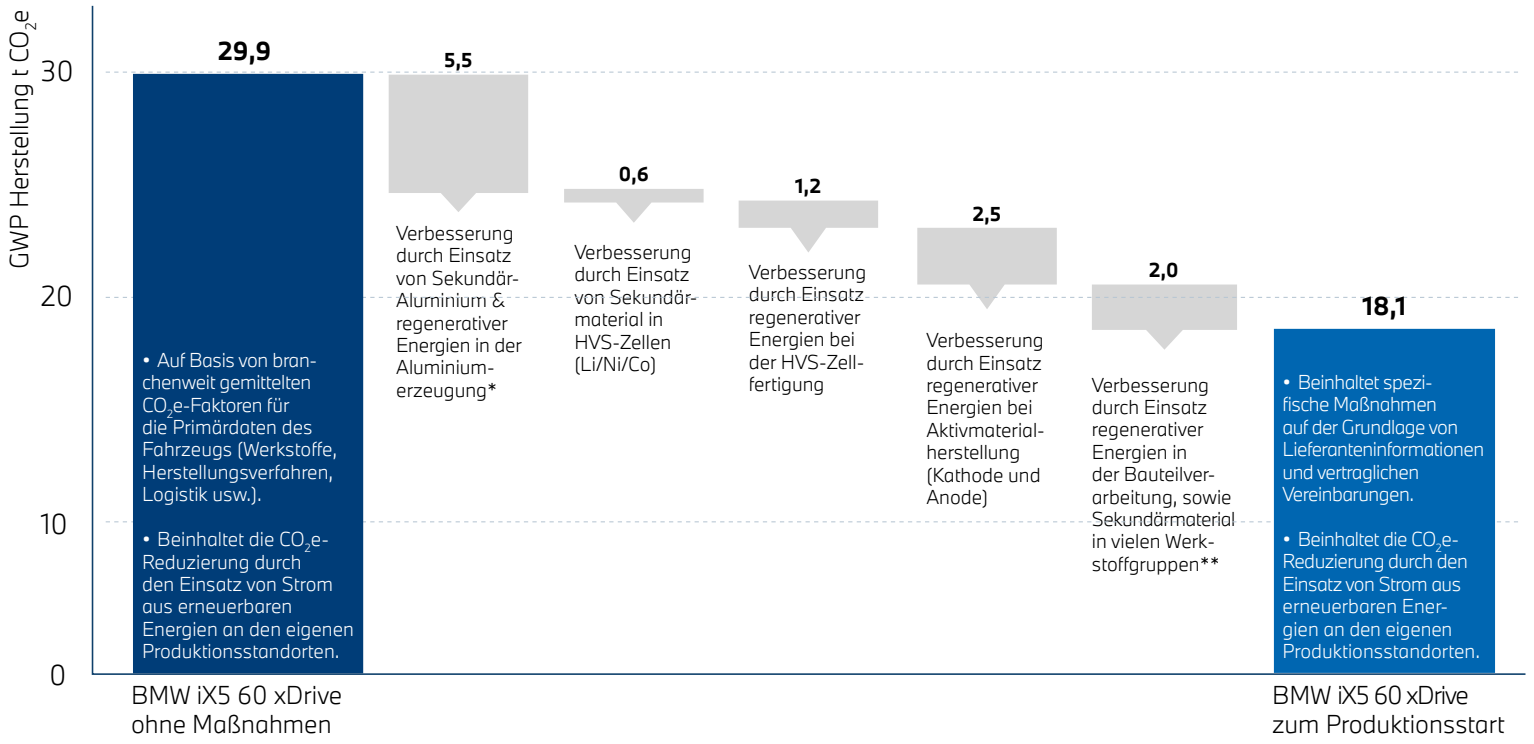


Abb. 5: Einfluss von Entwicklungszielen auf den Carbon Footprint der Herstellungsphase des BMW iX5 60 xDrive.
* Räder, Karosserie sowie Antriebskomponenten.
** Sekundärmaterialanteile in folgenden Werkstoffen: Stahl, Kunststoffe, Kupfer, Verglasungen.

Zur Erreichung der internen Nachhaltigkeitsziele wurden in der Herstellungsphase des BMW iX5 verschiedene Maßnahmen umgesetzt.

In Abbildung 5 sind am Beispiel des BMW iX5 60 xDrive Maßnahmen dargestellt, die zur Verbesserung des Carbon Footprint in der Herstellungsphase um rund 39 % im Vergleich zu den Industriedurchschnitten gemäß Datensätzen der MLC Datenbank der Firma Sphera beitragen. Der Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien in der inhouse Fertigung wurde nicht gesondert ausgewiesen und ist rechnerisch bereits in den 29,9 t CO_2e enthalten.

Unter Berücksichtigung der Maßnahmen ergibt sich bei der Übergabe des Fahrzeugs an den Kunden ein CO_2e-Wert von 18,1 t.

Die angegebenen Werte können Rundungsdifferenzen aufweisen.

3. FOKUS HOCHVOLTSPEICHER.

Der Hochvoltspeicher ist die schwerste und zugleich wertvollste Komponente in einem elektrifizierten BMW. Mit der sechsten Generation der BMW eDrive Technologie werden seit 2025 zylindrische Batteriezellen mit nochmals verbesserten funktionalen Eigenschaften im Vergleich zu den prismatischen Zellen der fünften Generation in den Hochvoltspeicher eingesetzt. Durch die hohe Energiedichte der Gen6 Batteriezellen werden für die Herstellung weniger Rohstoffe benötigt als für eine vergleichbare Batteriezelle.

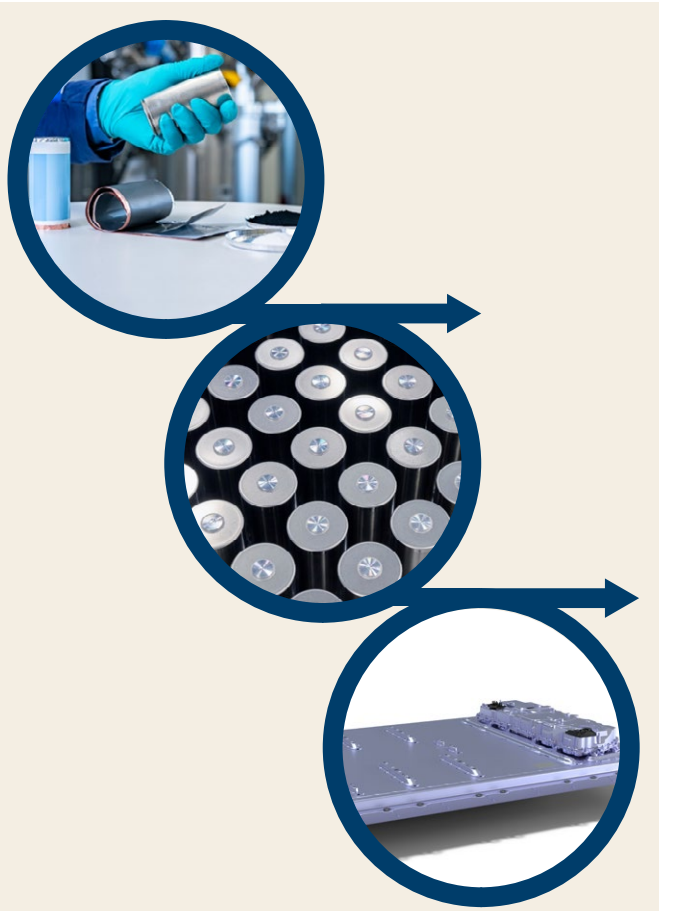
Die BMW Group setzt mit seinen Lieferanten zahlreiche Maßnahmen zur Reduktion des CO_2e-Fußabdrucks um. So werden in der Zellproduktion und in der Produktion der Aktivmaterialien für Anode und Kathode Strom aus erneuerbaren Energien verwendet und anteilig Sekundärmaterial in den Aktivmaterialien der Kathode umgesetzt.

Die Montage der Gen6-Hochvoltbatterien erfolgt in fünf neuen Produktionsstätten, die die BMW Group nach dem Prinzip „Local for Local" nah an ihren Fahrzeugwerken errichtet. So entstehen neben Woodruff auch in Irlbach-Straßkirchen (Niederbayern), Shenyang (China) und San Luis Potosí (Mexiko) hochmoderne Montagewerke für Hochvoltbatterien. Im ungarischen Debrecen werden bereits seit Oktober 2025 Hochvoltbatterien der neuesten Generation in Serie gefertigt. Der Ansatz „Local for Local" stärkt regionale Infrastrukturen sowie bestehende Standorte und sichert somit Arbeitsplätze. Das globale Produktionsnetzwerk für Hochvoltbatterien profitiert von der engen Zusammenarbeit zwischen den deutschen Pilot- und den weltweiten Serienwerken.

Die Hochvoltspeicher in BMW Elektrofahrzeugen sind für eine lange Lebensdauer und jegliche Alltagssituationen ausgelegt. Reichweite und Ladeperformance nehmen jedoch mit der Zeit gemäß einem normalen Alterungsprozess leicht ab. Der State of Health (SoH) bringt dies zum Ausdruck. Er kennzeichnet den maximalen Energieinhalt eines gebrauchten Hochvoltspeichers im Vergleich zu einem neuen. Mit geringerem SoH nimmt die Reichweite ab. Durch schonende Behandlung und Fahrweise kann die Ausdauer bestmöglich erhalten werden.

Unter „Design for Circularity" versteht man bei der BMW Group, dass bereits bei der Entwicklung und Produktion jedes Neufahrzeugs der Grundstein für seine kreislaufgerechte Produktgestaltung gelegt wird. Dies umfasst auch die ausgedienten Hochvoltspeichern in Elektrofahrzeugen. Neben einer Zweitverwendung als stationärer Stromspeicher zur Stabilisierung des öffentlichen Stromnetzes treibt die BMW Group mit verschiedenen Partnern auch das Recycling und die Etablierung geschlossener Wertstoffkreisläufe für Batteriezellen voran.

Die Angaben auf dieser Seite sind nicht Teil des Product Carbon Footprint.



4. PRODUKTION UND WASSERBEDARF.

Für den BMW iX5 60 xDrive relevante Standorte sind das US-amerikanische Werk Spartanburg, das österreichische Werk Steyr, die Aluminiumgießerei in Landshut und der Fertigungsstandort Woodruff. Die Fertigung von Karosserieteilen und Sitzen erfolgt in Spartanburg, ebenso erfolgt an diesem Standort die Montage des Gesamtfahrzeugs. Die Fertigung der HEAT (Einheit aus Leistungselektronik, Getriebe und E-Motor) erfolgt in Steyr, das Gehäuse erhält das österreichische Motorenwerk aus der Aluminiumgießerei des BMW Group Werks Landshut. Das BMW Group Werk Woodruff montiert die Hochvoltbatterien für den neuen BMW iX5.

Diese Standorte beziehen ihren kompletten Fremdstrombedarf aus erneuerbaren Energiequellen unter anderem unter Nutzung von Herkunftsnachweisen. Die BMW Group kauft ausschließlich Zertifikate regenerativer Energien ein, deren Erzeugung nicht gefördert wird. Damit ist die doppelte Anrechnung („double-counting“) ausgeschlossen. Zusätzlich wird auch auf dem Werksgelände Strom aus erneuerbaren Quellen gewonnen.

Viele Produktionsprozesse wie das Lackieren der Fahrzeuge benötigen viel Wasser. Die durchschnittliche Trinkwasserentnahme im Jahr 2025 über alle weltweiten Produktionsstätten hinweg lag bei 1,62 m^3* pro Neufahrzeug.

* Quelle: https://www.bmwgroup.com/de/bericht/2025/index.html
Die Angaben zum Wasserbedarf sind nicht Teil des Product Carbon Footprint.

5. RECYCLINGMÖGLICHKEITEN AM ENDE DES LEBENSZYKLUS.

BMW betrachtet die Auswirkungen auf die Umwelt über die gesamte Lebensdauer eines Neufahrzeugs. Von der Herstellung über die Nutzung bis zur Verwertung. Schon in der Entwicklung und Produktion ist die effiziente Verwertung eingeplant. Ein Beispiel ist die vollständige und einfache Entnahme der Betriebsstoffe (z. B. Kältemittel).

Selbstverständlich erfüllen BMW Automobile weltweit die gesetzlichen Anforderungen zur Verwertung von Altfahrzeugen, Komponenten und Materialien. In Bezug auf das Gesamtfahrzeug wird eine Wiederverwendung und Recyclingfähigkeit in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Anforderungen (Altfahrzeugrichtlinie 2000/53/EG) von min. 85 %* sowie eine Wiederverwendung und Verwertbarkeit von mind. 95 %* erreicht.

Die Verwertung von Altfahrzeugen findet in anerkannten Demontagebetrieben statt. Mit mehr als 2.800 Rücknahmestellen in 30 Ländern bieten die BMW Group und ihre nationalen Vertriebsgesellschaften eine Verwertung an. Zu den vier Stufen der Verwertung gehören die kontrollierte Rückgabe, die Vorbehandlung, die Demontage und die Verwertung des Restfahrzeugs.

Die Angaben auf dieser Seite sind nicht Teil des Product Carbon Footprint.

* Die %-Angaben beziehen sich auf die gesetzlichen Mindestanforderungen. In der Praxis sind auch höhere Recycling-/Verwertungsquoten aufgrund von Fahrzeugvarianten und/oder gewählten Recycling-/Verwertungsverfahren möglich.

6. VERANTWORTUNG IN DER LIEFERKETTE.

Für die BMW Group stellt die Einhaltung vom Umwelt- und Sozialstandards im Einkauf und Lieferantennetzwerk einen maßgeblichen Grundsatz dar. Dies umfasst insbesondere die Achtung der Menschenrechte sowie die Einhaltung von unternehmensethischen Grundsätzen, wobei ein Schwerpunkt auf dem verantwortungsvollen Rohstoffmanagement liegt.

Wir beziehen weltweit Komponenten, Material und weitere Leistungen von zahlreichen Fertigungs- und Auslieferungsstandorten. Die damit verbundenen sozialen und ökologischen Sorgfaltspflichten werden den Lieferanten durch den BMW Group Supplier Code of Conduct als Mindestanforderungen vorgegeben.

Einen umfassenden Überblick über unsere weiteren Aktivitäten zur Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards im Einkauf und Lieferantennetzwerk erhalten Sie auf unserer Website unter https://www.bmwgroup.com/de/nachhaltigkeit/lieferkette.html.

Die Angaben auf dieser Seite sind nicht Teil des Product Carbon Footprint.

7. AUSWERTUNG UND SCHLUSSFOLGERUNG.

Der neue BMW iX5 überzeugt mit technischen Innovationen, einem begeisternden neuen Design sowie der Integration der zukunftsweisenden Technologien der Neuen Klasse.

Die Treibhausgasbilanz des BMW iX5 prüfte die unabhängige TÜV Rheinland Energy & Environment GmbH. Sie zeigt, dass die BMW Group Maßnahmen ergreift, um die Umweltauswirkung auf den Klimawandel durch Treibhausgasemissionen zu reduzieren.